

# **Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik**

Eine geschichtliche Betrachtung

Von

**Dr. jur. E. Adolph**

Oberregierungsrat a. D.  
Reichsbahnoberrat (Essen)

Mit einer Karte



**Berlin**  
Verlag von Julius Springer  
1927

ISBN-13: 978-3-642-98893-6 e-ISBN-13: 978-3-642-99708-2  
DOI: 10.1007/978-3-642-99708-2

Sonderdruck aus  
Archiv für Eisenbahnwesen 1927 Heft 1—5.

# INHALT.

---

I. Wirtschaftliche Entwicklung des Ruhrkohlenbergbaues . . . . .	2
1. Wirtschaftliche Entwicklung im allgemeinen (S. 2). — 2. Entwicklung der Konjunkturverhältnisse auf dem Ruhrkohlenmarkt (S. 11). — 3. Kohlenförderung im Ruhrgebiet (S. 17). — 4. Die einzelnen Kohlenarten und -sorten (S. 24). — 5. Gewinnung von Nebenprodukten (S. 26). — 6. Eisenverhüttung (S. 28). — 7. Im Ruhrbezirk bestehende Verbände (Syndikate usw.) (S. 32). — 8. Rheinische Braunkohle (S. 50).	
II. Entwicklung des Transportwesens im Ruhrgebiet . . . . .	53
A. Eisenbahnen (S. 53). — B. Wasserstraßen (S. 59). — 1. Der Rhein (S. 59). — 2. Rheinhäfen, Flüsse, Kanäle (S. 73): Häfen Ruhrort, Duisburg, Hochfeld (S. 73), private Rheinhäfen (S. 90), weitere öffentliche Rheinhäfen (S. 91), Ruhr (S. 92), Lippe (S. 94), Dortmund-Ems-Kanal (S. 95), Rhein-Herne-Kanal (S. 97), Mittelland-Kanal (S. 108). — C. Nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Straßenbahnen (S. 109).	
III. Entwicklung des Eisenbahn-Gütertarifwesens in Deutschland . . . . .	111
IV. Entwicklung der Ruhrkohlentarife im besonderen . . . . .	120
A. Verkehr innerhalb Deutschlands . . . . .	120
B. Verkehr mit außerdeutschen Eisenbahnen . . . . .	180
1. Allgemeines (S. 180). — 2. Verkehr mit den Niederlanden (S. 182). — 3. Verkehr mit Belgien und Frankreich (S. 202). — 4. Verkehr mit der Schweiz und Italien (S. 219). — 5. Kohlenverkehr nach anderen Staaten (S. 224).	
V. Anhang: Siegerländer Erzbergbau . . . . .	232
Erz- und Eisensorten im allgemeinen . . . . .	232
Literatur . . . . .	236
Berichtigungen . . . . .	236

---

# **Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik.**

**Eine geschichtliche Betrachtung.**

---

Zweck dieser Darstellung ist, Vergangenes der Gefahr der Vergessenheit zu entreißen, aber auch die heutigen einschlägigen Verhältnisse im Ruhrkohlenbergbau auf Grund ihrer historischen Entwicklung zu erklären.

Zur besseren Unterrichtung ist eine kurze allgemeine Darstellung der Entwicklung des deutschen Eisenbahn-Gütertarifwesens bis zur Jetztzeit eingeflochten.

## **I. Wirtschaftliche Entwicklung des Ruhrkohlenbergbaus.**

### **1. Entwicklung des Ruhrkohlenbergbaus im allgemeinen:**

In ihrer Ausstattung mit Kohle<sup>1)</sup> sind die einzelnen Erdteile und Länder von der Natur ganz verschieden bedacht worden, und nicht zuletzt liegt hierin ihre abweichende wirtschaftliche Entwicklung begründet.

---

<sup>1)</sup> Vgl. zum folgenden: Dr. J ü n g s t, Die Grundlagen der Entwicklung des Ruhrbergbaus; die Kohlenwirtschaft der wichtigsten Länder. Dr. D ä b r i t z, Das staatliche Direktionsprinzip. Dr. B e r k h o f f, Der staatliche Bergbau im Ruhrbezirk. D. S p e t h m a n n, Die großen Krisen der Ruhrwirtschaft in der Jubiläumsausgabe Nr. 2 der Deutschen Bergwerks-Zeitung Nr. 2 vom 25. August 1924.

Kohlenvorräte der Welt:

Erdteile	Steinkohle 1 000 Mill. Tonnen	%	Braunkohle 1 000 Mill. Tonnen	%	Zusammen	%
Europa . . . . .	747,5	17	36,7	1,22	784,2	10,60
Nord- u. Mittelamerika	<b>2 261,5</b>	51,4	<b>2 811,9</b>	93,80	5 073,4	68,52
Südamerika . . . . .	32,1	0,7	—	—	32,1	0,43
Asien . . . . .	1 168,0	26,6	112,9	3,77	1 281	17,38
Ozeanien . . . . .	133,8	3	35,1	1,17	168,9	2,28
Afrika . . . . .	56,8	1,3	1	0,03	57,8	0,78
	4 399,8	100,00	2 997,8	100,00	7 397,6	100,00

Hiernach vereinigt Nord- und Mittelamerika mehr als zwei Drittel des gesamten Kohlenvorkommens der Erde in sich. Es folgen nach in der Reihenfolge: Asien, Europa, Ozeanien und Afrika.

Von Amerika ist es die nördliche Hälfte des Erdteils, die fast den gesamten Kohlenvorrat umschließt, darunter die Vereinigten Staaten 3839 Milliarden und Canada 1234 Milliarden Tonnen.

In Europa verteilen sich die Kohlenvorräte wie folgt:

Deutschland . . . . .	295 Milliarden Tonnen,
(Trotz des durch den unglücklichen Kriegsausgang eingebüßten Kohlenvorrats von 128 Milliarden Tonnen steht Deutschland in Europa immer noch an der Spitze.)	
Großbritannien . . . . .	190 Milliarden Tonnen,
Polen . . . . .	128 „ „
Tschechoslowakei, Jugoslawien und Österreich . . . . .	58 „ „
Das europäische Rußland . . . . .	58 „ „
Frankreich . . . . .	21 „ „
Belgien . . . . .	11 „ „
Spanien . . . . .	8,8 „ „
Spitzbergen . . . . .	8,8 „ „
Holland . . . . .	4,4 „ „
Ungarn . . . . .	1,7 „ „

Mehr als 100 Millionen Tonnen weisen von den europäischen Ländern auf:

Bulgarien mit 388 Millionen Tonnen,
Italien „ 243 „ „
Schweden „ 114 „ „

Die Vorräte A s i e n s verteilen sich

auf China . . . . .	mit 996 Milliarden Tonnen,
„ Sibirien . . . . .	174 „ „
„ Indien . . . . .	79 „ „
„ Französisch Indo-China . . . . .	20 „ „
„ Japan . . . . .	8 „ „

Das afrikanische Kohlengebiet beschränkt sich fast ganz auf die südafrikanische Union (56 Milliarden Tonnen).

In Ozeanien findet sich die Kohle vornehmlich auf dem australischen Festland (166 Milliarden Tonnen). Auf Sumatra sind 1,3 Milliarden Tonnen.

Nach diesen Erdschätzen vermag der Kohlenverbrauch im heutigen Umfang noch auf Jahrhunderte hinaus gedeckt zu werden.

Die Steinkohlenförderung der Welt in den Hauptgewinnungsländern betrug — ausgedrückt zugleich in Prozenten der Weltgewinnung —

	1913	1922	1923
	1 221,6	1 036,8	1 186,9
	Millionen Tonnen		
davon in Europa:			
Großbritannien . . . . . %	23,90	24,46	23,84
Deutschland <sup>1)</sup> (ohne Saarbezirk) „	15,56	12,54	5,24
Saar und Pfalz . . . . . „	—	1,08	0,77
Frankreich . . . . . „	3,28	3,07	3,18
Belgien . . . . . „	1,87	2,03	1,93
Österreich-Ungarn . . . . . „	1,46	0,16	0,15
Tschechoslowakei . . . . . „	—	0,95	0,98
Rußland . . . . . „	2,64	0,93	0,84
Polen . . . . . „	—	2,33	3,04
Spanien . . . . . „	0,33	0,42	0,42
Holland . . . . . „	0,16	0,44	0,45
Andere Länder . . . . . „	0,05	0,76	0,70
Zusammen . . . . . %	49,24	49,18	41,55

	1913	1922	1923
Amerika (einschließl. Canada und Südamerika) . . . . . %	43,57	41,58	50,28
Asien . . . . . „	5,31	6,83	5,84
Afrika . . . . . „	0,65	0,92	0,93
Australien . . . . . „	1,23	1,49	1,36

<sup>1)</sup> Die Steinkohlenförderung Deutschlands (ohne Saar) betrug:  
 1920 . . . 131 356 000 t  
 1922 . . . 129 965 000 t (Verlust eines Teils von Oberschlesien)  
 1924 . . . 118 829 000 t.

Die Braunkohlenförderung der Welt betrug in den Hauptgewinnungsländern (in 1000 t) ausgedrückt:

	1913	1922	1923
Deutschland . . . . .	87 233	137 073	118 249
Tschechoslowakei . . . . .	23 017	18 942	16 229
Deutsch-Oesterreich . . . . .	2 621	3 116	2 659
Ungarn . . . . .	5 954	5 049	6 275
Frankreich . . . . .	793	778	861
Niederlande . . . . .	—	29	25
Italien . . . . .	698	745	1 160
Spanien . . . . .	277	330	360
Folen . . . . .	192	245	170
Bulgarien . . . . .	348	957	890
Griechenland . . . . .	—	155	140
Rußland . . . . .	2 936	—	—
Vereinigte Staaten . . . . .	470	—	1 687
Canada . . . . .	193	3 088	2 800
Andere Länder . . . . .	250	250	200
Zusammen . . . . .	124 982	170 757	151 705

In bedeutenderem Umfang sind zwar in England Kohlen gewonnen. Bereits zu Beginn des 17. Jahrhunderts sollen vom Hafen Newcastle aus 250 000 t Kohle jährlich verschifft worden sein.

Die Gewinnung von Kohle im Ruhrbezirk reicht bis in unvordenkliche Zeiten zurück. Die ältesten urkundlichen Nachrichten stammen aus dem 14. Jahrhundert. Anfänglich dürfte es sich dabei lediglich darum gehandelt haben, daß die Eigentümer des Grund und Bodens nach Kohle gruben.

Als man dem Bauen eine größere Ausdehnung und Tiefe zu geben versuchte, ging man im 16. Jahrhundert zum Stollenbau über. Gefördert wurde die weitere Entwicklung durch die Einführung der — aus England herübergekommenen — Dampfmaschine um die Wende des 18. Jahrhunderts.

Der Bergbau stand damals unter der Herrschaft der Staatsregierung. Nebeneinander bestanden mit eigenen Geltungsgebieten die Clevisch-Märkische Bergordnung von 1776, die Jülich-Bergische Bergordnung von 1719 und die Kurkölnische Bergordnung von 1669. Dazu kam das Allgemeine Preußische Landrecht, dessen einschlägige Bestimmungen in einzelnen Gegenden prinzipal, in anderen nur subsidiär galten. Die Folge war eine Zersplitterung aller Rechtsbestimmungen.

Erst die großen Kodifikationen seit Mitte des 19. Jahrhunderts sollten dem Ruhrbau mit der Freiheit zugleich die Einigkeit bringen.

Die Organe der Staatsregierung waren in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts das Oberbergamt in Dortmund und unter ihm zwei Bergämter, das Essen-Werdensche 1803 und das Märkische Bergamt zu Bochum bereits 1738 errichtet.

Das Schürfen war freigegeben. Aber die Aufnahme des Betriebs war von der Bergbehörde abhängig. Das Bergamt traf alle Vorbereitungen für den Betrieb. Im lag die Annahme und Ablegung der Arbeiter ob, die Beschaffung der Geräte, die Handhabung der Disziplinar-gewalt, die Bestimmung der Normallöhne, der Förderungsmengen, Kohlenpreise usw. Bei den immer schwieriger werdenden Verhältnissen gingen der Festsetzung der Kohlenpreise später Verhandlungen mit den Gewerken in dem sogenannten Kohlenpreisregulierungstermin voraus.

So fremd der geschilderte Zustand auf den ersten Blick anmuten mag, so steht doch fest, daß er — bei der oft zum Raubbau ausartenden Willkür — von den Zeitgenossen sehr lange als erwünscht angesehen wurde. Der ganze Bergbau stellte sich als Vielzahl von kleinen und kleinsten Betrieben dar, behangen mit unbeholfener Technik und be-grenzter Produktivität.

Das Schwergewicht wirtschaftlicher Initiative lag nicht bei den Ein-zelwirtschaften, sondern beim Sta a t.

Im Gang bedeutsamer technischer Erfindungen wurde die Kohle jedoch mehr und mehr Produktionsmittel. Dampfmaschinen, Lokomotiven, Hochöfen usw. entstanden als Kohlenverbraucher großen Stils. Massenbedarf aber konnte nur durch Massenproduktion gedeckt werden, und so wurde der Übergang zur Massenförderung die neue entscheidende Aufgabe, vor die der Ruhrbergbau sich im 19. Jahr-hundert gestellt sah.

Ihr gegenüber aber versagte die staatliche Leitung. An ihre Stelle trat die Bergbaufreiheit.

Durch das allgemeine Berggesetz vom Jahr 1865 wurde u. a. die völlige Freierklärung des Bergbaus, soweit nicht besondere Privatrechte entgegenstanden, durchgeführt.

An weiteren Bestimmungen des Berggesetzes ist folgendes zu erwähnen:

Die Gewerkschaft neueren Rechts erhielt die Eigenschaft einer juristischen Person, die Zahl der Kuxe wurde auf 100 festgesetzt und konnte unter gewissen Bedingungen auf 1000 erhöht werden. Die Kuxe hatten die Eigenschaft beweglicher Sachen, wurden also nicht, wie die Kuxe alten Rechts, in das Grundbuch eingetragen. Zur Beschaffung größerer Kapitalien erwies sich jedoch auf die

Dauer die Form der Aktiengesellschaft geeigneter, die es insbesondere dem ausländischen Kapital, aber auch einem größeren Teil des Publikums gestattete, sich — dazu ohne Zubeßen — an den Unternehmungen durch leicht verkäufliche kleinere Anteile zu beteiligen. —

Von besonderem Einfluß auf die Entwicklung des Ruhrbergbaus war der Aufschwung der Eisenhüttenindustrie.

1850 belief sich die Roheisengewinnung des Oberbergamtsbezirks Dortmund erst auf 12 000 Tonnen. Nach Einführung des Bessemer-Verfahrens im Jahr 1863, des Martin-Verfahrens in den 1870er Jahren und des Thomas-Verfahrens im Jahr 1879 stieg die Roheisenerzeugung des Ruhrbezirks im Jahr 1913 auf 8,2 Millionen Tonnen. Diese Menge beanspruchte zu ihrer Erblasung annähernd dieselbe Menge Koks oder eine etwa um ein Drittel größere Menge Kohle. Von dem Absatz des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats nahm die Schwerindustrie einschließlich Metallverarbeitung und Maschinenindustrie im Frieden mehr als die Hälfte auf.

Zur Wahrung ihrer Bergbauinteressen schlossen sich die Zechen des Oberbergamtsbezirks Dortmund bereits am 20. November 1858 zum Verein für die Bergbaulichen Interessen zu Essen (Bergbauverein) zusammen. Am 22. Januar 1908 wurde unter Leitung des Bergbauvereins Essen der Zechenverband gegründet, dem als Vertragsgegner die im wesentlichen seit Ende der 1880er Jahre aufgetretenen Arbeitergewerkschaften gegenüberstehen. Er bedeutet eine Erweiterung des bereits im Jahr 1890 gegründeten Ausstands-Versicherungsverbandes, dessen Zweck war: „Die Wahrnehmung gemeinsamer Interessen in Arbeiterfragen und die Gewährung einer Entschädigung an die von einem Ausstand betroffenen Zechenmitglieder.“

Als größter rein wirtschaftlicher Verband des Ruhrgebiets erstand im Jahr 1893 das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat.

Seine Entstehungsgeschichte ist folgende:

Auf Grund des Niedergangs, der nach den sogenannten Gründerjahren das deutsche Wirtschaftsleben heimgesucht hatte, wurde am 22. Dezember 1877 vom Bergbaulichen Verein zu Essen folgende Resolution gefaßt:

„Die Generalversammlung erachtet eine angemessene Reduktion der Förderung auf den Steinkohlenzechen des Distrikts als das unerläßliche Mittel, den üblen Wirkungen der Überproduktion ein baldiges Ende zu machen, und beauftragt den Vereinsvorstand, die dieserhalb eingeleiteten Verhandlungen mit allen Kräften fortzusetzen.“

Schon am 1. Februar 1878 trat eine Förderkonvention in Kraft, der die weitaus größte Zahl der Zechen beigetreten war. Die Konvention — ursprünglich nur auf 3 Monate vorgesehen — wurde bis 1881 verlängert. Nach längerer Unterbrechung trat am 1. Juli 1885 eine neue Förderkonvention mit Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1886 in Kraft. 107 Zechen mit 91½ % der Gesamtförderung waren beigetreten.

Nachdem sich jedoch ergeben hatte, daß auf diesem Weg der Förderkonventionen eine angemessene Regelung der Förderung nicht zu erreichen sei, ging man im Jahr 1886 dazu über, das Ziel auf dem Weg der — alle Zechen des Bezirks umfassenden — Berggewerkschaftskasse zu erreichen.

Nebenher war aber vom Vorstand des Bergbaulichen Vereins in der Sitzung vom 2. Juni 1886 auch eine andere Idee erörtert worden, die der Bildung eines Finanzsyndikats für den Absatz der Kohlenproduktion (Übernahme und Verkauf der gesamten Produktion durch ein Syndikat).

Nach langen Kämpfen hin und her schlossen zunächst am 16. Januar 1892 die Zechenverwaltungen den sogenannten Gemeinschaftsvertrag, an dem über 85 % der Förderung beteiligt waren. Aus diesem, einem noch unvollkommenen Werk, ging am 18. Januar 1893 (mit notarieller Unterzeichnung vom 16. Februar 1893) der Entwurf für die Satzungen des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats hervor. Insbesondere war es der Geheime Kommerzienrat Kirdorf, der sich durch dieses Werk unvergängliche Verdienste erwarb.

Durch den Vertrag schlossen sich die Zechen des Ruhrkohlenbezirks zu einer Gesellschaft des Bürgerlichen Rechts zusammen, der als Organ eine Aktiengesellschaft, das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat, diente, wie noch näher auszuführen sein wird.

Neben dem Kohlensyndikat bestanden das Koks-Syndikat in Bochum und die Brikettverkaufsvereinigung in Dortmund, die ihre — auf gleicher Grundlage wie beim Kohlensyndikat beruhende — Tätigkeit schon einige Jahre vorher aufgenommen hatten, noch weiter fort. Bei der Erneuerung des Kohlensyndikats im Jahr 1903 auf 12 Jahre (Syndikatsvertrag vom 15. September/1. Oktober 1903 nebst Nachtrag vom 5. August 1909) gingen sie in diesem auf. Der Vertrieb der bei der Koksherstellung gewonnenen Nebenprodukte verblieb jedoch auch weiterhin in der Hand selbständiger Verkaufsvereinigungen.

Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat wurde nach Ablauf der zwölf Jahre am 1. Januar 1916 bis zum 31. März 1917 verlängert.

Besonderer Erwähnung bedarf noch der staatliche Bergbau im Ruhrbezirk.

Seine Anfänge reichen bis ins 18. Jahrhundert zurück.

Der bescheidene Erfolg der Betriebe, wie auch der gewaltige Kapitalbedarf führten jedoch im Anfang des 19. Jahrhunderts zu einem Verkauf der Unternehmungen. Der letzte Verkauf erfolgte 1852. Außerhalb des Ruhrbezirks verblieb in Westfalen nur das Steinkohlenbergwerk Ibbenbüren in fiskalischem Besitz.

Nach den im allgemeinen Berggesetz von 1865 niedergelegten Grundsätzen der Bergbaufreiheit betätigte sich der Preußische Staat in den nächsten 50 Jahren in der Industrie des engeren Ruhrbezirks nicht.

Während des in den Jahren 1900—1901 hervorgetretenen starken Kohlenmangels stellte es sich heraus, daß die Eisenbahnbehörde zur Deckung ihres Kohlenbedarfs in erhöhtem Maß auf die fiskalischen Zechen an der Saar und in Oberschlesien zurückgreifen mußte. Dabei wurde es als Mangel empfunden, daß der Fiskus nicht auch an der Förderung der für den Eisenbahnbedarf unentbehrlichen Ruhrkohle beteiligt war. Auch erschien es dem Fiskus wünschenswert, Einfluß auf die Preisgestaltung der Ruhrkohle zu gewinnen. Für erstrebenswert wurde es erachtet, daß der Fiskus etwa 10 % der Gesamtförderung des Ruhrbezirks in eigenen Gruben fördere, wodurch er auch in den Stand gesetzt würde, auf dem Kohlenmarkt seinen nötigen Einfluß auszuüben. Im Jahr 1902 wurde der Gesetzentwurf im Parlament eingebracht, durch den die Bewilligung zum Ankauf von Zechen (Linie Sinsen—Waltrop—Gladbeck) in Höhe von 58 Millionen  $\mathcal{M}$  angefordert wurde. Auf Grund des hiernach zustande gekommenen Gesetzes am 21. März 1902 wurden die Bergwerke Vereinigte Gladbeck, Bergmannsglück, Vereinigte Gute Hoffnung, Berlin, Potsdam, Waltrop und Friedrich erworben. Durch Erlaß des Königs von Preußen vom 8. April 1903 wurde der gesamte fiskalische Bergwerksbesitz im Ruhrbezirk einer Bergwerksdirektion mit dem vorläufigen Sitz in Dortmund und dem späteren (seit 1905) in Recklinghausen unterstellt.

Durch Gesetz vom 10. Mai 1908 wurden von der preußischen Volksvertretung erneut 55 Millionen  $\mathcal{M}$  für drei weitere Schachtanlagen bewilligt. Die schon seit längerer Zeit schwebende Frage, ob sich der preußische Fiskus zum Mitglied des Kohlensyndikats oder als Außen-seiter bekennen sollte, wurde zugunsten des Eintritts in das Kohlensyndikat entschieden.

1910 erwarb der Bergfiskus ein Grubenfeld im Kreis Rees, sowie solche in den Kreisen Lüdinghausen usw. und (auf dem rechten Rheinufer) in den Kreisen Kleve und Geldern.

Zum weiteren Ausbau der Schachtanlagen, sowie Schaffung eines Hafens in Bottrop usw., wie auch zur Beteiligung des Staats an der Aktiengesellschaft Rhein- und See-Schiffahrt-Gesellschaft in Köln und der Mannheimer Dampfschleppschiffahrt-Gesellschaft in Mannheim bewilligte der preußische Landtag durch Gesetz vom 18. März 1912 weitere 19,4 Millionen  $\mathcal{M}$ . Hiervon dienten 3 205 000  $\mathcal{M}$  zum Ankauf der Mehrheit der Aktien obengenannter Gesellschaften. Hierdurch war der Bergfiskus in der Lage, dauernd von diesen Gesellschaften gleichmäßige und angemessene Frachtsätze zu erlangen.

Die staatlichen Bergwerke errichteten weiter für ihren Kohlenabsatz nach Süddeutschland (30 % ihrer Produktion) in Rheinau bei Mannheim einen Kohlenlagerplatz, der 1912 betriebsfertig wurde.

Die Rhein- und See-Schiffahrt-Gesellschaft besitzt seit 1911 bereits etwas über die Hälfte der Aktien der Mannheimer Dampfschleppschiffahrt-Gesellschaft, sowie seit dem gleichen Jahr  $\frac{3}{4}$  der Aktien der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft. (An letztere übertrug im Mai 1912 die Mannheimer Dampfschiffahrt-Gesellschaft die Verwaltung ihres gesamten Vermögens auf die Dauer von 30 Jahren.) Alle 3 Gesellschaften sind am 28. Juni 1912 eine auf 30 Jahre gültige Interessengemeinschaft eingegangen, der im Jahr 1918 auch noch die Münsterische Schiffahrt- und Lagerhaus-Aktien-Gesellschaft gefolgt ist. Auch hat im Jahr 1925 die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft an dem Konzern durch Ankauf von Aktien Interesse genommen. Zum Konzern gehört ferner noch die Niederrheinische Dampfschleppschiffahrt-Gesellschaft, Düsseldorf.

Durch die Verordnung zur Abänderung des Gesetzes betr. Übertragung der Verwaltung und Ausbeutung des staatlichen Bergwerksbesitzes an eine Aktiengesellschaft vom 9. Oktober 1923 (Pr. Ges.-Sammlung 1923, S. 45) wurde das Preußische Staatsministerium ermächtigt, die der Bergwerksdirektion Recklinghausen unterstehenden Betriebe usw. in eine oder mehrere Aktiengesellschaften umzuwandeln. Dementsprechend besteht seit dem 1. Januar 1926 die Bergwerks-Aktiengesellschaft Recklinghausen. Eigentümerin der Hibernia ist die Bergwerksgesellschaft Hibernia in Herne. Das Statut der Hibernia, errichtet am 6. März 1873, datiert jetzt vom 4. Dezember 1906. Nach einem mißglückten Versuch im Jahr 1904 gelang es erst 1917 dem preußischen Fiskus, fast sämtliche Aktien dieser Privatgesellschaft (bis auf 835 600  $\mathcal{M}$ ) in seinen Besitz zu bringen. (Preußisches Gesetz vom 26. Februar 1917.)

Durch das erwähnte Gesetz, betr. Übertragung der Verwaltung und Ausbeutung des staatlichen Bergwerksbesitzes an eine Aktiengesellschaft, vom 9. Oktober 1923 ist ferner das Staatsbergwerk Ibbenbüren am 1. November 1924 in den Besitz der Preußischen Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft Berlin übergegangen, der auch die übrigen preußischen Staatsbergwerke, mit Ausnahme des Saarbezirks, gehören (Oberschlesien usw.).

Über die Bedeutung des staatlichen Bergwerksbesitzes im Ruhrbezirk geben nachstehende Beteiligungsziffern beim Kohlensyndikat Auskunft (Vorläufige Zahlen nach dem Stand vom 1. August 1925):

	Kohlen	Koks	Briketts (Tonnen)
Preußische Bergwerksdirektion Recklinghausen . . . . .	6 285 000	2 060 400	—
Hibernia (7 Zechen) . . . . .	6 682 880	1 612 800	116 950

Hiermit übertrifft der staatliche Bergwerksbesitz die höchste Privatbeteiligungsziffer, nämlich die der Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft (11 Zechen).

In letzter Zeit sind an entsprechenden Gesetzen noch ergangen:

1. Das Gesetz über die Bereitstellung von Geldmitteln für die Ausgestaltung des staatlichen Besitzes an Bergwerksunternehmen vom 26. Juli 1926 (Preuß. Ges.-S. 1926, S. 233).
2. Das Gesetz über die Einbringung staatlichen Bergwerksbesitzes in die Preußische Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft vom gleichen Tag.

## 2. Entwicklung der Konjunkturverhältnisse auf dem Ruhrkohlenmarkt.

Nach bescheidenen Anfängen — noch in den 1820er Jahren hatten die kleinen Kohlenzechen durchschnittlich nur 10—12 Mann Belegschaft — waren es zwei große Fortschritte der Technik, die die Wirtschaft an der Ruhr mächtig förderten. Der Schachtbau folgte — insbesondere seit Verwendung der aus England herübergekommenen Dampfmaschinen — dem Stollenbau, nachdem es Mathias Stinnes 1841 geglückt war, in „Graf Beust“ die erste Tiefbauzeche zu schaffen. Der Kreidemergel, der das Land nördlich der Städtelinie Mülheim-Essen-Dortmund deckte, wurde durchstoßen. Beschleunigt und vergrößert wurde diese Bewegung durch das schnelle Aufleben der Hüttenindustrie. Das Problem der Massenverhüttung von Eisenerzen war gelöst. Erz kam zur Kohle — umgekehrt wie zum Teil später —, beide Urstoffe führten fortan

eine unzertrennliche Wirtschaftsehe. Diesem gewaltigen technischen Aufschwung trat gleichzeitig eine nie geahnte Absatzmöglichkeit zur Seite. Die entstehenden Eisenbahnen ebneten den Verkehr und waren auch zugleich Großabnehmer. Durch die Befreiung des Ruhrgebiets von staatlichen Zwangseingriffen standen nunmehr dem freien Wettbewerb Tür und Tor offen. Ausländisches und inländisches Geld strömten herein. Jedoch der Aufschwung überstürzte sich. Die Zahl der Zechen schwoll in 3 Jahren fast um die Hälfte an. Die Spekulation schaltete sich ein. Die Gier, alles zu erwerben, trieb die Werte immer höher hinauf, Gleichzeitig stiegen die Kohlenpreise allgemein.

Sie betragen für einen Zentner in Pfennigen im Essener Gebiet:

1852 . . 34 | 1855 . . 46 | 1856 . . 50 | 1857 . . 49 | 1858 . . 46

Eine allgemeine Preisteuerung folgte. Auch trat starker Wohnungsmangel ein, da Ortsfremde aus allen Himmelsrichtungen zur großen Verdienstquelle an der Ruhr strömten.

Bald aber stellte sich die Hauptknappheit ein — das Geld. Über 80 Millionen  $\mathcal{M}$  waren lediglich in die Gründungen der neuen Aktiengesellschaften des Bergbaus und der Hütten gesteckt, die in 3 Jahren voll eingezahlt werden sollten. Das Bankwesen war an der Ruhr nicht ausgebaut.

Da kam 1857 der Stoß von außen. Von Nordamerika ausgehend, sprang die große internationale Krisis dieses Jahrs, die hervorwuchs aus den Goldfunden Australiens und Kaliforniens, nach England hinüber und entlud sich über Hamburg und bald über alle Handelstätten Mitteleuropas. Liquidationen und Konkurse stellten sich ein. Eine allgemeine Stagnation folgte. Feierschichten und gänzliche Stilllegungen waren zur Sanierung nötig, größere Arbeiterentlassungen nicht zu vermeiden. 1860 waren in der Mark von 23 Hochöfen nur 13 in Betrieb. Gleichzeitig griff ein starkes Sinken der Preise um sich. Der Durchschnittskohlenverkaufspreis im Oberbergamtsbezirk Dortmund ging von 47 Pf. für den Zentner 1858 zurück auf 42 Pf. 1859, auf 30 Pf. 1861 und 25 Pf. 1863. Erst 1864 zog der Preis wieder leicht an.

Durch den Rückschlag des Jahrs 1857 war alles Kapitalschwache vergangen, nur das Starke und Solide war bestehen geblieben (z. B. Neuessen, Hibernia, Harpen; an Hütten: Phönix, Bochumer Verein usw.).

Wie Konjunktur und Krisis Mitte der 50er Jahre in ihrer Anlage international waren, so war es Anfang der 70er Jahre wieder der Fall.

Die ungemein gesteigerte Eisenindustrie zusammen mit einem stark vermehrten Konsum aller übrigen Industriezweige rief eine scharfe Nachfrage nach Kohlen hervor. Für Deutschland kam als weiterer Anreiz

der siegreiche Ausgang des Kriegs gegen Frankreich hinzu, der das Nationalvermögen eines jungen Reichs in kürzester Zeit gestärkt hatte.

Neuanlagen und Vergrößerungen, besonders auf dem Gebiet der Hüttenindustrie gaben dem Bergbau das Gepräge.

Die Nachfrage nach Kohlen schien unerschöpflich zu sein. Die Ruhr wurde der Tummelplatz schlimmster Auswüchse. Warnende Stimmen verhallten. Das Schlagwort „Produktion ist hinter dem Bedarf zurück“ beherrschte die Situation.

Aber auch dieses Mal blieb die Krisis an der Ruhr nicht aus. Sie wurde finanziell eingeleitet und nahm ihren Ursprung von der Wiener Börse. Im Herbst 1873 erreichte sie die Ruhr. Es folgte ein Überangebot an Ware, auf der man festsaß und die einer schnellen und starken Entwertung unterlag. Zahlungeinstellungen und Konkurse folgten in beängstigender Weise. (Gründerperiode.)

Mit eisernem Besen mußte ausgekehrt werden, wollte man durchhalten. Größte Sparsamkeit in Betrieb und Verwaltung, Herabsetzung übermäßig gesteigerter Löhne, strengere Disziplin unter den Arbeitern, alles zur Erzielung niedrigster Selbstkosten.

Nicht ganz so schnell wie die Eisenhütten war der Bergbau von der Krisis betroffen worden. Ihm kam zunächst zustatten, daß gerade 1873 eine Reihe wichtiger Bahnlinsen erstmalig dem Verkehr übergeben wurde, wodurch sich sein Absatzgebiet erheblich erweiterte. Erst mit Beginn des Jahrs 1874 trat der plötzliche Rückschlag auch hier ein; der Bedarf ging um 20—25 % zurück.

Die Krisis dauerte sehr lange. Das Jahr 1880 war erst wieder ein solches der Hochkonjunktur.

Die Preise für einen Wagen Kohle von 100 Zentnern stellten sich wie folgt:

1870 . . . 36,75 <i>M</i>	1875 . . . 39 <i>M</i>	1880 . . . 32,90 <i>M</i>	1885 . . . 23,15 <i>M</i>
1871 . . . 50 "	1876 . . . 33 "	1881 . . . 27,40 "	1886 . . . 28 "
1872 . . . 57,50 "	1877 . . . 27 "	1882 . . . 28,85 "	1887 . . . 28,10 "
1873 . . . 75 "	1878 . . . 25 "	1883 . . . 29,40 "	1888 . . . 31,20 "
1874 . . . 79 "	1879 . . . 23,55 "	1884 . . . 26,10 "	1889 . . . 42,40 "

Der Kursstand der Aktien a) der Harpener Bergbau A.-G. und b) des Bochumer Vereins in Prozenten war, wie folgt:

	a)	b)
März 1873 . . . . .	475	240
" 1874 . . . . .	310	126
" 1875 . . . . .	141	40
" 1876 . . . . .	117	40
" 1877 . . . . .	68	25

Zusammenlegungen von Aktien waren notwendig. So wurde z. B. das Aktienkapital der Dortmunder Union 1878 von 30 auf 6 Millionen *M* herabgesetzt.

Erst im Herbst 1887 — vergl. obige Preiszusammenstellung — trat im Anschluß an die seit Mitte dieses Jahrs gesteigerte Tätigkeit der Hüttenindustrie, wie überhaupt an die schon seit Ende 1886 bemerkbar gewordene Wiederbelebung des gesamten Weltmarkts endlich die lang-ersehnte anhaltende Besserung des Kohlenmarkts ein.

Ein im Jahr 1889 ausgebrochener — allerdings nur vierwöchiger — Bergarbeiterausstand hatte, damit man nicht noch einmal der Gefahr eines solchen Streiks ausgesetzt würde, einen allgemeinen Ruf nach Kohle zur Folge. Ein sprunghaftes Anziehen der Kohlenpreise trat ein. Das Jahr 1890 war wieder ein solches der Hochkonjunktur.

Es folgten Rückschläge und Besserungen (vgl. die nebenstehende Tabelle). Dieser Zustand dauerte bis 1895. Alsdann suchten die Syndikate die Preise zu halten. Die Periode von 1895 bis gegen Ende 1900 kennzeichnete sich alsdann für den Ruhrkohlenbergbau als eine Periode glänzender Konjunktur. Der Kohlenbezug wurde so lebhaft, daß man im Jahr 1900 sogar von einer Kohlennot redete und diese zum Gegenstand von Verhandlungen im Reichstag machte.

1900 trat ein gewisser Rückschlag ein, der jedoch bald wieder zum Stillstand kam.

Das Jahr 1906 stand unter dem Zeichen der Hochkonjunktur, die in der ersten Hälfte 1907 ihren Höhepunkt erreichte.

1911 traten politische Ereignisse (u. a. Marokko, Tripolis) ein, die warnend wirkten. Dennoch — gewiß ein Zeichen für die gesunde Lage der deutschen Wirtschaft — war das Jahr 1911 ein solches kräftigen Aufschwungs. Die Rekordziffern dieses Jahrs wurden allerdings von denen des Jahrs 1912 noch erheblich übertroffen, trotz des beunruhigenden italienisch-türkischen Kriegs, wie des Kriegs auf dem Balkan.

Mit der allgemein einsetzenden Unsicherheit, insbesondere auf politischem Gebiet, erreichte der wirtschaftliche Aufschwung 1913 sein Ende. Die weitere Entwicklung wurde jäh unterbrochen durch die Weltkatastrophe des Jahrs 1914. —

Als Jahre der Hochkonjunktur zeichnen sich hiernach ab:

1872/73      1880      1890      1900      1906      1912/13. —

Zum drittenmal setzte im Ruhrbergbau durch den Krieg und seine Nachfolgeerscheinungen eine Krisis ein.

Deutlich zeichnen sich als Tiefpunkt der Steinkohlenförderung ab die Jahre

- 1915 (Rückgang der Belegschaft infolge des Kriegs),
- 1919 (unglücklicher Kriegsausgang, Beginn der Reparationskohlenlieferungen; Kohlennot),
- 1923 (Ruhreinbruch).

Die Stabilisierung der deutschen Währung (15. November 1923) sowie das Londoner Abkommen des folgenden Jahrs beruhigten alsdann die durch die Kriegs- und Nachkriegserscheinungen aufgepeitschten Wogen.

Nachstehende einige Zahlen:

	Preis einer Tonne Ruhrförderkohle (in Mark)	Kurs Harpener Bergbau %	Kurs Phönix %	Preis einer Tonne Puddel oder Thomaseisen (in Mark)
1870	7,35	101	148	60
1871	10,00	230	175	90
1872	11,50	408	222	130
1873	15,00	387	122	170
1874	13,00	174	101	100
1875	7,80	123	40	75
1876	6,60	81	33	65
1877	5,40	73	36	58
1878	5,00	80	46	55
1879	4,71	138	84	56
1880	6,58	105	84	58
1881	5,48	126	86	59
1882	5,77	109	85	60
1883	5,88	97	85	55
1884	5,22	—	76	50
1885	5,63	77	74	42
1886	5,60	66	79	39
1887	5,62	75	82	42
1888	6,04	127	103	45
1889	8,48	326	134	51
1890	10,72	199	102	67
1891	9,86	142	90	49
1892	8,50	119	93	50
1893	7,29	136	103	47
1894	8,00	146	133	46
1895	8,00	167	158	47
1896	8,25	176	173	52
1897	8,85	194	188	60
1898	9,08	178	176	60
1899	9,37	202	183	73
1900	10,25	168	147	89

	Preis einer Tonne Ruhrförderkohle (in Mark)	Kurs Harpener Bergbau %	Kurs Phönix %	Preis einer Tonne Puddel oder Thomaseisen (in Mark)
1901	10,25	157	129	90
1902	9,60	169	123	58
1903	9,38	205	150	57
1904	9,38	213	172	57
1905	9,49	213	197	59
1906	10,27	212	210	70
1907	11,12	193	167	85
1908	11,25	194	177	66
1909	10,87	212	223	58
1910	10,75	183	238	62
1911	10,75	189	261	59
1912	11,41	183	256	61
1913	12,09	172	234	60

Es folgen die anormalen Verhältnisse der Kriegs- und Nachkriegszeit.

Die Kohlenpreise (Fettförderkohle) waren in den folgenden Jahren: in Tonnen:

1914	. .	11,25	<i>M</i>				
1915	. .	1/4	13,25	"	1./9.	14,25	<i>M</i>
1916	. .	1./3.	14,25	"			
1917	. .	1./1.	16,25	"	1./5.	18,25	" 1./10. 24,30 <i>M</i> (Kohlensteuer)
1918	. .	1./9	26,85	"			
1919	. .	1./1.	21,18	"	1./4.	13,77	" 1/7. 18,77 " 1./10. 12,19 <i>M</i>
1920	. .	1./1.	9,27	"	1./7.	22,00	"
1921	. .	1./1.	11,42	"	1/10.	8,57	"
1922	. .	1./1.	9,36	"	1./10.	12,85	"
1923	. .	1./10.	38,46	"			
1924	. .	1./1.	20,60	"	1./10.	15,00	"
1925	. .	1./10.	14,92	"			
1926	. .	(1 März)	14,92	<i>M</i>			

(1. 1. 19—1. 1. 24 in Goldmark umgerechnet (Dollar = 4,20 *M*))

Preise für Hochofenkoks je Tonne:

1890	. . . . .	14,64	<i>M</i>
1. 4. 1900	. . . . .	13,50	"
1. 4. 1910	. . . . .	11,75	"
1. 7. 1918	. . . . .	31,55	"
1. 4. 1925	. . . . .	19,—	"
1. 3. 1926	. . . . .	18,91	"

Kursstand von Steinkohlenkuxen:

	Höchster Geldkurs 1913	30. April 1926 (in Mark)
Ewald . . . . .	44 000	34 250
Graf Bismarck . . . . .	66 500	26 500
König Ludwig . . . . .	32 800	23 000
Langenbrahm . . . . .	22 000	13 500

Internationale Preise für Fettförderkohle (ab Werk und in Pfund je Tonne):

	Deutschland	England	Frankreich
1913/14 . . . . .	2,86	2,62	3,95
1924 (Oktober) . . . . .	3,59	3,62	4,40
1926 (Januar) . . . . .	3,55	3,24	3,55

	Belgien	Vereinigte Staaten von Amerika
1913 . . . . .	3,57	1,30
1924 (Oktober) . . . . .	5,04	1,69
1926 (Januar) . . . . .	.	2,40

Das Aktienkapital der Phönix A. G. betrug 1869/70 9,30 Millionen Mark gegenüber 106 Millionen Mark im Jahr 1913/14.

Die höchste Dividende wurde 1869/70 mit 19 % bezahlt und erst 1915/16 mit 20 % übertroffen.

**3. Kohlenförderung im Ruhrgebiet.**

Das Ruhrgebiet bildet einen Teil der nordkontinentalen Steinkohlenablagerung, die sich, wenn auch mehrfach unterbrochen, durch den Norden der Provinzen Westfalen und Rheinland, durch Belgien, die französischen Departements Nord und Pas de Calais und alsdann nordwärts sich wendend bis nach England erstreckt.

Für einen Ausläufer des Ruhrkohlenbeckens wird das Ibbenbürener Revier (Förderung z. B. 1887: 84 938 Tonnen mit 532 Mann Belegschaft) angesehen.

Als Teil dieser nordkontinentalen Kohlenablagerung gilt weiter auch das Aachener (Wurm- und Inde-) Revier.

Im Westen Deutschlands befindet sich die zweitgrößte Steinkohlenablagerung, auch weiter nach Lothringen fortlaufend, an der Saar.

Der auf preußischem Gebiet liegende Saarbergbau befindet sich mit Ausschluß weniger Privatgrubenfelder in der Hand des Preußischen Staats (vgl. jedoch z. Z. Artikel 45 ff. des Vertrags von Versailles).

Förderung des Saarreviers z. B. 1887:

a) Staatsgruben . . . . .	5 973 068 t
b) Privatgruben . . . . .	181 199 „

Kohlenförderung im Oberbergamtsbezirk Dortmund:

Jahr und Durchschnitt	Mengen in Tonnen	Jahr und Durchschnitt	Mengen in Tonnen
1792 . . . . .	177 000	1917 . . . . .	95 312 319
1800 . . . . .	231 000	1918 . . . . .	91 952 108
1845 . . . . .	1 265 000	1919 . . . . .	67 942 725
1865/69 . . . . .	10 554 140		Unglücklicher Kriegsausgang
1875/79 . . . . .	18 439 601		84 992 931
1890/94 . . . . .	37 790 301	1920 . . . . .	Reparations- kohlenlieferungen
1895/99 . . . . .	48 021 141		91 006 087
1900/04 . . . . .	61 665 685	1921 . . . . .	93 800 106
1910 . . . . .	86 864 504	1922 . . . . .	39 889 605
1913 . . . . .	<b>110 765 495</b>	1923 . . . . .	Ruhreinbruch
1914 . . . . .	94 851 288		90 796 897
1915 . . . . .	83 794 560	1924 . . . . .	103 305 000
1916 . . . . .	91 086 597	1925 . . . . .	

Das Schwergewicht des eigentlichen Ruhrkohlengebiets lag von Anfang an und liegt auch noch immer auf dem rechten Rheinufer, jedoch dehnt es sich immer mehr von der Ruhr nach Norden (Emscher, Lippe) und Nordosten aus.

Auf dem linken Rheinufer wurde mit dem Abteufen von Schächten (Familie Haniel) 1851 begonnen. Die linksrheinischen, größtenteils noch unerschlossenen Kohlenschätze werden auf 7,2 Milliarden Tonnen beziffert. Zur Zeit werden rund 4 Millionen Tonnen in diesem Gebiet jährlich gefördert. Gemäß Erlaß des preußischen Handelsministers wird ab 1. Januar 1924 unter der Bezeichnung Niederrheinisch-westfälischer Steinkohlenbezirk (Ruhrbezirk) der Oberbergamtsbezirk Dortmund ohne die außerhalb des eigentlichen Industriebezirks, bei Ibbenbüren gelegenen Werke verstanden, jedoch unter Zuzählung der am linken Niederrhein (Bergrevier Krefeld des O. B. B. Bonn) gelegenen Zechen.

Arbeitstägliche Wagengestellung im Ruhrgebiet für Kohle, Koks und Preßkohlen (auf 10 t Ladegewicht umgerechnet):

1900 . . . . .	16 892
1910 . . . . .	24 865
1913 . . . . .	31 945
1925 . . . . .	24 244.

32 % des gesamten täglichen O-Wagenbedarfs Deutschlands fällt auf den Ruhrbezirk, davon 54 % auf die Früh-, 38 % auf die Nachmittags- und 8 % (nur Koks) auf die Nachtschicht.

Ungefähr 58 % der geförderten Ruhrkohle fielen 1922 auf den Eisenbahn- und Schiffsversand gegenüber 72 % im Jahr 1913.

Zu Friedenszeiten rechnete man im Ruhrbezirk mit einer jährlichen Verkehrszunahme von 5—8 Millionen Tonnen.

Gewinnung von andern Bergwerkserzeugnissen als Kohle im Ruhrgebiet (in Tonnen):

	1913	1921	1924
Eisenerz . . . . .	256 914	110 835	11 547
Schwefelkies . . . . .	—	1 187	115
Salz . . . . .	27 053	13 466	13 742
Ziegelsteine (1000 Stück) . . . . .	323 817	347 050	182 284
Kalksandsteine (1000 Stück) . . . . .	7 219	3 410	—
Grubenschiefersteine (1000 Stück) . . . . .	144 462	110 026	66 939
Dachziegel (1000 Stück) . . . . .	—	359	260

Im benachbarten Aachener und holländischen Gebiet stellt sich die Förderungsentwicklung wie folgt dar:

Aachener Gebiet:

1887 . . . . .	1 322 398 Tonnen
1913 . . . . .	3 265 000 „
1924 . . . . .	2 891 000 „

Holland:

1919 . . . . .	3 401 506 Tonnen
1925 . . . . .	6 848 000 „

Reparationskohlenverkehr.

Maßgebend sind die Bestimmungen der Anlage 5 des Abschnitts 1 Teil VIII des Vertrags von Versailles. Die Kohlen- und Kokstransporte setzten im September 1919 ein, wodurch die damals in Deutschland herrschende Kohlennot noch erheblich verschärft wurde.

Es wurden an Frankreich, Luxemburg, Belgien und Italien geliefert (Steinkohlen, Koks, Preßbraunkohle):

1919 . . . . .	2 207 000 Tonnen
1920 . . . . .	13 923 000 „
1921 . . . . .	16 758 000 „
1922 . . . . .	16 259 000 „
1923 . . . . .	7 053 000 „ (Ruhreinbruch, Beutemengen)
1924 . . . . .	15 609 000 „
1925 . . . . .	13 565 198 „

(Baedeker Jahrbuch f. d. Oberbergamtsbezirk Dortmund 1922/25 Seite 560).

Durch das sogenannte Wiesbadener Abkommen vom 6. Oktober 1921 erhielt für den Transport der Reparationskohle auf dem Rhein die französische Flotte einen Anteil von 60 % bergwärts und 40 % talwärts.

Jahresförderanteil auf eine beschäftigte Person im Steinkohlenbergbau der Gesamtbelegschaft der Zeche (in Tonnen):

Jahr	Amerika	England	Belgien	Holland	Ruhr-Bezirk
1890 . . . . .	450	301	—	286	183
1913 . . . . .	692	259	157	193	289
1924 . . . . .	—	228,6	143	—	279

Nur auf Arbeiten unter Tage gerechnet:

1890 . . . . .	—	364	—	—	363
1913 . . . . .	831	321	216	261	375
1924 . . . . .	796	277	199	272,6	335

Verhältnis der Arbeitskosten zum Erlös im Ruhrbezirk:

1913 . . . . .	60,77 %
1925 . . . . .	72,63 „

Barverdienst der Kohlen- und Gesteinshauer je Schicht:

Jahr	Bezirke				
	Ruhr	Aachen	Deutsch-Oberschlesien	Niederschlesien	Freistaat Sachsen
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1926 (Januar) . . .	8,56	7,58	7,52	5,75	7,03

Der Verbrauch an Grubenholz je Tonne ist im Ruhrbezirk um rund 50 % höher als z. B. in Oberschlesien (0,033 gegen 0,024 Festmeter).

Verbleib der Ruhrkohle (in 1000 Tonnen):

Jahr	Förderung	Selbstverbrauch und Deputate	Lieferungen an Kokereien und Brikettwerke	Versand
1900 . . . . .	65 383	3 832	14 527	47 771
1926 (Januar) . . .	8 327	872	1 609	5 930

Anteil der Ruhrkohle am Kohlenempfang Deutschlands (Eisenbahnen und Wasserstraßen, einschl. Seeverkehr) in Prozenten des Gesamtempfangs:

	1913	1922
Provinz Ostpreußen . . . . .	0,19	0,33
Pommern . . . . .	1,16	2,88
Mecklenburg-Schwerin und Strelitz, Provinz Schleswig-Holstein und Lübeck . . . . .	33,17	34,53
Untere Elbe bis Geesthacht oder Obermarschhacht einschl. . . . .	33,50	23,57
Unterweser bis zur Einmündung der Leesum . . . .	76,94	40,69
Provinz Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Kreis Grafschaft Schaumburg, Schaumburg-Lippe . . .	76,52	55,21
Provinz Niederschlesien (ohne Stadt Breslau) . . . .	0,12	1,99
Stadt Breslau . . . . .	0,85	1,19
Provinz Brandenburg (ohne Berlin und Umgegend) .	7,22	18,49
Berlin und Umgebung . . . . .	4,92	11,84
Provinz Sachsen und Anhalt . . . . .	45,87	45,53
Freistaat Sachsen . . . . .	3,57	3,18
Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar, Ruhrgebiet und Rheinhafenstationen) . . . . .	74,45	34,98
Rheinprovinz links des Rheins (ohne Saargebiet), Birkenfeld . . . . .	87,75	84,95
Provinz Westfalen (ohne Ruhrgebiet), Lippe und Waldeck (ohne Pyrmont) . . . . .	94,05	85,58
Saargebiet . . . . .	29,86	81,07
Provinz Hessen-Nassau, Kreis Wetzlar, hessische Provinz Oberhessen . . . . .	72,69	64,43
Hessen (ohne Provinz Oberhessen) . . . . .	75,00	51,81
Bayerische Pfalz (ohne Ludwigshafen) . . . . .	5,92	57,61
Baden (ohne Mannheim) . . . . .	28,20	25,79
Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen . . . . .	82,65	65,34
Württemberg . . . . .	10,08	25,68
Süd-Bayern . . . . .	14,95	14,76
Nord-Bayern . . . . .	18,24	27,72

Elsaß-Lothringen empfing 1922 insgesamt 3 300 000 t Kohlen aus Deutschland, davon 2 930 000 t = 88,76 % aus dem Ruhrbezirk, 1913 nur 566 000 t, darunter 388 000 t = 68,62 % ab der Ruhr.

Absatz des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats nach den Hauptländern des Absatzes (in Prozenten am Gesamtauslandabsatz):

	1913	1925
Holland . . . . .	30,84	48,94
Belgien . . . . .	20,56	8,06
Frankreich . . . . .	23,27	7,69
Italien . . . . .	4,96	3,18
Schweiz . . . . .	3,65	3,99
Ungarn . . . . .	2,44	—
Finnland . . . . .	3,40	0,28
Schweden . . . . .	1,73	4,96
Dänemark . . . . .	1,35	2,11
Klein-Asien und Nord-Afrika . .	1,58	1,84

In Prozenten vom Gesamteisenbahnversand ausgedrückt, fallen auf die einzelnen Kohlengebiete Deutschlands (Stand 1925):

	a) Steinkohlen %		b) Braunkohlen %
Ruhrgebiet . . . . .	74,4	Linksrheinisches Gebiet . . .	23,5
Aachener Gebiet . . . . .	3,5	Ostelbisches Gebiet . . . . .	26,2
Deutsch-Oberschlesisches Gebiet . . . . .	13,3	Mitteldeutsches Gebiet, westlich der Elbe . . . . .	45,2
Niederschlesisches Gebiet . . . . .	4,6	Westdeutsches Gebiet . . . . .	2,7
Deister, Obernkirchener Gebiet . . . . .	0,8	Süddeutsches Gebiet, links des Mains . . . . .	2,4
Sächsisch-Bayerisches Gebiet	3,4		

Das Schwergewicht des Ruhrkohlenversands liegt in den nahen Entfernungen bis zu 50 km.

Zahl der

a) in den Steinkohlenbergwerken, Verkokungsanlagen und Brikettfabriken beschäftigten Arbeiter (ausschl. Saargebiet, jedoch einschließlich der abgetretenen Teile Oberschlesiens) im Jahr 1924:

Deutsches Reich . . . . .	790 801 bei 399 Betrieben
davon:	
Schlesisches Revier . . . . .	206 565 Arbeiter
Westfälisches Revier . . . . .	379 859 (an der Spitze stehen Recklinghausen - Stadt mit 50 851 und Dortmund-Land mit 50 630 Arbeitern)
Rheinisches Revier . . . . .	162 044 (an der Spitze steht Essen-Stadt mit 38 227 Arbeitern)
Freistaat Sachsen . . . . .	36 301.

b) im Braunkohlenbergbau (wie zu a) beschäftigten Arbeiter:

Deutsches Reich . . . . .	182 556 bei 577 Betrieben
davon:	
Provinz Brandenburg . . . . .	30 512
Provinz Sachsen . . . . .	61 436
Rheinprovinz . . . . .	25 204, davon Köln-Land 12 652
Freistaat Sachsen . . . . .	15 896
Thüringen . . . . .	11 776.

c) in den Torfbetrieben (wie zu a) beschäftigten Arbeiter:

Deutsches Reich . . . . .	23 192 bei 648 Betrieben
Ostpreußen . . . . .	3 202
Brandenburg . . . . .	1 455
Schleswig-Holstein . . . . .	2 850
Hannover . . . . .	4 384
Bayern . . . . .	3 897
Mecklenburg-Schwerin . . . . .	1 979
Oldenburg . . . . .	1 896.

Die Knappschaft im Ruhrbergbau verdankt ihre Entstehung einer Anordnung Friedrichs des Großen. 1770 wurde die Märkische Knappschaftskasse gegründet, der 1803 die Essener und 1842 die Mülheimer Knappschaftskasse folgten. Alle 3 Kassen wurden am 1. Juli 1890 zum Allgemeinen Knappschaftsverein verschmolzen. Am 1. Januar 1924 wurden mit dem Inkrafttreten des Reichsknappschaftsgesetzes die sämtlichen im Deutschen Reich befindlichen Knappschaftsvereine im Reichsknappschaftsverein vereinigt. Von den 16 Bezirksknappschaftsvereinen, die im Auftrag des Reichsknappschaftsvereins tätig sind, ist die Ruhrknappschaft die größte.

Der Knappschaft fallen für die im Bergbau tätigen Angestellten und Arbeiter folgende Aufgaben zu:

1. Krankenversicherung,
2. Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung,
3. Angestelltenversicherung,
4. Pensionsversicherung für die Arbeiter,
5. Pensionsversicherung für die Angestellten.

Die Zahl der Mitglieder der Ruhrknappschaft betrug 1770: 760 Mitglieder, 1913: 409 271, 1921: 529 078, am 1. April 1926: 364 127. Die jährlichen Ausgaben der Ruhrknappschaft betragen nach dem Stand von Anfang 1926 rund 184 Millionen Mark gegen insgesamt 42 Millionen Mark im Jahr 1913.

#### 4. Die einzelnen Kohlenarten und -Sorten.

##### I. Kohlenarten.

Von oben nach unten gesehen unterscheidet man auf der Erdoberfläche an Brennstoffen:

- Holz,
- Torf,
- Braunkohle,
- Steinkohle:
  - a) Gas- und Gasflammkohle,
  - b) Fettkohle,
  - c) Magerkohle,
  - d) Graphit.

Die letzteren sind die durch den Erddruck am meisten entgasten.

a) Die Gas- und Gasflammkohlen verbrennen mit lebhafter langer Flamme. Sie besitzen, wie schon ihr Name sagt, einen hohen Gasgehalt und zeichnen sich außerdem durch verhältnismäßig große Härte und Festigkeit aus, weshalb sie auch leicht gelagert und umgeladen werden können.

Während die Gaskohle fast ausschließlich zur Herstellung des Leuchtgases dient, findet die Gasflammkohle hauptsächlich als langflammiges Material für industrielle Zwecke und nebenher als Hausbrand (Küche) Verwendung.

Generatorkohle ist solche, an die neben hohem Gasausbringen besondere Ansprüche in bezug auf Reinheit gestellt werden.

##### b) Fettkohle.

Sie verbrennt gleichfalls mit langer Flamme und hohem Heizeffekt.

Ihre hervorragendste Eigenschaft besteht jedoch in der außerordentlich großen Backfähigkeit, die sie in besonderem Maß zur Darstellung von Koks geeignet macht.

Wegen ihres hohen Heizwerts wird sie auch als Feurungsmaterial für Schiffskessel und Lokomotiven sehr geschätzt.

##### c) Magerkohle.

Sie zeigt eine geringere Flammentwicklung und wird wegen ihres fast rauch-, rußlosen Verbrennens mit besonderer Vorliebe zum Hausbrand (Dauerbrenner) benutzt. Namentlich gilt dies von dem, allerdings nur in beschränkter Menge geförderten Anthrazit (hauptsächlich Aachener Revier).

Weiter wird die Magerkohle von solchen industriellen Werken verfeuert, die auf möglichst rauchfreie Verbrennung Wert legen.

Die Eßkohlen bilden ein Mittelglied zwischen Fett- und Magerkohlen. —

Aus diesen Kohlenarten werden je nach Bedarf die einzelnen Kohlensorten, wie folgt, gewonnen:

## II. Kohlensorten.

Die Kohle wird zum Teil in dem Zustand, wie sie aus der Grube kommt, oder nach Auslesen der „Berge“ (Steine), abgesetzt und zwar bei einem Gehalt an Stücken von etwa 15 % — das übrige ist Grus — und weniger als Fördergruskohle, bei einem höhern Stückgehalt als Förderkohle.

Der größere Teil der Kohle wird dagegen vor der Verladung noch einer weitem Bearbeitung unterworfen und zwar entweder bloß einer Separation, d. h. einem Absieben nach Korngrößen in:

Stückkohle,  
Nußkohle und  
Feinkohle,

oder einer Separation und Wäsche (Waschprodukte).

Die Stückkohlen unterscheidet man als:

Stücke I  
„ II  
„ III,

je nachdem sie über Sieblochungen von etwa 80, 50 oder 30 mm gegangen sind.

Soweit sie nicht als Stückkohle zum Verkauf gelangen, werden die Stücke den oben genannten Förderkohlen zur Aufbesserung zugesetzt, wodurch sich dann die „Melierten“ mit einem Stückgehalt von etwa 40 % und die „Bestmelierten“ mit einem solchen von etwa 50 % ergeben.

Die Nußkohlen gehen aus der Separation und Wäsche (zur Beseitigung des Steingehalts, Steine sinken unter, Kohle schwimmt oben) meist in vier Sorten hervor, nämlich als:

Nuß	I	mit einer normalen Korngröße zwischen	50 u.	80 mm		
„	II	„	„	„	30	„ 50 „
„	III	„	„	„	15	„ 30 „
„	IV	„	„	„	10	„ 15 „

Die unter 10 mm betragende Körnung, soweit ihr nicht die von etwa 5 bis 10 mm noch als Nuß V entnommen wird, gilt als Feinkohle, die je nach der Kohlenart zur Verkokung (Kokskohle), Brikettierung usw. Verwendung findet.

Durch Vermischung gewisser Mengen Stückkohlen mit kleinen Nußkohlen (III/IV) stellt man „Gewaschene melierte“ her.

Der aus den Abwässern der Wäsche sich bildende Niederschlag kommt z. T. als Schlammkohle bei Kesselfeuerung und dergl. zur Verwendung.

Der Koks hatte in vergangener Zeit seinen Hauptabnehmer in den Eisenbahnen. Mit dem Aufblühen der Eisenhüttenindustrie in den 1850er Jahren trat an ihre Stelle der Hochofen.

#### Mächtigkeit der Flöze.

Im Ruhrgebiet und in Niederschlesien liegt die Mächtigkeit der abbauwürdigen Flöze zwischen 50 cm und 3 m, im Durchschnitt zwischen 80 cm und 1,80 m. In Oberschlesien beträgt die Mächtigkeit der dort im Abbau befindlichen Sattelflözgruppe durchschnittlich 3—4 m, im Flöz Schuckmann bis 13 m.

Ideale Wärmeleistung der Ruhrkohle von 1 kg in Wärmeeinheiten:

Anthrazit . . . . .	8200—8500
Magerkohle . . . . .	8700—8800
Kokskohle . . . . .	8500—8300
Gaskohle . . . . .	8000—7800
Flammkohle . . . . .	7600

Der Koksgehalt der Kohle schwankt zwischen 50 (Trockene Kohle) und mehr als 90 % (Anthrazit).

Heizwert der einzelnen Brennstoffarten in Prozent Wärmeeinheiten:

Anthrazit . . . . .	7800	Böhmische Braunkohle . . .	4800
Ruhrkohle . . . . .	7500	Lausitzer Braunkohle . . .	2230
Englische Kohle . . . . .	7100	Mitteldeutsche Braunkohle . .	2590
Oberschlesische Kohle . . . . .	6900	Kölner Braunkohle . . . . .	1950
Niederschlesische Kohle . . . . .	6900	Braunkohlenbriketts . . . . .	4850
Saarkohle . . . . .	6900	Preßtorf . . . . .	3800
Sächsische Steinkohle . . . . .	6500	Holz, lufttrocken . . . . .	3500
Oberbayrische Steinkohle . . . . .	5200	Koks, lufttrocken . . . . .	7000

#### 5. Gewinnung von Nebenprodukten.

Nach den neuen Forschungen kann man annehmen, daß die als Ausgangsmaterial für die Entstehung der Steinkohle anzusehende Pflanzenwelt sich zuerst in Torf verwandelte, wobei das Verschwinden der organischen Gebilde auf eine torfische Gärung durch Mikroorganismen zurückzuführen ist. Die ursprüngliche Pflanzenwelt hat bei der Verrottung und Verkohlung eine weitgehende Umwandlung erfahren, wobei die Wachse und die Harze in das sogenannte Bitumen der Kohle übergegangen sind. Die Naturerscheinungen, denen die Kohle ihre Entstehung verdankt, reichen zurück in die Epochen der ältesten Sedi-mentärformationen, die ungefähr 2½ Millionen Jahre hinter unserer Zeitrechnung zurückliegen. Dieser in der Erde aufbewahrte Sonnenschatz

birgt in seiner chemischen Zusammensetzung fast unerschöpfliche Stoffe und Kräfte, die die Grundlage wichtiger Industrien geworden sind.

Unter den Industrien, die sich mit der Aufschließung der Kohle befassen, ist die K o k e r e i n d u s t r i e wohl die bedeutendste.

Im Jahr 1921 betrug die in Deutschland verkokte Steinkohlenmenge rund 40 Millionen Tonnen (rund  $\frac{1}{4}$  der gesamten geförderten Steinkohlenmengen), aus denen etwa 30 Millionen Tonnen Koks, 480 000 Tonnen Ammoniak, 180 000 Tonnen Benzol und 1 000 000 Tonnen Teer gewonnen wurden.

Im Ruhrgebiet wurden an Koks gewonnen:

1901 . . . . .	8 168 000	Tonnen
1913 . . . . .	25 512 000	„
1922 . . . . .	25 417 000	„
1925 . . . . .	23 061 000	„

Bildet der Teer in der Hauptsache das Ausgangsprodukt für Farben, Riechstoffe und Heilmittel, so enthält der Ammoniak die Nährstoffe der versunkenen Pflanzenwelt und wird an Stelle des früheren Chile-Salpeters als wichtiges Düngemittel in der Landwirtschaft gebraucht. Es werden jährlich rund 400 000 Tonnen im Wert von rund 96 000 000 Goldmark hergestellt.

Das Benzol bildet ein wichtiges Ausgangsprodukt für die mannigfachsten Verbindungen in der Farbenindustrie. Außerdem findet es ausgedehnte Verwendung als Triebstoff für Kraftwagenmotore an Stelle des bisher hierfür verwendeten ausländischen Benzins.

Wie bereits erwähnt, bildet der Teer — eine Wissenschaft für sich — nicht nur das Ausgangsprodukt der unzähligen Farbstoffe, wie Anilin, Indigo usw. mit ihren lichtbeständigen Tönen, sondern dient auch zur Herstellung vieler pharmazeutischer Präparate, wie Salizyl, Chinin, Pyramidon, Antipyrin usw. Auch wohlriechende Düfte, wie Veilchen-, Flieder-, Rosenduft vermag die heutige Riechindustrie dem übelriechenden Teer zu entziehen.

Durch Zerlegung des Teers (fraktionelle Destillation) werden gewonnen 30 % Öle (Leicht-, Mittel-, Schwer- und Anthrazenöle) sowie etwa 5 % Naphtalin und 3 % Rohanthrazen.

Als Destillationsrest von etwa 60 % bleibt das Steinkohlenpech zurück, das vorwiegend zum Brikettieren von Feinkohle Verwendung findet. Insgesamt werden von der deutschen Steinkohlenindustrie jährlich rund 600 000 Tonnen Pech im Wert von 36 000 000 Goldmark hergestellt. Ein weiterer Teil des Steinkohlenpechs dient der Herstellung von Bedachungs- und Isoliermaterial und — in Vermischung mit Öl — der Herstellung von Straßen.

Das von Teer, Ammoniak und Benzol befreite Gas geht als Heizgas wieder unter die Koksöfen, wobei je nach den Verhältnissen Überschüsse bis zu 60 % und darüber für andere Zwecke abgegeben werden können. Durch die Fortschritte der Ferngasversorgung ist es möglich geworden, Städte usw. noch auf 100 km wirtschaftlich mit Koksofengas zu versorgen. Die gesamte Jahreserzeugung an Gas beläuft sich bei den deutschen Kokereien auf rund 10 Milliarden Kubikmeter.<sup>1)</sup>

Im einzelnen wurden an Nebenerzeugnissen in den Kokereien Deutschlands gewonnen (in 1000 t):

J a h r	Teer	Benzol	Ammoniak	Abgesetztes Leuchtgas in cbm
1913 . . . . .	1 153	194	456	161 805
1922 . . . . .	960	219	398	330 100

Auf das Ruhrgebiet fallen z. B. (in Tonnen) :

	1 9 1 3	1 9 2 1	1 9 2 4
Schwefelsaures Ammoniak . . . . .	333 539	278 319	256 786
Teer . . . . .	646 236	548 763	520 684
Teerpech . . . . .	134 662	136 324	131 541
Rohnaphtalin . . . . .	13 051	26 082	14 953
Imprägnieröl . . . . .	21 810	13 440	31 927
Rohbenzol . . . . .	12 889	3 437	2 311
Gereinigtes Benzol . . . . .	86 478	106 107	97 365

Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang noch die schon seit etwa 13 Jahren angestellten Versuche der Verflüssigung der Kohle zu Öl. Berginverfahren: Mineralische Kohle wird unter hohem Wasserdruck auf etwa 400° erhitzt. Dadurch, daß die feste Kohle den Wasserstoff begierig aufnimmt, entstehen aus der festen Kohle flüssige Kohlenwasserstoffe.

## 6. Eisenverhüttung.

Bei der Bedeutung, die dem Koks für die Eisenhüttenindustrie zukommt, mögen in diesem Zusammenhang die einzelnen Verhüttungsverfahren kurz geschildert werden:

<sup>1)</sup> F. Schreiber, Breslau: Die wirtschaftliche Bedeutung der Steinkohlenveredelung. In der Jubiläumsausgabe der Deutschen Bergwerkszeitung Nr. 2 vom 25. August 1924.

## Schweißeisen-, Bessemer-, Thomas- und Siemens-Martin-Verfahren.

Schweißeisen, aus Hochofen-Roheisen erzeugt, wird seit der Erfindung des Engländers Harry Cort 1784 durch Frischen und Reinigen im Puddelofen (mit Kohle gefeuertem Herdflamofen) gewonnen.

Die durch das Puddeln — Umrühren des Roheisens mit Eisenstangen -- entstehenden teigartigen Eisenklumpen werden zunächst zu Luppen gehämmert, dann ausgewalzt, geschnitten und, mehrere Stäbe zu einem Paket vereinigt (paketiert), im Schweißofen zusammenschweißt.

Das Puddelverfahren, von der Geschicklichkeit und Muskelkraft des Menschen abhängig, arbeitet schwer und langsam, kostet viel Zeit, Kohle und Arbeit. Die Tageserzeugung eines Puddelofens beträgt nur etwa drei Tonnen.

Schweißeisen kennzeichnet sich durch sehnigen Bruch. Im Schmiedefeuer verträgt Schweißeisen einen höheren Hitzegrad als Flußeisen.

Der Bessemer-Prozeß trägt den Namen seines Erfinders, des Engländers Henry Bessemer, der seit 1856 den Entkohlungs- und Läuterungsprozeß des vom Erz im Hochofen herausgeschmolzenen Roheisens dadurch bewirkt, daß er in der Bessemer-Birne mit Gebläsemaschine Luft durch das flüssige Metallbad bläst, wonach man das Verfahren auch Windfrischen nennt.

Der birnförmige Stahlmantel, den man wegen der in ihm vorgehenden Umwandlung des Roheisens in schmiedbares Eisen auch Konverter nennt, ist mit feuerfestem Futter ausgekleidet, wozu hauptsächlich gemahlener Quarz verwendet wird, der größtenteils aus Kieselsäure besteht. Wegen des sauren Futters wird der Bessemerprozeß auch das saure Verfahren genannt.

Der Bessemerprozeß mit seinem maschinellen Betrieb ist einfacher, billiger und arbeitet rascher als der Puddelbetrieb, zumal da der Siliziumgehalt des Roheisens selbst den hauptsächlichsten Brennstoff bildet, und es dessen besonderer Beschaffung zur Flüssigerhaltung des Roheisens nicht bedarf.

In 20 Minuten produziert man das mehrfache dessen, was im Puddelverfahren während eines ganzen Tags hergestellt wird, und erzielt dabei ein reines, schlackenfreies, homogenes und dichtes Material.

Der Bessemerprozeß setzt allerdings phosphorarmes Erz voraus, weil er den Phosphor, der spröde und kaltbrüchig macht, nicht aus dem flüssigen Metallbad beseitigen kann. So ist dieses Verfahren in seiner Anwendung beschränkt je nach der Beschaffenheit der vorhandenen Erze.

Die Bessemer-Konverter fassen gewöhnlich etwa 8 Tonnen. In Deutschland sind verhältnismäßig wenig Bessemeranlagen vorhanden.

Erst die Engländer Thomas und Gilchrist ermöglichten durch Anwendung einer anderen — basischen — Konverter-Ausfütterung 1878 das Ausscheiden des Phosphors aus dem flüssigen Metallbad und damit auch die Verwendung phosphorreicher Erze. (Lothringen und Luxemburg.)

Statt Quarz (Kieselsäure-Futter) benutzten sie eine aus gebranntem Dolomit (Kalksteinart) unter Teerzusatz hergestellte, gegen chemische Einflüsse widerstandsfähige basische Masse zur Auskleidung des Konverters (basisches Futter) und konnten so den zu Phosphorsäure umgewandelten Phosphor in den dem Metallbad zugeschlagenen gebrannten Kalk abscheiden, wodurch sie dann gleichzeitig auch das wertvolle Düngemittel, die Thomasschlacke, gewannen.

Diese Herstellungsart nennt man das Thomas- oder basische Verfahren im Gegensatz zum Bessemer- oder sauren Verfahren. Im Thomas-Verfahren bildet hauptsächlich auch der im flüssigen Metallbad vorhandene Phosphor den Brennstoff. Thomas-Konverter sind in Größen von 10 bis 30 Tonnen Fassungsvermögen vorhanden.

Nachdem die Konverterchargen fertig geblasen sind, wird die Schlacke durch vorsichtiges Neigen des Konverters vom Eisenbad entfernt und das flüssige Metall mit Gießpfanne in Kokillen (Gußformen) abgossen, in denen es bald zur Erstarrung gelangt. Die so gewonnenen Blöcke wandern dann, nachdem sie vorher noch in besonderen Wärme-gruben gleichmäßig durchwärmt worden sind, zur weiteren Auswalzung in die Walzenstraßen.

Das weiche Thomas- und Bessemereisen wird auch als Flußeisen bezeichnet, weil seine Herstellung im flüssigen Zustand geschieht, im Gegensatz zu Puddelschweißeisen, das in teigartigem Zustand gewonnen wird.

Flußeisen kennzeichnet sich durch einen stahlähnlichen Bruch mit körnigem Gefüge.

Die Behandlung des Flußeisens beim Schweißen und bei der Bearbeitung im allgemeinen ist genau wie bei Puddelschweißeisen, nur ist bei dem Flußeisen besonders darauf zu achten, daß es im Feuer nicht überhitzt oder verbrannt wird, und daß die Schweißung mit möglichst frischer Hitze flott erfolgt.

Härtere Qualitäten des Thomas-Flußeisens nennt man Thomasstahl, der mit einem Kohlenstoffgehalt von 0,10—0,50 % (auch höher) hergestellt wird und dessen Festigkeitsziffern 45—75 kg 1 qmm betragen.

Das Siemens-Martin- oder Herdfrischverfahren ist ein selbständiger Flammofenprozeß; Friedrich und Wilhelm Siemens ermöglichten, durch eine neue Ofenkonstruktion mit Kohlegasfeuerung und Ausnützung der Abgase im Flammofen höhere Temperaturen zu erzeugen, wobei im Frischvorgang der in den Gasen enthaltene Sauerstoff mit Hilfe der sich bildenden Schlacke reinigend auf das Metallbad einwirkt.

Erstmals wurde diese neue Feuerungsart von Emil und Pierre Martin im Jahr 1865 mit Erfolg angewendet, woher der Name Siemens-Martin-Verfahren rührt.

Der Herd des Martin-Ofens kann wie der Konverter im Windfrischverfahren sowohl mit saurer Masse (Quarz) als auch mit basischer Masse (Teer-Dolomit) ausgekleidet werden, jedoch wird für die Schmiedeeisenerzeugung hauptsächlich mit basischem Herd gearbeitet, um den Phosphor aus dem Metallbad auszuschcheiden.

Der saure Martinbetrieb kommt hauptsächlich für die Stahlformgußherstellung in Betracht. Das Martinverfahren ist bedeutend langsamer als der Konverterbetrieb und gestattet hauptsächlich die Verwertung von Eisenabfällen (Schrott) unter Zusatz von verschiedenen Roheisensorten (Hämatiteisen, Stahleisen usw.).

Durch den langsamen Gang der Chargen und durch die leichte Regulierbarkeit der beim Schmelzen erforderlichen Wärmemenge wird ein Material von großer Gleichmäßigkeit und Güte erzielt.

Im Gegensatz zum Thomasverfahren, das Hochofenroheisen zu Stahl verwandelt, beruht das Siemens-Martin-Verfahren hauptsächlich auf der Umschmelzung von Alteisen und Eisenabfällen zu Stahl und weniger auf Verarbeitung von Roheisen.

Man stellt deshalb im Siemens-Martin-Verfahren hauptsächlich Qualitätsmaterial her, wie besonders weiches Flußeisen und hochbeanspruchte harte Stahlsorten.

Das Siemens-Martin-Material wird auch im Preis stets höher bewertet als Thomas-Flußeisen.

Die Martin-Öfen haben ein Fassungsvermögen von 5 bis 50 Tonnen.

Die weitere Verarbeitung und Behandlung geschieht in gleicher Weise wie beim Bessemer- und Thomas-Material.

Härtere Qualitäten des Martin-Flußeisens nennt man Martinstahl, der mit einem Kohlenstoffgehalt von 0,1 bis 1,0 % hergestellt wird und dessen Festigkeitsziffern 40—90 kg 1 qmm betragen.

(M ü s s i g : Eisen- und Kohlenkonjunktoren seit 1870. Augsburg 1919. Verlag Theodor Lampart. Vergl. auch die Darstellung am Schluß V. Anhang.)

## 7. Im Ruhrbezirk bestehende Verbände (Syndikate usw.).

### a) Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat<sup>1)</sup>.

Im Jahr 1903 wurde der Syndikatsvertrag auf 12 Jahre bis 1915 verlängert. In die weiteren Erneuerungsverhandlungen griff 1915 der Staat ein durch die Bekanntmachung über die Errichtung von Betriebsgesellschaften für den Stein- und Braunkohlenbergbau vom 12. Juli 1915 (RGBl. 1915 S. 427) mit Änderungsbekanntmachung vom 30. August 1915 (RGBl. 1915 S. 535, 536 ff.). Zweck des staatlichen Eingriffs war die Sicherung der Fortführung des Syndikats im Interesse der Kriegswirtschaft (einer stabilen Preispolitik). Unter Vermeidung eines Zwangssyndikats kam durch Vertrag vom 14. Dezember 1915 für die Zeit vom 1. Januar 1916 bis zum 31. März 1917 ein freiwilliges Syndikat zustande. Wesentlich war dabei der Eintritt des preußischen Bergfiskus in das Syndikat<sup>2)</sup>.

Der neue Vertrag unterschied sich von seinem Vorgänger nur durch einige die innere Organisation und Abrechnung betreffende Bestimmungen. Er wurde am 14. Oktober 1916 bis zum 31. März 1922 verlängert.

Unter dem 26. September 1919 wurde der Syndikatsvertrag dem inzwischen verkündeten Gesetz über die Kohlenwirtschaft angepaßt, über dessen Entstehung und Inhalt folgendes zu sagen ist:

Am 10. Januar 1919 wurde von Spartakusanhängern der Generalstreik im Ruhrgebiet verkündet und sofortige Sozialisierung des Bergbaus verlangt. Die Sozialisierungskommission trat mit dem Bergbauischen Verein und dem Kohlensyndikat zur Beratung zusammen, vom 8. Februar an unter Beteiligung der hierfür besonders eingesetzten Arbeitskammer.

Es folgte alsdann das Sozialisierungsgesetz vom 23. März 1919 (RGBl. 1919 S. 341).

Das Gesetz stellte den Versuch dar, in der Kohlenwirtschaft an die Stelle des freien Wettbewerbs der privaten Unternehmer das Prinzip der Gemeinwirtschaft, und zwar in Form der Selbstverwaltung zu setzen.

---

<sup>1)</sup> Sitz der Steinkohlensyndikate: Rheinisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat Essen, Oberschlesische Kohlenkonvention Kattowitz, Niederschlesisches Kohlen-Syndikat Waldenburg, Aachener Steinkohlen-Syndikat Aachen, Sächsisches Steinkohlen-Syndikat G. m. b. H. Zwickau, Niedersächsisches Kohlen-Syndikat G. m. b. H. Hannover.

<sup>2)</sup> Zur Sicherstellung der Belieferung der lebens- und kriegswichtigen Industrien wurde 1917 ein Reichskommissariat für die Kohlenverteilung geschaffen. Dem Reichskohlenkommissar lag hiernach die zweckmäßige Verteilung der geförderten Kohle ob, vielfach im engen Einvernehmen mit dem Kohlen-Syndikat. Der Reichskohlenkommissar übt noch heute seine Funktionen aus.

Es lautete:

§ 1 Abs. 1

§ 1 Abs. 1. Jeder Deutsche hat unbeschadet seiner persönlichen Freiheit die sittliche Pflicht, seine geistigen und körperlichen Kräfte so zu betätigen, wie es das Wohl der Gesamtheit erfordert.

§ 2. Das Reich ist befugt, im Wege der Gesetzgebung gegen angemessene Entschädigung

1. für eine Vergesellschaftung geeignete wirtschaftliche Unternehmungen, insbesondere solche zur Gewinnung von Bodenschätzen und zur Ausnutzung von Naturkräften in Gemeinwirtschaft zu überführen.

§ 4. In Ausübung der in § 2 vorgesehenen Befugnis wird durch besondere Reichsgesetze die Ausnutzung von Steinkohle, Braunkohle, Preßkohle und Koks, Wasserkräften . . . nach gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten geregelt. Zunächst tritt für das Teilgebiet der Kohlenwirtschaft ein Gesetz über die Regelung der Kohlenwirtschaft gleichzeitig mit diesem Gesetz in Kraft.

Gesetz über die Regelung der Kohlenwirtschaft vom 23., März 1919 (RGBl. 342 ff.).

§ 2 des Gesetzes lautet:

Das Reich regelt die gemeinwirtschaftliche Organisation der Kohlenwirtschaft. Die Leitung der Kohlenwirtschaft wird einem zu bildenden Reichskohlenrat übertragen . . .

Die Reichsregierung schließt die Kohlenerzeuger für bestimmte Bezirke zu Verbänden und diese zu einem Gesamtverband zusammen. Den Verbänden liegt die Regelung von Förderung, Selbstverbrauch und Absatz unter Aufsicht des Reichskohlenrats ob. Die Reichsregierung führt die Oberaufsicht und regelt die Kohlenpreise.

Zum Gesetz über die Regelung der Kohlenwirtschaft vom 23. März 1919 wurden Ausführungsbestimmungen mit dem Datum des 21. August 1919 (RGBl. 1919 S. 1449 ff.) erlassen. Sie bestimmen u. a. folgendes:

§ 2. Die Verbände im Sinn des § 2 des Gesetzes sind die Kohlensyndikate und das Gaskokssyndikat. Der Gesamtverband ist der Reichskohlenverband.

§ 3 setzt zur Einrichtung von Kohlensyndikaten die einzelnen Bergbaubezirke fest.

§ 5. Die Besitzer der Kohlenbergwerke jedes Bezirks haben sich zu einem Kohlensyndikat zusammenzuschließen. Sie haben den Zusammenschluß bis 20. September 1919 zu vollenden. Haben sie ihn bis zu diesem Zeitpunkt nicht vollendet, so führt ihn der Reichswirtschaftsminister durch Verordnung herbei.

§ 18. Die Besitzer der Gasanstalten im Deutschen Reich, die Koks erzeugen, haben sich zu einem Gaskokssyndikat zusammenzuschließen.

(Abs. 2 enthält Ausnahmen für kleinere Betriebe.)

§ 20. Die Kohlensyndikate, das Gaskokssyndikat und die Deutschen Länder, die als Besitzer von Kohlenbergwerken mehreren Kohlensyndikaten angehören, haben sich zum Reichskohlenverband zusammenzuschließen.

§ 47. Der Reichskohlenrat leitet die Brennstoffwirtschaft einschl. der Ein- und Ausfuhr nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen unter Oberaufsicht des Reichs.

§ 57. Der Reichskohlenverband überwacht die Durchführung der allgemeinen Richtlinien und Entscheidungen des Reichskohlenrats und erläßt Ausführungsbestimmungen dazu.

§ 58. Er (der Reichskohlenverband) stellt Grundsätze für die Bestimmung der Selbstverbrauchsrechte der Syndikatsmitglieder (Hüttenzechenselbstverbrauch usw.) fest.

§ 61. Er bestimmt und veröffentlicht die Brennstoffverbrauchspreise unter Berücksichtigung der Vorschläge der Syndikate und der Interessen der Verbraucher.

Er bestimmt sie ab Werk, ab Umschlagplatz und ab Stapelplatz. Er kann sie für mehrere Versandstationen auf einheitlicher Frachtgrundlage bestimmen. In besonderen Fällen kann er sie frei Empfangstation festsetzen.

§ 109. Das Reich führt die Oberaufsicht über die Brennstoffwirtschaft. Seine Befugnisse werden vom Reichswirtschaftsminister ausgeübt.

§ 112 verleiht dem Reichswirtschaftsminister die Befugnis der Preisherabsetzung.

(Vgl. auch Verordnung vom 13. Oktober 1923 (RGBl. 1923 S. 945) und 18. Oktober 1923 (RGBl. 1923 S. 979).

Neuerdings ist eine Vereinbarung zustande gekommen, wonach der Reichswirtschaftsminister — neben dem ihm nach § 112 verliehenen Recht — auch gegen schon genehmigte Verkaufs- und Lieferungsbedingungen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben und das öffentliche Interesse es erfordert, ein Einspruchsrecht hat.

Eine entsprechende Änderung der Ausführungsbestimmungen steht zu erwarten.

Durch das Kohlenwirtschaftsgesetz war somit der Mitgliederversammlung des Rheinisch-Westfälischen Syndikats das Recht genommen worden, selbständig die Preise festzusetzen. Die Versammlung hat auch heute nur noch Vorschläge hierfür zu beschließen, die dem Reichskohlenverband vorzulegen sind.

Der Syndikatsvertrag wurde bei seinem Ablauf am 31. März 1922 nicht wieder verlängert. Demzufolge wurde durch Verordnung vom 30. März 1922 folgendes bestimmt:

§ 1. Die Besitzer der Kohlenbergwerke des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbaubezirks werden zu einem Kohlensyndikat zusammengeschlossen.

Als Satzungen dieses Syndikats gelten:

1. der Syndikatsvertrag vom 26. September 1919 (mit Ausnahme des § 37),
2. der Gesellschaftsvertrag der Aktiengesellschaft Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat vom 20. Oktober 1919.

§ 3. Die Verordnung tritt mit Ablauf des 30. April 1922 außer Kraft. (RGBl. 1922 S. 304.)

Auf dieses Zwangssyndikat folgte mit Datum vom <sup>25. März</sup>~~22. April~~ 1922 wiederum ein freiwilliger Syndikatsvertrag, der unter anderem dem damals besonders betonten Gedanken des vertikalen Aufbaus durch eine gewisse Erweiterung des Werkselbstverbrauchs Rechnung trug. Unterm 11. Februar und 22. August 1923 erfolgten einige Änderungen des Ver-

trags, die sich im wesentlichen auf Kündigung und Dauer des Vertrags bezogen.

Am 5. Januar 1924, also unter der Wirkung der feindlichen Ruhrbesetzung wurde zu dem nach dem Kohlenwirtschaftsgesetz vorgesehenen Zusammenschluß der Zechenbesitzer der Vertrag der „Vereinigung für die Verteilung und den Verkauf von Ruhrkohle Aktiengesellschaft“ geschlossen.

Als Träger gewisser Vermögenswerte blieb das Kohlensyndikat nebenher weiter bestehen. Der Kohlenvertrieb erfolgte durch genannte Vereinigung.

Während die Vertragsbestimmungen der Vereinigung — im folgenden kurz „Ruhrkohle“ genannt — sich im wesentlichen den bisherigen anschlossen, wurde die Handelsorganisation insofern geändert, als entgegen dem bisherigen Verfahren straffer Zusammenfassung des Handels grundsätzlich jeder Zeche das Recht zugestanden wurde, nach Holland und Übersee (mit Ausnahme der Reparationsländer) ohne Vermittlung der Ruhrkohle zu verkaufen; doch wurde das Zustandekommen des Vertrags davon abhängig gemacht, daß sich 85 % der Mitglieder (nach Beteiligungsziffern gerechnet) zu einer gemeinsamen Verkaufsorganisation für Holland und Übersee zusammenschlossen, was auch geschah.

Nach zwischenzeitlicher Kündigung des Vertrags kam unterm 13. September 1924 ein neuer Vertrag zustande, bei dem der Reichswirtschaftsminister von dem ihm auf Grund des Kohlenwirtschaftsgesetzes zustehenden Recht Gebrauch machte und mehrere Zechen, die zum freiwilligen Beitritt nicht bereit waren, durch Verordnung der Ruhrkohle eingliederte. Nach den Bestimmungen hatte der Verkauf an das Ausland nunmehr durch die Ruhrkohle zu erfolgen, und zwar sowohl durch Vermittlung der Ruhrkohle-Organisationen als auch der Handelsgesellschaften der Zechen. Aus dem unbestrittenen Absatzgebiet, in dem die Ruhrkohle-Organisationen den Vertrieb hatten, wurden die Verkaufsreviere Hamburg, Bremen und Berlin ausgenommen, für die die gleichen Bestimmungen eingeführt wurden wie für das Ausland.

Die Unzuträglichkeiten, die die zwangsweise erfolgte Beischließung einzelner Zechen zur Folge hatte, führten nach langwierigen Verhandlungen zum Abschluß eines neuen Vertrags, zu dem sich am 30. April 1925 sämtliche Mitglieder freiwillig vereinigten. Teilweise Abweichungen von dem frühern Vertrag bestehen namentlich in folgendem: Der Vertrag sieht eine besondere Abrechnungsart für die Lieferungen ins bestrittene Gebiet vor, zu denen die Mitglieder nur soweit verpflichtet sind, als sie sich von Monat zu Monat hierzu bereiterklären. Zum be-

strittenen Gebiet gehört neben dem Ausland das Hamburger Revier und das Gebiet östlich der Elbe mit Ausnahme der Reviere Magdeburg und Berlin. Im bestrittenen Gebiet erfolgt der Verkauf der Ruhrkohle durch die Ruhrkohle-Organisationen und den Zechenhandel; nur bestimmte Großverbraucher beliefert das Syndikat unmittelbar. Im unbestrittenen Gebiet verkauft die Ruhrkohle lediglich durch die Ruhrkohle-Handelsgesellschaften. Das Kohlenkontor Weyhenmeyer & Co. ist auf den Verkauf nach Süddeutschland beschränkt; die Schweiz, Italien usw. werden als bestrittenes Gebiet nach den dafür geltenden Grundsätzen behandelt.

Vom 1. August 1925 ab ist der Vertrag der Vereinigung vom 30. April 1925 auf das Syndikat übergegangen. Dieser Vertrag gilt auch heute noch. Mit dem 1. August 1925 übernahm also das Kohlensyndikat als solches wieder seine Tätigkeit an Stelle der Ruhrkohle.

Was insbesondere den Hüttenselbstverbrauch angeht, so unterliegt die Bewilligung der Selbstverbrauchsrechte einem besonderen Ausschluß, dem im Laufe der verschiedenen Vertragsänderungen wechselnde Richtlinien vorgeschrieben sind. Im übrigen haben die Selbstverbrauchsrechte namentlich Bedeutung für die innere Abrechnung des Syndikats.

Auszug aus dem Syndikatsvertrag vom 30. April 1925  
in der Fassung vom 10. September 1925.

Für ihre im Bezirk des Niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbaus gelegenen Anlagen schließen sich die unterzeichneten Zechenbesitzer untereinander und mit der Aktiengesellschaft Rheinisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat — im folgenden kurz Kohlensyndikat genannt — als geschäftsführendem Organ durch folgenden Vertrag zu einer Vereinigung — Syndikat — zusammen:

### **Allgemeine Bestimmungen.**

#### **A. Zweck der Vereinigung.**

##### **§ 1.**

1. Die Vereinigung bezweckt die Beseitigung des ungesunden Wettbewerbs auf dem Kohlenmarkt.

#### **C. Absatzgebiet.**

##### **§ 3.**

Das Absatzgebiet wird in unbestrittenes und bestrittenes Gebiet aufgeteilt. Bestrittenes Gebiet ist das gesamte Ausland sowie das Syndikatsrevier 1 (Hamburg), ferner das deutsche Gebiet östlich der Elbe mit Ausnahme der Syndikatsreviere 7 (Magdeburg) und 29 (Berlin).

#### D. Art und Umfang der Beteiligungen.

##### § 4.

1. Die Gesamtverkaufbeteiligung stellt den Anteil an dem durch das Kohlensyndikat erfolgenden Absatz dar. Sie gliedert sich in eine Verkaufbeteiligung für das unbestrittene und eine Verkaufbeteiligung für das bestrittene Gebiet. Die Verbrauchbeteiligung begrenzt das Recht, ohne Vermittlung des Kohlensyndikats Werke im Selbstverbrauch (§ 16 II) zu beliefern. Die Summe der Gesamtverkaufbeteiligung und der Verbrauchbeteiligung ist die Gesamtbeteiligung.

7. Sämtliche Beteiligungsziffern sind in einer Liste zusammenzustellen, die Bestandteil des Vertrags ist und nach Bedürfnis ergänzt wird.

##### § 7.

1. Jedes Mitglied hat Anspruch auf eine Verbrauchbeteiligung in Höhe des sich aus den Rechtsverhältnissen des § 16 II ergebenden Bedarfs.

2. Die als Verbrauchbeteiligung gewährten Mengen scheiden aus der Verkaufbeteiligung aus.

10. Überschreitet ein Mitglied seine Verbrauchbeteiligung, so hat es eine Abgabe für jede Tonne des Mehrverbrauchs in Höhe von 10 % des Verkaufspreises der Fettförderkohle im unbestrittenen Gebiet zu zahlen.

##### § 8.

1. Wenn die Marktlage gestattet, im unbestrittenen und im bestrittenen Gebiet alle Mengen abzusetzen, die von den Mitgliedern zur Verfügung gestellt werden, so muß das Kohlensyndikat der Versammlung der Mitglieder hiervon Kenntnis geben.

2. Ist die Voraussetzung des Absatzes 1 gegeben, so hat jedes Mitglied, das während drei aufeinanderfolgender Monate aus frischer Förderung mehr als seine Gesamtverkaufbeteiligung abgesetzt hat, Anspruch auf eine Erhöhung seiner Gesamtbeteiligung.

#### E. Organe.

##### § 10.

Organe der Vereinigung sind:

- a) die Versammlung der Mitglieder,
- b) die ständigen Ausschüsse,
- c) die Geschäftsführung.

c) Die Geschäftsführung.

§ 13.

1. Das Kohlensyndikat vertritt die Vereinigung und führt deren Geschäfte nach Maßgabe der Vorschriften dieses Vertrags.

2. Die Tätigkeit des Kohlensyndikats ist unentgeltlich; sie darf nicht zum Zweck eigener Gewinnerzielung, sondern muß ausschließlich zum Vorteil der Mitglieder der Vereinigung erfolgen. Das Kohlensyndikat handelt bei allen Geschäften im eigenen Namen, aber nur für Rechnung der Mitglieder der Vereinigung. Alle verfügbaren Einnahmen sind den letzteren auszuzahlen, Fehlbeträge von ihnen durch Zuschüsse auszugleichen. Etwaiges Vermögen, soweit es das Aktienkapital übersteigt, besitzt das Kohlensyndikat nur zu treuen Händen für die Vereinigung in seiner Eigenschaft als deren geschäftsführendem Organ.

G. Vertrieb der Erzeugnisse durch das  
Kohlensyndikat.

§ 15.

1. Die Mitglieder überlassen ihre gesamte Erzeugung an Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts dem Kohlensyndikat, das sie nach den Bestimmungen dieses Vertrags zu vertreiben hat.

§ 16.

Ausgeschlossen vom Vertrieb durch das Kohlensyndikat sind:

I. die lediglich zur Aufrechterhaltung des Grubenbetriebs erforderlichen Kohlen, Koks und Briketts — der Zechenselbstverbrauch —;

II. (1) der gemäß § 7 in Anspruch genommene Verbrauch in Werken, die im Eigentum des Mitglieds stehen — der Werkselbstverbrauch —;

III. (1) die zum Betrieb eigener Werke des Mitglieds erforderlichen Kohlen, Koks und Briketts, z. B. für Kokereien mit und ohne Gewinnung von Nebenprodukten, Teerdestillationen, sonstige Teer- und Ölgewinnungsanlagen, Generatorgas- und sonstige Gasanstalten, Elektrizitätswerke, Brikettfabriken, Ziegeleien usw., jedoch nur dann, wenn diese Werke in unmittelbarem Anschluß an eine demselben Mitglied gehörige, unter diesen Vertrag fallende Anlage errichtet sind.

IV. der Landabsatz. Die Ausdehnung des Landabsatzes über den Rahmen des üblichen Platzgeschäfts ist unstatthaft. Als Landabsatz gelten nur die Mengen, die unter Ausschluß jedes Bahn- und Wasserwegs an die Verbrauchsstellen versandt werden.

V. die zu Hausbrandzwecken für die Beamten und Arbeiter des Mitglieds bestimmten und die für Wohltätigkeitszwecke zu verschenken den Kohlen, Koks und Briketts.

§ 19.

1. Die Mitglieder verpflichten sich, sich während der Dauer dieses Vertrags und auch für die Zeit nach seinem Ablauf jedes Angebots und jedes Verkaufs ihrer Erzeugnisse in Kohlen, Koks und Briketts an Dritte zu enthalten, soweit nicht Ausnahmen ausdrücklich vorgesehen sind.

H. Vertrieb fremder Erzeugnisse.

§ 21.

Der An- und Verkauf fremder Erzeugnisse ist dem Kohlensyndikat gestattet.

**Besondere Bestimmungen über den Vertrieb im unbestrittenen Gebiet.**

A. Lieferpflicht.

§ 24.

1. Jedes Mitglied ist nach Maßgabe seiner Verkaufsbeteiligung zur Lieferung verpflichtet, falls es nicht mit mindestens vierwöchiger Frist beim Kohlensyndikat die Herabsetzung seiner Verkaufsbeteiligung beantragt hat. Diesem Antrag hat das Kohlensyndikat Folge zu geben.

C. Einschränkung.

§ 26.

1. Falls die Marktlage im unbestrittenen Gebiet die Aufnahme der Mengen, die sich unter Berücksichtigung der Vorschriften der §§ 15—17 aus den Verkaufsbeteiligungen der Mitglieder ergeben, nicht gestattet, so muß durch Beschluß der Versammlung der Mitglieder eine entsprechende anteilige Verringerung der Verkaufsbeteiligungen vorgenommen werden.

D. Verteilung der Aufträge.

§ 27.

1. Das Kohlensyndikat ist verpflichtet, alle Mitglieder im Verhältnis ihrer Verkaufsbeteiligungen gleichmäßig zu beschäftigen.

§ 28.

Das Kohlensyndikat stellt monatlich die auf die Verkaufsbeteiligungen der Mitglieder sich ergebende Minder- oder Mehrabnahme fest, berechnet danach den jedem Mitglied zustehenden Beteiligunganteil und teilt alsdann den Mitgliedern monatlich mit, mit welchen Mengen sie die ihnen zustehenden Beteiligunganteile überschritten oder nicht erreicht haben.

E. Festsetzung der Preise und Lieferungsbedingungen.

§ 30.

1. Die Versammlung der Mitglieder setzt Richtpreise fest und gibt Vorschriften über Preis- und Sortenbestimmung, die das Kohlensyndikat bei der ihm obliegenden Bestimmung der Verkaufspreise und Verkaufsbedingungen zur Richtschnur zu nehmen hat.

§ 31.

1. An Hand der von der Versammlung der Mitglieder festgesetzten Richtpreise setzt der Vorstand des Kohlensyndikats Verrechnungspreise für alle Qualitäten und Sorten für jede Zeche der Mitglieder nach deren Anhörung fest.

3. Die Verrechnungspreise sind den Mitgliedern durch eingeschriebenen Brief mitzuteilen. Innerhalb von vierzehn Tagen nach Empfang der Mitteilung kann jedes Mitglied Antrag auf Änderung der Verrechnungspreise bei der Versammlung der Mitglieder zu Händen des Kohlensyndikats stellen.

G. Verteilung von Mehreinnahmen.

§ 33.

1. Wenn dem Kohlensyndikat nach Begleichung der den Mitgliedern gemäß §§ 31 und 32 zu zahlenden Beträge noch Mittel verfügbar bleiben, so werden sie zunächst zur Deckung der Geschäftskosten verwendet.

2. Bleibt danach noch ein Überschuß, so steht er zur Verfügung der Vereinigung und wird auf die Mitglieder in dem Verhältnis verteilt, indem sie an der Umlage im abgelaufenen Geschäftsjahr teilgenommen haben oder teilgenommen haben würden, wenn eine Umlage erhoben worden wäre.

H. Aufbringung der Geschäftskosten.

§ 34.

1. Zur Deckung aller Geschäftskosten einschließlich der Aufwendungen gemäß § 22, die das unbestrittene Gebiet betreffen, und zur Vermeidung einer sonst etwa bestehenden Unterbilanz des Kohlensyndikats wird, soweit die erforderlichen Mittel nicht gemäß § 33 Absatz 1 aufgebracht werden, von allen Mitgliedern eine Abgabe erhoben in Gestalt einer gleichmäßigen Tonnenumlage auf den ganzen, auf Verkauf- und Verbrauchbeteiligung in Anrechnung kommenden Absatz.

### **Besondere Bestimmungen über den Vertrieb im bestrittenen Gebiet.**

#### § 35.

Die Regelung des Absatzanspruchs wird nach Sorten oder Sortengruppen vorgenommen, die der Auslandsausschuß bestimmt.

#### § 36.

1. Für die einzelnen Sorten oder Sortengruppen setzt der Auslandsausschuß der jeweiligen Marktlage entsprechend die annähernden Preise fest. Sie sind den Mitgliedern monatlich vom Kohlensyndikat mitzuteilen.

#### § 37.

1. Das Kohlensyndikat stellt am Ende jedes Monats fest, welche Durchschnittspreise für jede Sorte oder Sortengruppe im vorhergehenden Monat erzielt worden sind.

2. Die so errechneten Durchschnittspreise sind jedem Mitglied für die von ihm gelieferten Mengen zu bezahlen.

#### § 39.

Insoweit die nach dem bisherigen Auslandsgebiet der Syndikat-handelsgesellschaft Kohlenkontor Weyhenmeyer & Co. in Mülheim abzusetzenden Mengen über den Rhein verfrachtet werden, erfolgt der Transport, die Spedition und etwaige Lagerung durch die genannte Gesellschaft.

#### § 40.

1. Die Abrechnung erfolgt getrennt von der Abrechnung für das unbestrittene Gebiet und getrennt nach den einzelnen Sorten oder Sortengruppen<sup>1)</sup>.

### **Gemeinschaftliche Bestimmungen über den Vertrieb im unbestrittenen und im bestrittenen Gebiet.**

#### A. Überwachung.

#### § 41.

Dem Kohlensyndikat steht die Überwachung der Verladung und die Einsichtnahme in die Geschäftsbücher und Schriftstücke der Mitglieder zu.

<sup>1)</sup> Eine Neuregelung der Abrechnung des In- und Auslandsabsatzes ist beabsichtigt. Vorgesehen ist dabei, wie früher, eine einheitliche Beteiligungsziffer für den In- und Auslandsabsatz, der ein einheitlicher Beschäftigungsanspruch gegenübersteht. Die Auslandmindererlöse sollen nach einem bestimmten Schlüssel auf die drei Gruppen der Fett-, Gasflamm- und Magerkohle umgelegt und durch Abzüge von den Verrechnungspreisen aufgebracht werden.

§ 42.

Jedes Mitglied ist allein für die gute und vorschriftsmäßige Lieferung der an das Kohlensyndikat zum Vertrieb überlassenen Mengen verantwortlich; es trägt alle Kosten allein, die durch Lieferung ungenügender Qualität oder durch ein Versehen bei Ausführung der Lieferung verursacht werden.

B. Strafen.

§ 43.

1. Falls ein Mitglied entgegen den Bestimmungen dieses Vertrags Steinkohlen, Steinkohlenkoks oder Steinkohlenbriketts verkauft, anbietet oder verbraucht, so hat es an das Kohlensyndikat eine Strafe von 25 Reichsmark für jede Tonne zu entrichten, mindestens aber 3000 Reichsmark.

4. Wer seinen Lieferungsverpflichtungen durch eigene Schuld nicht nachkommt, kann zu einer Strafe herangezogen werden.

5. Die Lieferfrist der Mitglieder entfällt bei höherer Gewalt. Als Fall höherer Gewalt gilt auch eine durch Unwirtschaftlichkeit des Betriebs erforderliche Stilllegung oder Einschränkung.

6. Wenn ein Mitglied eine der sonstigen Bestimmungen dieses Vertrags übertritt, hat es an das Kohlensyndikat eine Strafe zu zahlen, die für jeden Fall des Zuwiderhandelns mindestens 1000 Reichsmark betragen soll.

**Schlußbestimmungen.**

B. Dauer des Vertrags.

§ 45.

Dieser Vertrag tritt mit Ablauf des 30. April 1925 in Kraft. Er gilt bis zum 31. März 1930 mit der Maßgabe, daß er mit einer Mehrheit von drei Vierteln aller Stimmen zu jedem Monatsletzten, spätestens am 15. des vorhergehenden Monats gekündigt werden kann.

C. Bestimmungen für den Fall der Auflösung.

§ 48.

1. Im Fall der Auflösung der Vereinigung wird das Vermögen an die z. Z. der Auflösung vorhandenen Mitglieder verteilt.

§ 49.

Die dem Kohlensyndikat zustehende Befugnis zur Geschäftsführung bleibt bis zur vollständigen Abwicklung aller Geschäfte bestehen. Das Kohlensyndikat ist insbesondere berufen, die Vermögensauseinandersetzung durchzuführen. —

Die Satzungen der Aktiengesellschaft

**Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat**

vom 29. Juli 1925, als dem geschäftsführenden Organ der Vereinigung (§ 13 des Syndikatsvertrags) lauten auszugsweise wie folgt:

§ 1.

Die Aktiengesellschaft führt die Firma Rheinisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat und hat ihren Sitz in Essen.

Das Geschäftsjahr läuft vom 1. April bis zum 31. März.

Gegenstand des Unternehmens.

§ 2.

Ausschließlich Gegenstand des Unternehmens ist es, einer durch Zusammenschluß von Zechenbesitzern im Bezirk des Niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbaus gegründeten Kartellvereinigung als geschäftsführendes Organ zu dienen und in dieser Eigenschaft alle Aufgaben zu erfüllen, welche die Ausführungsbestimmungen vom 21. August 1919 zum Gesetz über die Regelung der Kohlenwirtschaft vom 23. März 1919 den Kohlensyndikaten übertragen.

Die Aktiengesellschaft handelt bei ihrer gesamten Tätigkeit im eigenen Namen und auf Rechnung der Mitglieder der Vereinigung, darf also für eigene Rechnung keinerlei Geschäfte betreiben.

Grundkapital und Aktien.

§ 3.

Das Grundkapital beträgt 7 500 000 Reichsmark und ist eingeteilt in fünfundzwanzigtausend auf den Namen lautende Aktien von je 300 Reichsmark.

Organe der Gesellschaft.

§ 4.

Organe der Gesellschaft sind:

- a) der Vorstand,
- b) der Aufsichtsrat,
- c) die Generalversammlung.

Auflösung.

§ 18.

Im Fall der Auflösung der Gesellschaft wird das nach Berichtigung der Schulden verbleibende Vermögen in folgender Weise verteilt:

Zunächst erhält jeder Aktionär die auf seine Aktien von ihm oder seinen Rechtsvorgängern im Eigentum der Aktien geleisteten Einzahlungen zurück.

Der Rest ist der Kartellvereinigung von Zechenbesitzern im Bezirk des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbaus (§ 2) zur Verfügung zu stellen.

---

Außerhalb des Syndikats befinden sich z. Z. nur einige wenige unbedeutende Zechen, wie z. B. Klosterbusch, Constanze, Flöte (ohne Bahnanschluß).

Das Syndikat hat für größere Verkaufsgebiete Vereinigungen von Händlern, nämlich, die des öfteren erwähnten Kohlenhandelsgesellschaften (Organisationen der Ruhrkohle und des Syndikats) mit dem Alleinverkaufsrecht an die einzelnen Händler ausgestattet. Es bestehen solche Gesellschaften in Kassel, Hannover, Bremen, Dortmund, Magdeburg, Berlin, Duisburg, Düsseldorf, Hagen (Westfalen), Köln, Hamburg, Mülheim (Ruhr) (Kohlenkontor). Ausgeschlossen von diesem alleinigen Verkaufsrecht sind jedoch die unmittelbaren Lieferungen des Syndikats an Großverbraucher. Seit dem Jahr 1924 sind die Kohlenhandelsgesellschaften von den Zechen aufgekauft worden. Eigentümer sind z. Z. also lediglich die Zechen, zu denen noch die persönlich haftenden Mitglieder der Gesellschaften treten, beim Kohlenkontor auch noch die Reeder. Zweck dieses Aufkaufs war wohl das Bestreben der Zechen, im Handel für den Fall festen Fuß gefaßt zu haben, daß das Syndikat nicht mehr bestehen könnte<sup>1)</sup>.

Weitere Verbände usw. im Ruhrbezirk:

a) Die Deutsche Ammoniak-Verkaufs-Vereinigung G. m. b. H. in Bochum.

Gegenstand des Unternehmens ist der An- und Verkauf von Ammoniakzeugnissen. Gründung am 25. November 1895. Mitglieder sind Bergwerke und Eisenhütten.

b) Der Benzol-Verband G. m. b. H. in Bochum.

Gegenstand des Unternehmens ist der Verkauf der von seinen Mitgliedern hergestellten Benzole auf syndikatlicher Grundlage.

Gründung am 31. Juli 1918.

---

<sup>1)</sup> Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang noch, daß vom 1. August 1917 bis 30. Juli 1920 ein Kohlensteuergesetz in Geltung war.

c) Gesellschaft für Teerverwertung m. b. H. in Meiderich.

Errichtet am 5. Oktober 1905.

Zweck des Unternehmens ist Errichtung, Erwerb, Betrieb usw. von Fabriken, insbesondere solchen, die sich mit der Verarbeitung von Steinkohlenteer, Benzol und anderen Erzeugnissen aus den Gasen der Teerkokereien befassen, Handel mit diesen Erzeugnissen usw.

#### Zusammenschlußbestrebungen im Ruhrkohlenbergbau.

An Stelle des Wettbewerbs trat im Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung die Betonung gemeinsamer Interessen. Den locker gefügten Konventionen folgten die Kartelle und Interessengemeinschaften. Diese entwickelten sich weiter zu Konzernen mit dem Ziel, um möglichst billig zu arbeiten, die ganze Produktion vom Anfang bis zum Ende zu erfassen. Die Weiterentwicklung führte zum Trust, der Kapital-, Betrieb- und Eigentumsgemeinschaft.

Als markantestes Beispiel des Zusammenschlusses seien hier genannt die Vereinigten Stahlwerke A.-G. Düsseldorf.

Am 14. Januar 1926 schlossen sich folgende Gesellschaften als Vereinigte Stahlwerke A.-G. Düsseldorf zusammen:

1. Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation, Bochum,
2. Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hüttenaktiengesellschaft, Bochum,
3. Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft, Gelsenkirchen,
4. August Thyssen-Hütte, Gewerkschaft, Hamborn,
5. Phoenix Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb, Düsseldorf,
6. Rheinische Stahlwerke, Duisburg-Meiderich,
7. Vereinigte Stahlwerke van der Zypen und Wissener Eisenhütten-Aktiengesellschaft, Köln-Deutz.

Das Grundkapital beträgt 800 000 000 Reichsmark.

#### Anderweitige wirtschaftliche Großunternehmungen.

1. Das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk (Aktiengesellschaft) mit dem Sitz in Essen wurde 1898 gegründet.

Gegenstand des Unternehmens ist die gewerbliche Erzeugung und Verwertung elektrischer Energie. Ferner der Erwerb, die Errichtung und der Betrieb aller zur Ausnutzung oder Veräußerung elektrischer Energie dienlichen Anlagen, Einrichtungen und Betriebe. Endlich, soweit es zu demselben Zweck förderlich: der Erwerb, die Verwertung und Ver-

äußerung von Patenten, Erfindungen und Erfahrungen, von Grundstücken und anderen Immobilien, auch Beteiligung an Gesellschaften und anderen Unternehmungen.

Bei der für die Zukunft immer mehr zunehmenden Umwandlung der Kohle unmittelbar an Ort und Stelle in Energie verdient dieses Großunternehmen besondere Beachtung.

Das Grundkapital betrug am 1. März 1925 140 000 000 Reichsmark. Die Mehrheit des Stimmrechts steht der öffentlichen Hand (Kommunalverbänden) zu. Auch das Reich und die Länder Preußen und Hessen sind mit größeren Aktienbeträgen beteiligt.

Das zusammenhängende Elektrizitätsversorgungsgebiet der Gesellschaft und ihrer Tochterunternehmungen umfaßt einen großen Teil der Rheinprovinz von der holländischen Grenze im Norden bis über die Ahr im Süden und von der holländischen Grenze im Westen bis hinein in die Provinz Westfalen, so daß noch die Städte Bocholt und Gelsenkirchen zum Versorgungsgebiet gehören. Ferner werden von einer Tochtergesellschaft, der Rheinisch-Westfälischen Elektrizitäts-Versorgungs-Gesellschaft m. b. H., der Kreis Iserlohn von einer 100 000 Volt-Station bei Letmathe versorgt, sowie die Kreise Bentheim und Meppen durch in Errichtung befindliche 100 000 Volt-Leitungen von den Heseper Torfwerken im Kreis Meppen und dem Kraftwerk Ibbenbüren der Tochtergesellschaft Niedersächsische Kraftwerke A.-G. Diese letztere Gesellschaft versorgt drei westfälische und sechs hannoversche Kreise sowie die Stadt Osnabrück. Die Elektrizitäts- und Straßenbahn-A.-G. in Paderborn beliefert mehrere westfälische Kreise und die Stadt Paderborn. Außer dem Kraftwerk Ibbenbüren verfügt die Gesellschaft noch über weitere Unternehmungen, wie Goldenberg-Werk, Kraftwerk Reisholz, Kraftwerk Niederrhein bei Wesel usw.

Die Gesellschaft besitzt außerdem langdauernde Stromlieferungsverträge mit benachbarten Elektrizitätsverteilungsunternehmungen, die sie durch ihr 100 000-Volt-Netz versorgt, so mit dem Kommunalen Elektrizitätswerk Mark in Hagen, mit dem Elektrizitätswerk Siegerland in Siegen, mit der Koblenzer Straßenbahn-Aktiengesellschaft in Koblenz.

Die jährliche Stromabgabe der Gesellschaft einschließlich der Tochterunternehmungen betrug:

1921/22 . . . rd.	960 000 000 KW-Stunden,
1922/23 . . . rd.	990 000 000 KW-Stunden,
1923/24 . . . rd.	696 000 000 KW-Stunden (Ruhreinbruch),
1924/25 . . . rd.	1 100 000 000 KW-Stunden.

Von den 1 099 477 186 KW-Stunden des letzten Geschäftsjahrs fielen auf Lichtabnahme: 61 588 791 KW-Stunden und auf Kraft 1 037 888 395 KW-Stunden.

Die Gesellschaft betreibt außer den Elektrizitätswerken eine Gasfernversorgung, indem sie von den Kokereien der Gesellschaft Mathias Stinnes in Essen, des Essener Bergwerksvereins König Wilhelm in Essen-Bergeborbeck und der Arenbergschen Aktiengesellschaft für Bergbau- und Hüttenbetrieb in Essen Gas einkauft und dieses durch eine 240 km lange Hochdruckleitung abgibt. Aus ihr werden die Gemeinden des Bergischen Landes, ferner nach Überquerung des Rheins die Stadt Neuß und nach Süden verschiedene Gemeinden bis nach Wiesdorf bei Köln versorgt. Insgesamt sind 30 Gemeinden angeschlossen, die ihrerseits das durch die Fernleitung bezogene Gas vertreiben. Der Gasabsatz im Geschäftsjahr 1924/25 betrug 61 563 346 cbm. Die Gesellschaft besitzt eine eigene Gasversorgung in Rotthausen, Borbeck und Mettmann, sowie pachtweise auch in Dülken.

In Borbeck vermittelt die Gesellschaft endlich auch die Wasserverteilung, indem sie das Wasser von der Rheinisch-Westfälischen Wasserversorgungsgesellschaft m. b. H. in Mülheim-Ruhr bezieht.

Die Gesellschaft verfügt weiter über erheblichen Besitz an Bergwerkskuxen und Effekten mehrerer Elektrizitätswerke und -Gesellschaften. Insbesondere ist sie auch an folgenden Straßenbahnen wesentlich beteiligt:

Clever Straßenbahn-Gesellschaft m. b. H., Kreis Mettmanner Straßenbahn G. m. b. H., Westfälische Kleinbahnen Aktiengesellschaft in Grüne bei Letmathe, Paderborner Elektrizitäts- und Straßenbahn A.-G. in Paderborn, Straßenbahn Moers-Camp-Rheinberg G. m. b. H., Kreis Ruhrorter Straßenbahn A.-G. in Duisburg-Meiderich, Rheinisch-Westf. Bahngesellschaft m. b. H. in Essen und Bochum-Gelsenkirchener Bahngesellschaft m. b. H. in Gelsenkirchen, welche die Mehrheit der Aktien der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft und der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn A.-G. besitzen.

Die Gesellschaft betreibt ferner folgende, den Kreis- und Gemeindeverbänden gehörige Bahnen, mit denen sie Betriebsgesellschaften nach bürgerlichem Recht oder Pachtverträge abgeschlossen hat: Kleinbahn Langenfeld—Monheim—Hitdorf, Straßenbahn Opladen—Ohligs, Straßenbahn Opladen—Lützenkirchen, Kleinbahn Wesel—Rees—Emmerich, Kleinbahn Rees—Empel, Kleinbahn Siegburg—Zündorf und Wahner Straßenbahn.

Die Zahl des von der Gesellschaft und ihren Tochterunternehmungen ausschließlich der Kohlengruben beschäftigten Personals beträgt zur Zeit etwa 1100 Angestellte und 3500 Arbeiter.

## 2. Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen G. m. b. H. Dortmund-Bochum-Münster.

Sitz Dortmund.

Zweck Errichtung, Erwerb und Betrieb von Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerken und öffentlichen Verkehrsunternehmungen und von hiermit zusammenhängenden Unternehmungen sowie Beteiligung an solchen Unternehmungen in jeder zulässigen Form.

Die Gesellschaft betreibt seit 1. Januar 1925 unter ihrem Namen die früher getrennt geführten Werke:

a) Elektrizitätswerk Westfalen A.G., Bochum. (Das Werk hatte sich 1920 mit 9 anderen Elektrizitätsversorgungs-Unternehmungen zum Kommunalen Elektrizitätswerks-Verband Westfalen-Rheinland G. m. b. H. zu Hagen vereinigt.)

b) Westfälisches Verbands-Elektrizitätswerk A.G. Dortmund.

c) Städtisches Elektrizitätswerk Dortmund.

Das Versorgungsgebiet umfaßt 31 Stadt- und Landkreise in den Regierungsbezirken Arnsberg, Münster, Minden, Osnabrück.

Die Stromabgabe im Jahr 1925 wird sich auf rund 300 Millionen Kilowattstunden belaufen.

Durch eine besondere Gaswerksabteilung werden verschiedene Gemeinden mit Gas beliefert.

### A n d e r e b e d e u t u n g s v o l l e ö f f e n t l i c h e V e r b ä n d e.

1. Die Emschergenossenschaft (nach dem in den Rhein zwischen Ruhr und Lippe mündenden Fluß Emscher benannt). Durch Gesetz vom 14. Juli 1904 wurden alle an der Regulierung der Vorflut und Beseitigung der Abwässer beteiligten Gemeinden usw. mit der Aufgabe zusammengeschlossen, die Vorflut im ganzen — 748 qkm großen — Emschergebiet (dem vom Bergbau — zwischen Ruhr und Lippe — am meisten beanspruchten Gebiet) nach einem einheitlichen Entwurf zu regeln, die Abwässer zu reinigen und zu beseitigen. Der Genossenschaft (Körperschaft des öffentlichen Rechts) gehören an die Gemeinden (mit etwa 2 300 000 Einwohnern), der Bergbau (mit 228 Schachtanlagen) sowie die industriellen Großbetriebe und Eisenbahnen.

Bisher hat die Emschergenossenschaft 75 Kilometer Emscher und 160 Nebenbäche reguliert, 10 Pumpwerke und 30 Kläranlagen gebaut, die die z. T. giftigen Abwässer insbesondere der Zechen und großen Werke vor ihrer Einführung in die Emscher reinigen. (Schutz der menschlichen Gesundheit, aber auch der Fischerei, da die Emscher, wie erwähnt, in den Rhein mündet.)

Durch Bodensenkungen infolge des Bergbaus entstehen Versumpfung, deren Trockenlegung gleichfalls zu den Aufgaben der Genossenschaft gehört.

Aufgefangen aus den Kläranlagen wird der Trockenschlamm, der wieder zum Düngen und Auffüllen des Geländes verwandt werden kann. Aufgefangener Kohlschlamm kann auch zur Kesselfeuerung der Zechen dienen, bei der Schlammzersetzung aufgefangenes Gas sogar für Leucht- und Heizzwecke.

Unvergängliche Verdienste um die Genossenschaft hat sich der im Jahr 1924 verstorbene Landrat und Polizeipräsident Karl Gerstein erworben.

Zur Regelung der Versorgung des Ruhrgebiets mit Gebrauchs- und Trinkwasser schlossen sich die beteiligten Wasserverbraucher im Ruhrtalsperrverein zusammen.

Weiter gründete sich zur Reinhaltung der Ruhr der Ruhrverband. (Gesetz vom 5. Juli 1913.)

In den ersten Jahren war die Verwaltung des Ruhrverbands mit der Emschergenossenschaft vereinigt, wurde aber 1922 abgetrennt.

2. Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk: Das sogenannte wilde Bauen war von jeher im Ruhrkohlenbezirk an der Tagesordnung. Für die planmäßige weitere Erschließung des Ruhrbezirks fehlte die nötige gesetzliche Handhabe. Deshalb wurde durch Gesetz vom 5. Mai 1920 (Preuß. Ges.-S. 1920 Seite 286 ff.) die Verbandsordnung für den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk erlassen. Sie schafft Zuständigkeiten für eine Körperschaft öffentlichen Rechts, welche die Hauptgrundzüge für die weitere Erschließung des Industriegebiets aufstellt und hierbei insbesondere die früher stark vernachlässigten Interessen der Allgemeinheit, der Volkswirtschaft und insbesondere der z w i s c h e n g e m e i n d l i c h e n Bedürfnisse wahrnimmt. An die Stelle des Vorgehens der Einzelgemeinde tritt das, das Ruhrgebiet umfassende g e m e i n s a m e Band.

Nachdem die Fluchtlinienhoheit der Gemeinden in gewissem Umfang auf den Verband übertragen worden war, bestand die Möglichkeit, das Gesamtgebiet mit einheitlichem Netz sogenannter V e r b a n d s s t r a ß e n (in erster Linie für den Fernverkehr) zu überziehen. Unter Benutzung geeigneter Teile bestehender Straßen ist das Gebiet inzwischen planmäßig derart gegliedert worden, daß 5 Ostweststraßen, 12 Nord-südstraßen und 10 Diagonalstraßen von rund 1300 km Länge das Gerippe bilden, in das sich die Wege von überwiegend gemeindlicher Bedeutung eingliedern.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Bahnanlagen. Hier hat das Verbandsgesetz durch Schaffung des neuen Rechtsbegriffs Verkehrsband abzuhelpen gewußt. Verkehrsbänder sind Geländestreifen, die der späteren Aufnahme von Verkehrsmitteln, Reichsbahnen, Schnellbahnen, Straßenbahnen, Kraftwagenlinien usw. dienen und zwar auch für die Zukunft und in auskömmlichem Maß. Die Rechtswirkung ihrer förmlichen Feststellung besteht darin, daß sie für andere Verwendung gesperrt sind, bis das betreffende Verkehrsbedürfnis geklärt ist. Derartige Verkehrsbänder sind bisher in einer Länge von rund 450 km festgelegt worden und zwar überwiegend für die Neuanlagen der Reichsbahn und gegebenenfalls Schnellbahn.

Weiter werden bei dem Ruhrsiedlungsverband die wirtschaftlichen Nutzungspläne aufgestellt, die der Industrie, dem Bergbau, dem Wohnwesen, dem Ackerbau und den Erholungsflächen das für sie wichtige Gelände zuweisen.

(Dr. Schmidt in der Jubiläums-Ausgabe der Deutschen Bergwerkszeitung Nr. 7 (März 25) Seite 5: Siedlungsverband und Wirtschaft.)

Durch das erwähnte Gesetz vom 5. Mai 1920 ist der Verband bevollmächtigt, Grünflächen fluchtlinienmäßig festzulegen und sie dadurch für die Bebauung zu sperren.

Zum Schutz des Baumbestands erging noch allgemein das Gesetz zur Erhaltung des Baumbestands und Erhaltung und Freigabe von Uferwegen im Interesse der Volksgesundheit vom 29. Juli 1922 (Preuß. Ges. S. 1922 Seite 213 ff.).

### 8. Rheinische Braunkohle<sup>1)</sup>.

Im Zusammenhang mit der Ruhrkohle möge auch kurz ihr Nachbargebiet, das der rheinischen Braunkohle, betrachtet werden.

An der Wurm im Kreis Aachen beginnend, ziehen sich die Braunkohlenablagerungen, wenn auch vielfach unterbrochen, bis zum Ufer der Ahr bei Sinzig hin, treten auf der rechten Rheinseite bei Linz an einigen Stellen auf und erstrecken sich vom Siebengebirge bis nach Bergisch-Gladbach hin. Auch weiterhin rheinaufwärts zwischen Andernach und Coblenz sind auf beiden Seiten des Rheins noch Braunkohlenlager gefunden worden.

Eine entwickeltere bergbauliche Tätigkeit hat jedoch lediglich in der Kölner Umgebung (Liblar, Brühl, Kirberg usw.) stattgefunden, einer

---

<sup>1)</sup> Sitz der Syndikate: Rheinisches Braunkohlen-Syndikat G. m. b. H. Köln, Ostelbisches Braunkohlen-Syndikat G. m. b. H. Berlin, Mitteldeutsches Braunkohlen-Syndikat G. m. b. H. Leipzig, Kohlen-Syndikat für das rechtsrheinische Bayern, München.

Gegend, wo die Ablagerungen (Tagebau) Mächtigkeiten von 20 bis 100 Metern aufweisen und sich auf 40 Kilometer Länge und 5 Kilometer Breite erstrecken. Man schätzt den gesamten Kohlenreichtum der dortigen Gegend auf 5 Milliarden Tonnen.

Ihren Hauptwert gewinnt die Braunkohle durch ihre Verarbeitung zu Briketts, deren Heizwert etwa das 2½fache der Rohbraunkohle aufweist. In weiterer Form wird der Braunkohlenstaub (Abfall bei der Brikettherstellung oder auch aus der Vermahlung der Rohbraunkohle hervorgehend) zur Dampfkessel- usw. Feuerung verwandt. Als weitere Verwertungsform kommt die — noch zukunftsreiche — Vergasung in Verbindung mit Ferngasversorgung hinzu.

Unmittelbar an den Förderstellen haben sich zur Gewinnung von Gas und Elektrizität große Anlagen angebaut. An elektrischen Kraftzentralen seien genannt das Goldenberg-Werk, das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk, das Kraftwerk Fortuna usw.

Die Bedeutung der Braunkohle im eigentlichen Sinn hat sich erst in der Kriegs- und Nachkriegszeit gezeigt, als die Steinkohle Kriegs- und Reparationszwecken diene und auch territorial Gebiete verloren hatte.

Eine besondere Bedeutung hat auch der Braunkohlenteer gewonnen mit seinen Unterprodukten Paraffin, Harz, Kreosolöl usw.

Die genaueren Zahlen für die rheinische Braunkohle<sup>1)</sup> sind folgende:

(Tonne)	1913/14	1921/22	1922/23	1923/24	1924/25	1925/26
Rohbraunkohlen-						
Förderung . . . .	21 183 990	34 776 470	36 996 004	18 976 443	35 759 539	39 521 757
Absatz . . . . .	1 657 753	10 213 710	12 345 259	5 420 996	9 395 733	10 053 904
Briketts-						
Herstellung . . .	5 941 763	7 543 445	7 549 819	4 101 520	8 144 567	9 088 291
Gesamtabsatz . .	5 203 019	7 065 650	6 797 947	3 964 486	7 822 222	8 480 939
Industrie . . . .	1 944 734	2 740 166	2 900 506	1 485 829	2 707 280	2 454 673
Hausbrand . . . .	3 263 285	4 324 484	3 897 441	2 478 657	5 114 942	6 026 266
Landabsatz . . .	295 674	625 464	579 934	542 798	356 102	341 173
Eisenbahnabsatz .	4 265 238	4 844 086	4 521 947	3 712 899	5 907 145	6 437 713
Schiffsversand . .	647 107	1 595 100	1 996 066	708 789	1 558 975	1 702 053

In den Jahren 1895—1922 stieg die Förderung der rheinischen Braunkohle von 1 555 000 Tonnen auf 37 504 000 Tonnen.

	1) Braunkohlenförderung Deutschlands, davon fallen	
	auf das ostelbische t	auf das mitteldeutsche Gebiet t
1899 . . . .	34 205 000	30 565 000
1913 . . . .	88 233 084	65 777 084
1922 . . . .	137 072 707	98 068 859
1923 . . . .	118 248 735	92 716 689

Im gleichen Zeitraum 1895—1922 stieg hingegen die Ruhrkohlenförderung nur von 41 940 000 Tonnen auf 97 346 000 Tonnen (einschl. des linken Rheinufers Oberbergamtsbezirk Bonn).

Über die Zunahme der Braunkohlenförderung geben folgende Zahlen ein treffendes Bild:

Die Steinkohlenförderung hat im Jahr 1922 gegen 1913 abgenommen:

- a) Förderung der Welt . . . um 16 %,
- b) „ Deutschlands . . . um 32 %,
- c) „ der Ruhr . . . um 16 %,

während die Braunkohlenförderung zugenommen hat:

- zu a) um 40 %,
- zu b) um 58 %,
- im rheinischen Revier um 85 %.

Preise der Rheinischen Braunkohle (je t frei Eisenbahnwagen ab Grube):

	Förderkohle	Briketts
1913 . . . . .	—	8,70
1918 . . . . .	—	22,00
1920 (1. Juli) . . . . .	3,55	14,84
1924 (1. April) . . . . .	3,00	16,00

Das Ruhrgebiet empfing an Braunkohle:

	Ruhrbraunkohle	Briketts
1900 . . . . .	14 000 t	98 000 t
1922 . . . . .	777 000 „	1 163 000 „

## II. Entwicklung des Transportwesens im Ruhrbezirk.

### A. Der Eisenbahnen.

Eine Eisenbahnanlage mit Dampfbetrieb für den öffentlichen Verkehr, wie sie in England bereits seit 1825 zwischen Darlington und Stockton vorhanden war, erstand in Deutschland erst 1835 mit Eröffnung der Bahn Nürnberg—Fürth. In Österreich fuhr der erste Dampfzug 1838 auf der Strecke Wien—Wagram, in Frankreich 1832 auf der Linie St. Etienne—Lyon. Amerika führte 1832 den Lokomotivbetrieb bei sich ein<sup>2)</sup>).

Im westlichen Deutschland wurde 1838 die erste Eisenbahnlinie Düsseldorf—Elberfeld bis Erkrath in Betrieb genommen. 1841 erfolgte die volle Durchführung des Betriebs bis Elberfeld. 1839 wurde die Rheinische Bahn ab Köln mit den ersten Stationen in Richtung Aachen eröffnet, um 1841 bis Aachen selbst fertiggestellt zu sein.

---

<sup>1)</sup> Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen S. 8.

<sup>2)</sup> Auf den ersten englischen Kohlenbahnen waren die Wagen gewöhnlich mit 2,65 t beladen, gleichfalls auf der Bahn St. Etienne—Lyon. Hingegen war schon auf den ersten deutschen Eisenbahnen eine Ladefähigkeit von 8—9 t je Wagen vorhanden, die sehr bald auf 10 t stieg und sich auch auf die übrigen europäischen Bahnen übertrug mit Ausnahme von England, wo man noch längere Zeit an der Ladefähigkeit von 7—8, selten 9 t festhielt.

Von den schlesischen Bahnen ausgehend, wurde in den 70er Jahren eine erhebliche Zahl von Wagen mit 12,5 t Ladefähigkeit eingestellt, deren weitere Beschaffung jedoch mit Ersetzung des Raumtarifs durch den Reformtarif wieder in Wegfall kam.

Erst im Jahr 1880 wurde auf Grund der Erfahrungen des Wagenmangels den oberschlesischen Eisenbahnen gestattet, ihre sämtlichen zum Kohlentransport geeigneten Wagen auf 12,5 t Ladefähigkeit zu erhöhen.

Die zukünftige Politik ging dann bekanntlich auf eine immer weitere Vergrößerung des Ladegewichts hinaus.

1845 begann die Köln-Mindener Bahn — nachdem der Plan schon seit 1826 entworfen war — mit dem Bau der Strecke Deutz—Düsseldorf. 1846 wurde die Linie weitergeführt bis Duisburg, 1847 über Oberhausen—Altenessen—Dortmund—Hamm weiter bis Minden, wodurch gemeinschaftlich mit der Hannoverschen Bahn (Wunstorf—Hannover—Celle—Harburg und Wunstorf—Bremen) die Verbindung zwischen Rhein und Nordsee hergestellt wurde.

Gleichfalls 1847 wurde die Bergisch-Märkische Eisenbahn ab Elberfeld bis Schwelm gebaut und auch — zur Kohlenzufuhr nach Elberfeld und Umgegend als Ersatz für die bisherige Pferdebahn — die Prinz-Wilhelm-Bahn (Vohwinkel—Überruhr) eröffnet. 1848 baute die Bergisch-Märkische Bahn von Schwelm über Hagen nach Dortmund, wo sie Anschluß an die Köln-Mindener Linie erhielt, während sie auf der entgegengesetzten Seite an die Bahn Elberfeld—Düsseldorf anschloß.

Ebenfalls 1848 wurde die Bahn Hamm—Münster eröffnet. 1850 baute die Westfälische Bahn von Paderborn über Soest nach Hamm zum Anschluß an die Köln-Mindener Bahn und die Linie Hamm—Münster. Ab Paderborn wurde die Bahn 1853 nach der entgegengesetzten Richtung bis Warburg zum Anschluß an die hessische Nordbahn verlängert. 1852 wurde die Ruhrort—Krefeld-Kreis Gladbacher Bahn eröffnet.

In Baden wurde 1838, in Bayern 1840 und in Württemberg 1843 mit dem Bau von Staatsbahnen begonnen. In Braunschweig wurde am 1. Dezember 1838 als erste Staatsbahn Deutschlands die von Braunschweig bis Wolfenbüttel eröffnet<sup>1)</sup>.

In Preußen war der Bau von Staatsbahnen infolge der Kabinettsordre von 1820, wonach Anleihen ohne Genehmigung einer, damals nicht vorhandenen, verfassungsmäßigen Volksvertretung nicht aufgenommen werden konnten, nicht möglich. Als Anfang der 1840er Jahre der Bau von Privatbahnen stockte, wurde nach einem Gutachten der provinzialstädtischen Ausschüsse der Bau einiger wichtiger Bahnen durch Gewährung von Zinsbürgschaften unterstützt. Nach Einführung der Verfassung war das Hindernis der Kabinettsordre von 1820 beseitigt, und alsbald wurde der Bau von Staatsbahnen unter dem Ministerium von der Heydt beschlossen, und durch Gesetz vom 7. Dezember 1849 der Bau der Ostbahn, der westfälischen Bahn und der Saarbrücker Bahn genehmigt. Die notleidenden Bahnen, besonders die bergisch-märkische und die ober-schlesische, wurden in Staatsverwaltung übernommen.

---

<sup>1)</sup> (Vgl. von Mühlentfels: Die Entstehungsgeschichte der ersten deutschen Staatsbahn im Archiv für Eisenbahnwesen 1889, S. 42.) In Europa begann Belgien zuerst mit dem Bau von Staatsbahnen (Gesetz vom 1. Mai 1834).

Im rheinisch-westfälischen Kohlengebiet war der Zustand Ende der 1840er Jahre der, daß das Revier bereits 1847 von der Köln-Mindener Bahn und der Prinz-Wilhelm-Bahn, sowie 1848 auch von der Bergisch-Märkischen Bahn durchschnitten war. Eine ungewöhnliche Verkehrsbelebung war die Folge. Neue Bahnen und Anschlüsse wurden gebaut, um neue Kohlengebiete zu erschließen, wie im Westen, so auch im Osten Deutschlands.

Die großen oberschlesischen Kohlen- und Erzlager erhielten in den Jahren 1851—56 Eisenbahnverbindung mit den Hauptlinien der Oberschlesischen Bahn, deren Verkehr sich alsdann von 4 200 000 Zentnern auf 19 000 000 Zentner im Jahr 1857 steigerte. Berlin wurde nunmehr von vier Seiten (England, Westfalen, Sachsen und Schlesien) mit Kohle beliefert.

Das Waldenburger Revier erhielt 1853 Bahnverbindung mit Breslau und 1856 mit Berlin.

Das sächsische Kohlenbecken wurde 1855 bei Dresden durch die Albertbahn erschlossen, das der Saar 1852 durch die Bahn Neunkirchen—Saarbrücken. Weiter erhielt das Saargebiet 1860 durch die Rhein-Nahebahn (Bingerbrück—Neunkirchen) eine Abfuhrlinie zum Rhein sowie im gleichen Jahr durch die Bahn Saarbrücken—Trier Verbindung mit der Mosel.

Die Kohlenlager in Oberbayern wurden 1860 durch die Bahnen München—Rosenheim und Holzkirchen—Miesbach erschlossen.

An Kohlen wurden versandt auf der

	1850	1855 (in Tonnen)	1860
Bergisch-Märkischen Bahn . . . . .	55 185	323 622	1 081 547
Oberschlesischen Bahn . . . . .	92 688	363 555	434 325
Niederschlesisch-Märkischen Bahn . . . . .	5 382	106 756	162 472
Saarbrückener Bahn . . . . .	—	833 622	1 483 866.

„Aus Hunderten von neuen Erwerbsquellen floß Reichtum und Wohlstand, und Tausende von Erzeugern, Unternehmern, Händlern, Handwerkern, Beamten und Arbeitern erhielten durch die Bahn lohnende Beschäftigung und vermehrten mit ihrem Verdienst das Volksvermögen und die Verbrauchskraft des Landes.“

1856 baute die Westfälische Bahn von Münster bis Rheine, die Hanoversche Westbahn von Rheine bis Emden und Löhne, die Köln-Mindener Bahn von Oberhausen bis Emmerich zum Anschluß an die Niederländische Rheinbahn. Im Jahr 1859 wurde als erste Rheinbrücke die zwischen Köln und Deutz fertiggestellt und somit ein Übergang von der Rheinischen zur Köln-Mindener Bahn ermöglicht. 1862 folgte im Bahnbau die Strecke der Köln-Mindener Bahn Deutz—Gießen. 1865 fand

die Rheinische Bahn von Köln über Neuß—Krefeld Anschluß an die Niederländische Rheinbahn, gleichfalls die Westfälische Bahn in Salzbergen (über Almelo) Anschluß an die Niederländische Staatsbahn.

Die Bergisch-Märkische Bahn baute 1861 und 1862 weiter von Witten über Langendreer—Bochum—Steele—Essen—Mülheim (Ruhr) nach Oberhausen und Ruhrort; 1872 erbaute sie die Linie Düsseldorf—Kupferdreh—Dahlhausen—Hattingen (untere Ruhrtalbahn) und 1874 die mittlere Ruhrtalbahn Hattingen—Herdecke.

Die Köln-Mindener Bahn vollendete 1875 die Emschertalbahn von Castrop über Herne—Wanne—Schalke—Sterkrade nach Ruhrort.

Die Bergisch-Märkische Bahn kaufte 1863 die von ihr bereits 1854 in Verwaltung und Betrieb genommene Prinz-Wilhelm-Bahn auf, nachdem sie bereits 1857 die Bahn Düsseldorf—Elberfeld käuflich erworben hatte. 1866 folgten durch Kauf nach: Die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Krefeld-Gladbacher Bahn sowie 1868 die hessische Nordbahn.

In den Jahren 1855—1865 waren in Deutschland durchschnittlich jährlich 553 Kilometer Eisenbahn gebaut worden.

Das Kilometer Eisenbahn kostete durchschnittlich 191 500 *M.*

Die Betriebskosten betragen in Deutschland 1850 durchschnittlich 50 % der Roheinnahmen.

Im rheinisch-westfälischen Industriebezirk stritten sich für die Folgezeit vier Großbahnen, nämlich:

- die Köln-Mindener,
- die Bergisch-Märkische,
- die Rheinische und
- die Westfälische Bahn

um die Vorherrschaft.

So hatte z. B. die Köln-Mindener Bahn der Bergisch-Märkischen Bahn den Eintritt in den Norddeutschen Eisenbahnverband vereitelt. Die Güter ab Elberfeld nach Norden und Osten mußten deshalb in Dortmund beim Eintritt auf die Köln-Mindener Linie unexpediert werden. Von diesem Mißstand befreite sich die Bergisch-Märkische Bahn 1855 durch den Bau der Linie Dortmund—Soest und 1866 durch denjenigen der Strecke Unna—Hamm, wodurch sie nach Osten und Norden hin von der Köln-Mindener Linie unabhängig wurde.

1867 eröffnete die Bergisch-Märkische Gesellschaft die Strecke Hagen—Holzwickede—Soest, 1868 vollendete sie den Bau der Linie Haan—Mülheim (Rhein), 1873 fand die Eröffnung der Strecke Hagen—Schwerte—Arnsberg—Warburg (Oberruhrtalbahn) statt.

Von Süden her war die Rheinische Bahn von ihrem linksrheinischen Gebiet bereits 1866 von Osterath bei Krefeld, zunächst mittels Fähr-

betriebs, dann über die — in den Jahren 1871 bis 1873 erbaute und am 15. Januar 1874 eröffnete — feste Rheinbrücke bei Rheinhausen-Hochfeld bis Essen (Nord) über Speldorf vorgedrungen. 1874 setzte sie ihren Weg weiter fort über Wattenscheid nach Dortmund und eröffnete im gleichen Jahr auf der entgegengesetzten Seite die Strecke Oberlahnstein—Troisdorf—Düsseldorf—Speldorf. 1869 hatte sie bereits ihr Netz durch die Strecke Neuß—Düren und 1877 durch die Linie Krefeld—München-Gladbach—Rheydt ergänzt. Die feste Rheinbrücke bei Rheinhausen stellte das Bindeglied dar zwischen dem rechts- und linksrheinischen Kohlen- und Industriegebiet.

1879 vollendete die Rheinische Bahn ihre Parallellinie zur Bergisch-Märkischen Bahn Düsseldorf—Dortmund (über Elberfeld).

Zur besseren Verbindung mit dem linksrheinischen Ufer baute die Bergisch-Märkische Bahn 1870 die feste Rheinbrücke bei Düsseldorf und fand in den Jahren 1866—73 neben der Rheinischen Bahn durch Bahnbauten Anschluß an die holländischen und belgischen Bahnen. 1879 wurde die direkte Bergisch-Märkische Linie München-Gladbach—Dahlheim mit Anschluß nach Belgien eröffnet.

1874 vollendete die Köln-Mindener Bahn die Strecke Venlo—Büderich—Wesel (feste Rheinbrücke!)—Haltern—Münster—Osnabrück—Bremen—Hamburg mit Abzweigung Haltern—Wanne. Hierdurch wurde insbesondere auch das Ruhrrevier wiederum unmittelbar mit dem Meer verbunden.

Demgegenüber baute die Rheinische Bahn von Duisburg über Dorsten—Coesfeld nach Quakenbrück zum Anschluß an die oldenburgische Linie Osnabrück (Eversburg)—Oldenburg. Die Bahn wurde 1879 vollendet. Auch dehnte sich die Rheinische Bahn durch Ankauf der Bahn Köln—Krefeld insbesondere nach den belgischen und holländischen Häfen aus.

Die Bergisch-Märkische Bahn übernahm die Verwaltung und den Betrieb der von der holländischen Bahn gebauten und 1880 eröffneten Strecke Bismarck—Winterswyk (Niederländisch-Westfälische Bahn), wodurch sie hauptsächlich Anschluß an die holländischen Häfen erhielt.

Auch die 1875 eröffnete Strecke Dortmund—Gronau—Enschede wurde eine starke Abfuhrlinie für Ruhrkohle nach Holland.

Die Westfälische Bahn suchte endlich 1875 von Soest aus über Welver—Dortmund Anschluß an die Rheinische Bahn, um auch ihrerseits in das Gebiet von Ruhr und Wupper einzudringen. 1879 baute die Westfälische Bahn alsdann eine eigene Linie durch das Ruhrgebiet über Castrop—Hernè—Bismarck—Horst—Oberhausen—Sterkrade zum Rhein.

Als bestverwaltete Gesellschaftsbahnen Preußens galten die Köln-Mindener und die Rheinische Bahn.

„Namentlich war es die Rheinische Bahn, welche den weitgehenden Anforderungen der Kohlen- und Erzerzeuger zu entsprechen suchte und die Bedürfnisse des Verkehrslebens zu erfassen verstand. Die bei der Vorlage der Jahresberichte in den Hauptversammlungen von dem Vorsitzenden der Rheinischen Bahn gehaltenen Reden waren ein Ereignis, dem die ganze Eisenbahn- und Geschäftswelt mit Spannung entgegen sah.“

Wie sich im Jahr 1879 das Machtverhältnis der einzelnen Bahnen im rheinisch-westfälischen Industriebezirk zueinander gestaltete, ergibt sich am deutlichsten aus der beigefügten Karte.

Auf die Zeit regster Eisenbahngründungen sollte jedoch Mitte und Ende der 1870er Jahre durch den allgemeinen wirtschaftlichen Rückgang, durch den ungesunden Wettbewerb der Privatbahnen, ihren teuren Verwaltungs- und Betriebsapparat, durch gewissenlose Börsenmanöver usw. sehr bald ein Rückschlag folgen. Manche Bahn vermochte sich nur noch durch Anschluß an ein größeres Unternehmen zu halten. (So z. B. die — noch im Bau begriffene — Münster-Enscheder Bahn durch Aufnahme in die Verwaltung der Westfälischen Staatsbahn im Jahr 1875.) Der Reinerlös sank bis zu 1 % herab.

„Es war nunmehr das zweitemal gekommen, daß der preußische Staat durch die Mißwirtschaft der Gesellschaftsbahnen vor die Frage der Verstaatlichung gestellt wurde. Die bei Gründung der Gesellschaftsbahnen in den 1840er Jahren gemachten Erfahrungen und die Wiederholung derselben in den 70er Jahren in Begleitung einer eigennützigen unwirtschaftlichen Betriebsführung erleichterten dem Staat die Entscheidung.“

Nach langwieriger Arbeit und nachdem der seit 1875 unternommene Versuch Bismarcks, Reichseisenbahnen zu schaffen, nicht verwirklicht werden konnte — keine praktische Bedeutung hat erlangt das preußische Gesetz vom 4. Juni 1876, betr. Übertragung der Eigentum- und sonstigen Rechte auf das Deutsche Reich (Ges.S. S. 161) —, wurde die Verstaatlichung der großen Gesellschaftsbahnen in Preußen beschlossene Sache. Sie vollzog sich bei den hier interessierenden Gesellschaftsbahnen wie folgt:

Gesetz vom 20. Dez. 1879: Köln-Mindener Bahn (1108 km),

Gesetz vom 14. Febr. 1880: Rheinische Bahn (1295 km),

Gesetz vom 28. März 1882: Bergisch-Märkische Bahn.  
(1335 km),

Gesetz vom 25. Februar 1885: Münster-Enscheder Bahn (57 km).

Das rheinisch-westfälische Eisenbahnnetz, das durch Neubauten und den Erwerb von Teilen der Niederländischen Rheinbahn und der Nordbrabanter Eisenbahn bedeutend erweitert ist, wird zur Zeit verwaltet von der Reichsbahndirektion Essen, Köln, Elberfeld und Münster. Für den Wagenumlauf ist das Wagenamt in Essen die Zentralstelle.

## **B. Der Wasserstraßen.**

### **1. Rhein.**

Der Wiener Kongreß von 1815 bestimmte, daß eine besondere Kommission der Rheinuferstaaten, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die für den Rhein als Verkehrsstraße erforderlichen Anordnungen treffen solle. Einigende Beschlüsse fanden jedoch erst 1831 statt, die in der Rheinschifffahrtordnung vom 31. März 1831 ihren Ausdruck fanden. Eine Revision dieser Rheinschifffahrtordnung fand durch die Rheinschifffahrtakte vom 17. Oktober 1868 nebst Schlußprotokoll vom gleichen Tag und Zusatzprotokoll vom 18. September 1895 zu Mannheim statt. Die Rheinschifffahrtakte — ein von den einzelnen Regierungen ratifizierter Vertrag — trat, auch unter dem Namen Mannheimer Abkommen, am 1. Juli 1869 in Kraft. Es wurde u. a. bestimmt, daß die Schifffahrt auf dem Rhein für Schiffe aller Nationen frei sein solle, und daß Abgaben, die sich auf die Befahrung bezogen, nicht erhoben werden dürften. Es war hiermit der frühere Zustand beseitigt, daß jeder der vielen Herrscher am Rhein seine eigenen Zölle erhob. So wurden z. B. noch im Jahr 1830 auf der Strecke Germersheim—Holland (ungefähr 600 km) an 34 Stellen Zoll erhoben.

Artikel 354 des Vertrags von Versailles<sup>1)</sup> bestimmt, daß sich vom Inkrafttreten des Vertrags an die Schifffahrt auf den Rhein weiterhin nach dem Mannheimer Abkommen vom 17. Oktober 1868 nach näher bestimmten Maßgaben regelt (Art. 354 ff.).

Artikel 355 bestimmt, daß die durch das Mannheimer Protokoll vorgesehene Zentralkommission künftig aus 19 Mitgliedern besteht, nämlich aus:

- 2 Vertretern der Niederlande,
- 2 Vertretern der Schweiz,
- 4 Vertretern der deutschen Rheinuferstaaten,
- 4 Vertretern Frankreichs, das außerdem den Vorsitzenden ernannt,

---

1) Reichs-Ges.-Bl. 1919 Seite 687—1336.

- 2 Vertretern Großbritanniens,
- 2 Vertretern Italiens,
- 2 Vertretern Belgiens.

Die Zentralkommission hat ihren Sitz in Straßburg.

In Betracht kommt ferner das Rheinlandabkommen vom 28. Juni 1919 (Reichs-Ges.-Bl. 1919 Seite 1337—1349). Es regelt den Rechtszustand im besetzten Gebiet an Stelle des Kriegsrechts während des Waffenstillstands. Weiterhin sind zu erwähnen die Verordnungen der Interalliierten Rheinlandkommission Nr. 17, 25, 30, 37, 85, 106.

Sämtliche Rheinuferstaaten haben auf Grund des Artikels 32 der Rheinschiffahrtakte vom 17. Oktober 1868 gemeinschaftliche Rheinschiffahrtpolizeiverordnungen erlassen. Die jetzt noch gültige datiert vom 1. Oktober 1913.

Auf Grund der Artikel 33 und 34 der Rheinschiffahrtakte unterhalten sämtliche Rheinuferstaaten auch Rheinschiffahrtgerichte, so Preußen z. B. in erster Instanz die Gerichte in Rüdeseim, Bonn, Emmerich usw. In zweiter Instanz ist für Preußen Berufungsgericht das Oberlandesgericht Köln, für Baden z. B. das Landgericht Mannheim. Artikel 34 — vgl. auch die Bestimmungen des Zusatzprotokolls — umschreibt die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtgerichte. Sie erstreckt sich in Strafsachen auf die Untersuchung und Bestrafung aller Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrt- und strompolizeilichen Anordnungen, in Zivilsachen z. B. auf Beschädigungen, die die Schiffer während der Fahrt oder beim Ausladen verursacht haben. —

Der Rhein ist 1818 reguliert worden. (Die weiteren hauptsächlichen Rheinkorrekturen stammen aus den Jahren 1825 bis 1875.)

Die Regulierung auf der Strecke Basel—Bodensee ist schon seit längerer Zeit Gegenstand der Erörterung.

Die Rheinflotte bestand 1918 aus:

- 1989 Dampfschiffen mit 470 835 indizierten Pferdekräften,
- 10 868 Segelschiffen und Schleppkähnen mit 5 657 000 t Tragfähigkeit.

Hiervon waren deutsche Schiffe:

- 1024 Dampfschiffe mit 281 466 indizierten Pferdekräften,
- 3506 Segelschiffe und Schleppkähne mit 2 573 600 t Tragfähigkeit.

Der fremde Schiffsraum war somit b e d e u t e n d.

Gemäß Artikel 357 des Vertrags von Versailles wurden von Deutschland 23 761 Pferdestärke Schleppkraft und 354 150 t Kahnraum abgegeben. Die Last trugen die Rheinschiffahrtfirmen. Die Partikulier-(Einzel-)schiffer blieben aus sozialen Gründen verschont.

Ende 1925 verfügte die deutsche Rheinflotte über 384 Schleppboote mit 188 900 Pferdekräften und 2016 Kähnen mit insgesamt 1 958 000 t.

Die Größe der Schiffe auf dem Rhein ist von 500 t bis auf 3600 t Tragfähigkeit gestiegen. Neuerdings ist sogar auf einer holländischen Werft ein Schiff von 4000 t Ladefähigkeit vom Stapel gelaufen. Bis Straßburg können Schiffe zu 1200 t, bis Basel solche zu 600 t gelangen<sup>1)</sup>.

Die Tiefe der Schiffahrtrinne beträgt bei mittlerem Wasserstand mindestens

von Biebrich bis St. Goar . . .	3,5 m
„ St. Goar bis Köln . . . . .	4 „
„ Köln abwärts . . . . .	4,5 „

Es kommen Tiefen bis 20 m vor. Die Geschwindigkeit eines Schleppzugs rheinaufwärts beträgt ungefähr 5 km in der Stunde.

Während 1913 auf den Rhein 83 Millionen Tonnen = 53,7 % des Gesamtgüterverkehrs von 156,3 Millionen Tonnen auf deutschen Stromgebieten fielen, mußte er sich 1923 mit 23,5 Millionen Tonnen von 52,7 Millionen Tonnen, also mit wenig über 40 % begnügen. 1924 betrug der Rheingüterverkehr wieder 57 Millionen Tonnen = 54,4 % des Gesamtverkehrs. 1925 ergab sich eine weitere Verkehrsteigerung auf dem Rhein, die fast den Vorkriegsumfang erreichte.

Der Umschlag am Oberrhein betrug 1925 67 % des Jahrs 1913, der Umschlag am Nieder- und Mittelrhein 78 % des Jahrs 1913.

Den Anteil der Massengüter am Verkehr auf dem Rhein bildete

z. B. 1913	Kohle mit . . . . .	40,6 %
	Erze mit . . . . .	17,6 „
	Getreide mit . . . . .	8,1 „

Nach den Zahlen des Kohlenkontors war der Kohlenverkehr — das Rückgrat der Rheinschiffahrt — 1913 wie folgt:

---

<sup>1)</sup> Eine neue Epoche begann für die Rheinschiffahrt mit der Nutzbarmachung der Dampfkraft. Das erste Dampfschiff — ein englisches — erschien auf dem Rhein bereits am 12. Juni 1816. Es kam von Rotterdam und legte die Reise bis Köln in etwa 5—6 Tagen zurück. Der erste eiserne Schleppkahn mit einer Tragfähigkeit von 4880 Zentnern wurde 1841 auf den Rhein gebracht. Am 11. Juni 1826 erhielt die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrtgesellschaft die behördliche Konzession zur Aufnahme des Dampfschiffahrtbetriebs. Dieser Kölner Gesellschaft gegenüber entstand 1836 in Düsseldorf die Dampfschiffahrtgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein. Unter dem Druck der Konkurrenz der sich immer mehr ausdehnenden Eisenbahnen schlossen sich 1853 beide Gesellschaften zu einer Betriebsgemeinschaft (Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt) zusammen.

Der Zusammenschluß, der in seiner Form fast unverändert auch heute noch besteht, brachte es auch mit sich, daß man sich — wohl entgegen der ursprünglichen Absicht der Gründer — immer mehr und dann fast ausschließlich vom gemischten (Güter- und Personenverkehr) lediglich dem Personenverkehr zuwandte.

Es bezogen auf dem Wasserweg des Rheins von ihrem Gesamtbedarf an Ruhrkohle:

Baden . . . . .	98 %	Hessen . . . . .	77 %
Württemberg . . . . .	81 „	Die Pfalz . . . . .	94 „

Der Anteil des Kohlenverkehrs am gesamten Güterverkehr in den Rhein h ä f e n betrug

1910 . . . . .	48,64 %
1913 . . . . .	47,29 „
1923 . . . . .	33,76 „

(Vgl. z. B. aus früherer Zeit: Lehmann, Die Beteiligung der Wasserstraßen des Rheins am Güterverkehr, im Archiv für Eisenbahnenwesen 1886, S. 188 ff.)

Nach den Aufzeichnungen an der Schiffbrücke in Coblenz waren an dem Gesamtverkehr auf dem Rhein die einzelnen Nationen 1925 wie folgt beteiligt:

	gemessen an der Zahl der Schiffe v. H.	gemessen an der Tragfähigkeit der Schiffe v. H.
Deutschland . . . . . mit	65,41	68,58
Holland . . . . . „	20,14	18,59
Frankreich . . . . . „	10,22	8,81
Belgien . . . . . „	2,13	2,08
Schweiz . . . . . „	2,10	1,94

Nach den Aufschreibungen in Emmerich verteilte sich 1925 der Verkehr im deutsch-niederländischen Grenzdurchgang auf die einzelnen Nationalitäten wie folgt:

Z a h l d e r K ä h n e :

	Deutschland v. H.	Holland v. H.	Belgien v. H.	Frankreich v. H.	sonstige Länder v. H.
zu Berg . . . . .	24,5	58,5	11,0	5,0	1,0
„ Tal . . . . .	19,0	60,0	16,0	4,0	1,0

R h e i n f r a c h t e n :

Man unterscheidet

- a) Bergfracht (rheinaufwärts). Sie besteht aus der Kahnfracht (Kahnmiete) und dem Schlepplohn.

Die Kahnfracht umfaßt die Gebühr für den Kahn und das Kahnpersonal, der Schlepplohn diejenige für den Schleppdampfer.

Im Betrag der Kahnfracht sind die Kosten des Be- und Entladens nicht mitenthalten.

b) Talfracht (rheinabwärts).

Sie wird nach einem einzigen Satz als Schiffsfracht (zugleich für Kahnmiete und Schleppen, jedoch ohne Vergütung für das Be- und Entladen) vereinbart.

Die Sätze sind vielfachen Schwankungen unterworfen und im wesentlichen abhängig von dem Gang des Geschäfts und dem Wasserstand. (Schifferbörse zu Ruhrort.)

Die im Durchschnitt gezahlte Totalfracht für 1700 kg (altes Maß „Ruhrkarre“ genannt) Steinkohlen von Ruhrort nach Rotterdam betrug z. B.

1885 . . . . .	2,20 <i>M</i>
1890 . . . . .	2,40 „
1895 . . . . .	2,40 „
1898 . . . . .	2,10 „

In früheren Zeiten<sup>1)</sup> kosteten z. B. 10 t Kohle ab Duisburg-Ruhrort:

	1853		1854	
	Thaler	Silbergroschen	Thaler	Silbergroschen
r h e i n a u f w ä r t s				
bis Düsseldorf . . . . .	—	24	1	—
„ Köln . . . . .	1	7½	1	—
„ Mainz . . . . .	3	20	4	—
„ Mannheim . . . . .	4	15	4	15
„ Frankfurt . . . . .	5	—	5	10
„ Straßburg . . . . .	—	—	9	15
r h e i n a b w ä r t s				
„ Emmerich . . . . .	1	3	1	5
„ Holland (je nach Jahreszeit u. Entfernung)	1	4	1	21
	3	—	3	20

Die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort wurde 1901 errichtet mit dem Hauptzweck, den Abschluß von Schiffsfrachten und Schleppgeschäften zu erleichtern. Gehandelt werden nur Kohlenfrachten. (Die Kohle stellt in Duisburg-Ruhrort 95 % des Umschlags dar.)

Auf der Schifferbörse wendet sich der Verfrachter an den einzelnen Schiffer, ob und zu welcher Fracht er für ihn fahren will. Der eine Schiffer fährt billiger, der andere teurer.

Die Börsenfeststellung (Kurs) hat gewissermaßen nur nachrichtlichen Wert. Der Kurs stellt den Durchschnitt der bereits ab-

<sup>1)</sup> Wirtschaftliche Entwicklung des Niederrheinisch-Westf. Steinkohlenbergbaus a. a. O. S. 112. 1 Thaler = 30 Silbergroschen = 3 Mark, 1 Silbergroschen = 0,10 Mark.

geschlossenen Geschäfte (Frachten) dar. Er dient dem Schiffer für den folgenden Tag bei der Frachtvereinbarung als Anhalt.

In den Monaten März usw. sind die Frachten bei dem allgemein guten Wasserstand des Rheins (Angebot übersteigt die Nachfrage) niedrig. Dies ändert sich im Herbst. Als Ausgleich für den Minderverdienst in den Frühjahrsmonaten werden dann höhere Frachten verlangt, die sich zum Teil weit über die „Kontorfrachten“ (siehe späterhin) erheben.

Wichtig ist auch der Umstand, ob der Schiffer Rückfracht zu erwarten hat. Da z. B. Mannheim eher Gelegenheit zur Rückfracht bietet, als andere Häfen, erscheint es auch erklärlich, daß die Fracht nach Mannheim nicht teurer ist, als nach näher gelegenen Stationen. Bis 1914 machte ein 1200-t-Kahn von Ruhrort bis Mannheim jährlich 15 Reisen, ein Schleppdampfer zu 4000 t jährlich 32 Reisen. Jetzt bestenfalls — infolge der Arbeitsverkürzung usw. — 12 oder 22—25 Reisen.

An der Schifferbörse werden an Kahnfrachten gehandelt: feste Frachtsätze und Zeitmieten.

Der feste Frachtsatz wird erhoben von dem wirklich verladenen Gewicht. Wegen des im wechselnden Wasserstand liegenden Risikos fahren die Schiffer nur ungern zu diesen Frachten, also meist nur bei schlechter Marktlage (im März usw.). Sie fahren lieber zu Zeitmieten, bei denen der Wasserstand (längere Fahrzeit bei Niedrigwasser, Stilliegen usw.), also das Risiko, berücksichtigt wird.

Die Zeitmiete (Tagesmiete für 1 Tag und 1 t) wird erhoben von der Tonnengröße des Schiffs (also nicht vom verladenen Gewicht).

Neben der Kahnfracht wird an der Börse auch noch der Schlepplohn notiert.

Im Gegensatz zum Frachtgeschäft spielt sich jedoch das Schleppgeschäft tatsächlich fast ganz außerhalb der Börse ab. Es liegen hier konstantere Verhältnisse vor, da der Menge der Kahnbesitzer nur wenig Schleppunternehmer gegenüberstehen. Die Feststellung der Schlepplöhne steht deshalb auch außerhalb der amtlichen Kursnotierung. Wenn trotzdem regelmäßig Bergschlepplöhne notiert werden, so geschieht dies auf Grund von — als zuverlässig anzusehenden — Mitteilungen der Schleppagenten.

Während im Bergverkehr die Fracht lediglich die Vergütung für die Überlassung des Schiffsraums bedeutet, und der Verloader für das „Schleppen“ selbst zu sorgen hat, wird im Talverkehr nach Holland und Belgien mit dem Schiffer nur ein Satz vereinbart, der beides, Schiffsfracht und Schlepplohn enthält. Den Schlepplohn muß der Schiffer aus der Fracht decken. Die Fracht wird gehandelt

frei (ohne) Schleppen und einschließlich Schleppen. Letztere ist naturgemäß teurer. Die Besorgung des Schleppens muß der Schiffer selbst besorgen. Eventuell läßt er sich auch „treiben“ oder segelt auf dem — breiten — Unterrhein. Außerdem ist in diesem, den Fracht- und Schlepplohn umfassenden Satz das sogenannte Einladegeld, d. h. die Vergütung für das Einladen der Kohlen, enthalten.

Mit auf diese Umstände ist es zurückzuführen, daß die Frachtsätze im Talverkehr — unter Berücksichtigung der kürzeren Fahrdauer — höher sind, als diejenigen des Bergverkehrs.

Es betragen:

a) Die Durchschnittsfrachtsätze<sup>1)</sup> (in Pfennig für die Tonne) von den Rhein-Ruhr-Häfen nach Mannheim (ohne Schlepplohn):

	1902	1905	1910	1925
I . . . . .	73	133	70	158
II . . . . .	71	76	69	100
III . . . . .	60	80	65	70
IV . . . . .	59	75	65	66
V . . . . .	59	74	65	60
VI . . . . .	61	86	68	81
VII . . . . .	78	96	70	161
VIII . . . . .	72	124	70	103
IX . . . . .	71	121	74	63
X . . . . .	193	134	153	97
XI . . . . .	220	143	105	119
XII . . . . .	143	161	100	140

b) Schlepplohn nach Mannheim durchschnittlich (in Pfennig für die Tonne):

	1902	1905	1910	1925
I . . . . .	91	100	71	113
II . . . . .	82	95	70	105
III . . . . .	73	80	65	100
IV . . . . .	72	80	59	100
V . . . . .	70	80	60	100
VI . . . . .	70	80	63	100
VII . . . . .	71	80	78	100
VIII . . . . .	74	80	62	100
IX . . . . .	74	85	63	100
X . . . . .	124	90	78	100
XI . . . . .	124	90	78	106
XII . . . . .	156	90	77	123

Im Jahr 1925 betrug die niedrigste Kahnfrachtbemessung: Ruhrort—Rotterdam 0,55 Gulden (einschließlich Schleppen).

<sup>1)</sup> Die Erzfrachten (Notierungen der Rotterdamer Börse) schwankten z. B. Juni 1924 zwischen 40 und 80, September 1924 zwischen 110 und 205, März 1925 zwischen 35 und 50, August 1925 zwischen 30 und 70 cents per Tonne. Die Erzfrachten Oberlahnstein—Ruhrort—Friemersheim betragen z. B. Juli 1924 1,70, Februar 1925 1,30 *M* je Tonne.

Die gleichen Verhältnisse — soweit nicht auch dort nach Kontofrachten gefahren wird — liegen auch auf dem Rhein-Herne-Kanal vor. Die Frachten werden gleichfalls an der Ruhrorter Börse notiert. Wegen der längeren Fahrtdauer und des Heranbringens des Leerkahns sind jedoch die Frachten ab Rhein-Herne-Kanal immer etwas teurer, als diejenigen ab Ruhrort.

Auf dem Dortmund-Ems-Kanal usw. werden hingegen Frachten börsenmäßig nicht notiert. Sie werden hier lediglich zwischen Schiffern und Verfrachtern gehandelt, d. h. vereinbart.

Die amtlichen Notierungen der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort lauteten z. B. am 30. Oktober 1925 wie folgt:

Bestimmung	A		B		C
	Von den Rhein-Ruhrhäfen		Von den Häfen des Rhein-Herne-Kanals <sup>1)</sup>		
	Frachtsätze <i>M</i>	Tagesmiete <i>ℳ</i>	Frachtsätze <i>M</i>	Tagesmiete <i>ℳ</i>	Schlepplöhne von den Rhein-Ruhrhäfen <i>M</i>
Mainz-Gustavsburg . . . . .	1,00	—	1,15	—	—
Mannheim . . . . .	1,00	—	1,15	—	—
Karlsruhe . . . . .	1,20	—	—	—	—
Rotterdam frei Schleppen	0,80	—	1,10	—	—
„ einschl. „	0,95	—	1,25	—	—
Antwerpen Süd . belg. Fracs.	8,00	—	10,00	—	—
Brüssel . . . . . „	10,25	—	12,25	—	—
Lüttich . . . . . „	17,00	—	19,00	—	—

Die Notierungen an der Ruhrorter Börse finden praktische Anwendung nur auf die Einzelverfrachtung des Einzel(Partikulier)-Schiffers. Das Hauptverfrachtungsgeschäft liegt aber in der Hand des „Kohlenkontors“.

Die Partikulierschiffer sind zusammengeschlossen zu einem Partikulierschifferverband. Der Verband (keine Unternehmung wirtschaftlicher Art) zählte z. B. 1922 ungefähr 1000 Schiffer als Mitglieder mit einem Kahnraum, der ungefähr demjenigen der Reedereien gleichkam. Schleppkraft hat der Verband kaum. Im Gegensatz zu den Reedereien übernimmt der Partikulierschiffer keine — besonders abzuschließende — Versicherung der Güter.

<sup>1)</sup> Auf dem Rhein-Herne-Kanal besteht das staatliche Schleppmonopol.

Die Frachten auf der Oder betragen April 1926 bergwärts (Erze) von Stettin nach Breslau 4,30, nach Cosel 5,40 *M* je t. Talwärts (Kohle) von Cosel nach Stettin 5,80, nach Berlin 6 *M*, nach Hamburg 9 *M* je t.

Im Gegensatz zu den Partikulierschiffern stehen die Reedereifirmen auf dem Rhein, insbesondere die Rheinische Kohlenhandels- und Reederei-Gesellschaft (kurz *Kohlenkontor* genannt) zu Mülheim-Ruhr.

Bezüglich des Kohlenkontors verhält es sich, wie folgt:

Der Kohlenhandel hatte in frühester Zeit seinen Sitz in Mülheim-Ruhr. Die meisten Kohlenhändler waren zugleich Gewerke und Schiffsbesitzer (z. B. Mathias Stinnes).

Noch zu Anfang der 1880er Jahre vollzog sich die Kohlenversorgung Süddeutschlands ab Grube unmittelbar auf der Bahn. Bayern bezog hauptsächlich bayerische, böhmische, schlesische und sächsische Kohle, nur in Sonderfällen (Schmiedekohlen und Anthrazit) auch Ruhrkohle. Die Gasanstalten Bayerns, Württembergs und Badens, sowie Industriewerke Badens und Württembergs verfeuerten neben Ruhrkohle Saarkohle. Erst mit der Verfeinerung der Ruhrkohle, der *Kohlenwäsche*, die ein absolut hochwertiges Material lieferte, erhielt die Ruhrkohle auf dem süddeutschen Markt den Vorsprung.

Gefördert wurde diese Entwicklung durch die billigen Wasserfrachten der Rheinschiffahrt, die sehr bald am Mittel- und Oberrhein, wie auch in Holland in enger Verquickung mit dem *Kohlenhandel* aufblühte. Neue Hafenanlagen, Stapelplätze in Mannheim usw. entstanden, die Reedereien vergrößerten sich. Mit der Zunahme des Verkehrs auf dem Rhein wuchs auch der gegenseitige Wettbewerb im Kohlenhandel.

Um den gegenseitigen Preisunterbietungen der Kohlengroßhändler auf dem Rhein (Herabdrücken der Rheinflrachten) ein Ende zu machen und auch die geschäftlichen Vorteile eines Zusammenschlusses auszunutzen, wurde am 12. Dezember 1903 unter Zusammenschluß der bis dahin für Süddeutschland maßgebend gewesenen Kohlenhändler die Rheinische Kohlenhandels- und Reederei-Gesellschaft (kurz „Kohlenkontor“ genannt) zu Mülheim-Ruhr gegründet, nachdem schon im Jahre 1901 eine Preiskonvention zwischen Duisburger, Mülheimer und Mainzer Kohlengroßhändler zustande gekommen war.

Gründer des Kohlenkontors waren:

- a) das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat Essen. Es beteiligte sich an dem vorläufig festgesetzten Aktienkapital von 3 Mill. *M.* in Höhe von 1,8 Mill. *M.*, erhielt also die Majorität;
- b) die Firma Franz Haniel & Co. in Duisburg-Ruhrort;
- c) die Firmen Mathias und Hugo Stinnes in Mülheim-Ruhr;
- d) die Firma Bergbau und Schiffahrt-Aktiengesellschaft Kannen-  
gießer Mülheim-Ruhr (jetzt Harpener Bergbau A.-G.).

Die Gesellschaft verfolgte den Zweck, den Handel in Steinkohle, Koks und Briketts, der bis dahin von einer Anzahl Firmen selbständig geführt wurde, in einer Hand zu vereinigen. Beitreten konnten alle Firmen, die in den Jahren 1901—1903 wenigstens 50 000 t Kohle vom Syndikat für eigene Rechnung bezogen und in das für die Vereinigung in Betracht kommende Gebiet abgesetzt hatten. Ein Teil der Firmen waren reine Kohlenhandelsfirmen, während die doppelte Anzahl im Besitz von Dampfbooten war<sup>1)</sup>. Zur Erreichung des von der Vereinigung angestrebten Zwecks übertrug das Kohlensyndikat der Gesellschaft den alleinigen Verkauf seiner Produkte in das ihr zugewiesene Interessengebiet (Süddeutschland usw.), auf dem Eisenbahn- wie Wasserwege, mit Ausnahme jedoch von Hochofen- und Gießereikoks, sowie der Lieferungen an Eisenbahnen, Gasanstalten, Behörden und solche Werke, die einen jährlichen Mindestverbrauch von 6000 t hatten.

Wie ausgeführt, waren die Unterbietungen, aber auch die natürlichen Schwankungen der Rheinfrachten geeignet, eine einheitliche Preispolitik des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats auf dem Wasserweg des Rheins zu durchkreuzen. Mit in die Gründungsidee des Kohlenkontors wurde deshalb aufgenommen die Festsetzung des Oberrheinzuschlags.

Wie der Kohlenverbraucher Süddeutschlands beim Eisenbahnbezug aus den feststehenden Teilen des Kohlenpreises und der Fracht genau den Gesamtkohlenpreis errechnen konnte, so sollte auch auf dem Wasserwege die Fracht eine konstante sein.

Im allgemeinen verkauft das Syndikat loco Zeche. (Über die genaueren Verkaufsmodalitäten späterhin.) Um jedoch die geschilderten Preisschwankungen der Rheinfracht auszuschließen, erfolgt der Verkauf über den Rhein nach Mannheim usw. von den Zechen bis frei Schiff oder frei Wagen oder frei Lager Mannheim usw., d. h. es werden die durchschnittlichen Transport- sowie Umschlagkosten usw. ab Frachtbasis Wanne oder Gelsenkirchen bis Mannheim usw. eingerechnet. (Oberrheinzuschlag). Seit Einführung des Kohlenwirtschaftsgesetzes ist der Oberrheinzuschlag an die Genehmigung des Reichskohlenverbands gebunden.

Damit die freien — dem Kohlenkontor nicht beigetretenen — Reedereien konkurrenzfähig bleiben, bildet die Kontorfracht für sie gleichfalls den Maßstab ihrer Frachtenbildung.

---

<sup>1)</sup> Das Kohlenkontor selbst hat keine Flotte. 1913 verfügte z. B. Mathias Stinnes über 83 Kähne, Hugo Stinnes über 30 Kähne, Raab, Karchen & Co. über 39 Kähne.

Da die Kontorfracht eine durchschnittliche, konstante Fracht bedeutet, kann sie sich zu gewissen Zeiten über die in Ruhrort „gehandelte“ Fracht erheben oder auch darunter bleiben.

Der Oberrheinzuschlag setzte sich z. B. Anfang 1925 wie folgt zusammen:

Eisenbahnfracht von den Zechen zu den Ruhrhäfen einschl. Zechenanschlußfracht (gerechnet auf der Frachtbasis Gelsenkirchen Hbf., während früher nach alter Erfahrung stets mit der Basis Wanne gerechnet wurde) . . . . .	1,96 RM
Hafenfracht Ruhrort . . . . .	0,23 „
Einladekosten, Wertgebühren und sonstige Hafenspesen in Ruhrort	0,27 „
Schiffstransportsatz nach Mannheim . . . . .	3,25 „
Manko . . . . .	0,17 „
Zinsen . . . . .	0,19 „
Ausladen zuzüglich der anteilmäßigen Mehrkosten für notwendigen doppelten Umschlag bei zeitweiliger Lagerung . . . . .	0,75 „
Lagerverluste, Spesen, Zinsen, Umsatzsteuern, Bugsierkosten usw. .	0,08 „
Handelsnutzen (einschl. Generalunkosten) . . . . .	0,42 „
	7,32 RM.

Als Oberrheinzuschlag gelten:

	bei Mannheim	Karlsruhe	Kehl	
für das Jahr 1914	4,50	5,10	5,90 RM	für die t
„ „ „ 1926	6,85	7,40	8,85 „ „ „ „	

In der ersten Hälfte des Jahrs 1926 fand eine Reduzierung dieses Zuschlags und des Kohlenverkaufspreises für Süddeutschland um 2 *M* statt.

Die genauen Schwankungen des Schiffstransportsatzes waren die folgenden (Durchschnittszahlen des Monats):

M o n a t	Kohlenkontor Frachtbasis Mannheim ab Ruhrort einschl. Schlepplohn		Exportkohlen Ruhr —Rotterdam ausschl. Schlepplohn		Getreide Rotterdam —Mannheim einschl. Schlepplohn		Export- Massengut Mannheim —Rotterdam einschl. Schlepplohn	
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926
	<i>M</i>		<i>M</i>		fl.		fl.	
Januar . . . . .	3,25	3,25	1,85	2,11	3,30	1,85	2,24	1,87
Februar . . . . .	3,25	3,25	1,00	1,33	2,20	1,75	1,31	1,85
März . . . . .	3,25	3,25	0,70	0,65	1,80	1,52	0,89	1,27
April . . . . .	3,25	2,87½	0,65	0,52	1,30	1,23	0,80	1,08
Mai . . . . .	3,25	2,87½	0,65	1,20	1,27	1,21	0,74	1,14
Juni . . . . .	3,25	2,87½	0,75	1,20	1,53	1,80	0,73	1,25
Juli . . . . .	3,25	2,87½	1,15	2,23	2,31	1,90	1,16	1,75
August . . . . .	3,25	2,87½	1,00	2,13	2,12	2,22	1,32	2,07
September . . . . .	3,25	2,87½	0,80	2,11	1,93	2,22	1,02	2,55
Durchschnitt	3,25	3,00	0,95	1,50	1,95	1,69	1,13	1,54

Über die genaueren Einzelheiten der zwischen Kohlensyndikat und Kohlenkontor getroffenen Vereinbarung gibt der nachstehend wiedergegebene Gründungsvertrag Auskunft:

Auszug aus dem  
zwischen dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat und dem  
Kohlenkontor im Jahr 1903 abgeschlossenen Vertrag:

„Zur Erreichung des von der Vereinigung angestrebten Zwecks überträgt das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat für die Zeitdauer vom 1. April 1904 bis 31. März 1915 der Vereinigung den Alleinverkauf seiner Produkte in das ihr zugewiesene Interessengebiet, mit der Einschränkung jedoch, daß das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat berechtigt ist, Lieferungen an Eisenbahnen und, bei Lieferungen an die königlich preußischen und die ihrer Verwaltung unterstellten Eisenbahnen, auch an deren Beamte und Arbeiter, Lieferungen an Gasanstalten, an Behörden und an diejenigen Werke, welche einen Selbstverbrauch an Syndikatsbrennstoffen von mindestens 6000 t im Jahr haben, u n m i t t e l b a r abzuschließen und auszuführen. Abgesehen von den Lieferungen an die königlich preußischen Staatsbahnen, dürfen solche Lieferungen jedoch nur ausnahmsweise erfolgen. Ganz ausgeschlossen von dem Alleinverkauf bleiben Hochofenkoks und Gießereikoks für Hüttenwerke. Erfolgt die Ausführung der vom Syndikat übernommenen Lieferungen über den Wasserweg, so ist der Transport dieser Mengen der Vereinigung zu überweisen.

Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat und die der Vereinigung beitretenden Firmen stellen der Vereinigung ihre Reedereien, Umschlag- einrichtungen, Lagerplätze und Brikettfabriken zur Verfügung. (Es folgen im Vertrag die näheren Bedingungen.)

Für den Transport von frei Waggon Ruhr-Rheinhäfen bis frei Schiff Rhein-Mainhäfen einschließlich Versicherung und freies Lichten werden folgende Sätze vereinbart:

- a) Nach Mainz—Gustavsburg pro 10 t 25 *M*, und zwar 12 *M* für Schlepplohn, 13 *M* für Kahnfracht;
- b) nach Frankfurt a. M.—Offenbach und vorliegenden Mainstationen (zuzüglich der jeweiligen Main-Kanalabgaben) für 10 t 26 *M*, und zwar 12 *M* für Schlepplohn, 14 *M* für Kahnfracht;
- c) nach Worms, Mannheim—Rheinau und Ludwigshafen a. Rh. für 10 t 26 *M*, und zwar 12 *M* für Schlepplohn, 14 *M* für Kahnfracht;
- d) nach Maxau—Karlsruhe pro 10 t 30 *M*, und zwar 14 *M* für Schlepplohn, 16 *M* für Kahnfracht;

- e) nach Lauterburg pro 10 t 35 *M*, und zwar 18 *M* für Schlepplohn, 17 *M* für Kahnfracht;
- f) nach Kehl-Straßburg pro 10 t 42 *M*, und zwar 23 *M* für Schlepplohn, 19 *M* für Kahnfracht.

Diese Sätze gelten für die ersten vier Jahre und können dann von vier zu vier Jahren geändert werden.“

Das Belieferungsgebiet des Kohlenkontors (Verkauf und Verfrachtung auf dem Rhein) war bislang Süddeutschland, Elsaß-Lothringen, die Schweiz, Vorarlberg, Tirol, Salzburg, Salzkammergut, Oberösterreich, das französische Departement Doubs und Saône sowie das Territoire de Belfort. Hinzu kam für die Jahre 1916 bis 1924/25 das Recht des Wassertransports für Kohlen in bestimmten Mengen nach den Niederlanden an die Steenkohlen-Handels-Vereenigung, für die in den Jahren 1904 bis 1916 größere Mengen durch das Kontor verkauft und verfrachtet worden waren.

Das Kohlenkontor stellte am 31. Januar 1924 seine Lieferungstätigkeit ein. Mit dem 1. Februar 1924 trat das Kohlenkontor Weyhenmeyer & Co. Kommanditgesellschaft in Mülheim-Ruhr in die Lieferungs-geschäfte der früheren Firma ein.

Die Verlegung des Sitzes der Zentralverwaltung nach Mannheim wurde am 5. Februar 1926 beschlossen.

Hinsichtlich des dem Kohlenkontor zugewiesenen Verkaufs-gebiets ist eine Einschränkung nunmehr insoweit eingetreten, als sein Belieferungsgebiet auf Süddeutschland beschränkt ist. Das Ausland (die Schweiz, Holland usw.) wird als bestrittenes Gebiet nach den hierfür geltenden und bereits erwähnten Grundsätzen behandelt.

Zu beachten ist aber der Paragraph 39 des Syndikatsvertrags, der folgendes bestimmt:

„Insoweit die nach dem bisherigen Auslandsgebiet der Syndikat-handelsgesellschaft Mülheim abzusetzenden Mengen über den Rhein verfrachtet werden, erfolgt der Transport, die Spedition und etwaige Lagerung durch die Syndikatshandelsgesellschaft Mülheim.“

Hierdurch verbleibt dem Kohlenkontor das Verfrachtungs-geschäft auf dem Rhein auch für die Schweiz usw. (nicht aber für Holland).

Die Lieferung an Eisen- und Stahlwerke (einschließlich der Hoch-ofenwerke), an Eisenbahnen, Brikettfabriken, Kokereien, Gasanstalten und Elektrizitätswerke ist seitens des Kohlenkontors nur mit Genehmigung des Kohlensyndikats gestattet.

Der Transport der Mengen, die das Kohlensyndikat un-mittelbar auf dem Wasserweg nach Süddeutschland verkauft, muß

jedoch nach den bestehenden Abmachungen durch das Kohlenkontor erfolgen.

Der Verbraucher in Süddeutschland hat die Wahl zwischen der Lieferung auf dem Bahnweg ab Zeche oder auf dem Wasserweg ab Mannheim usw.

Erfolgt die Lieferung auf dem Bahnweg ab Zeche, so ruft das Kohlenkontor die Sendung beim Syndikat ab, das alsdann einer Zeche den Auftrag erteilt. Die Fracht wird in Überweisung gestellt, also vom Empfänger bezahlt. Das Syndikat stellt dem Kohlenkontor den Preis für Kohle ab Zeche in Rechnung.

Bei Lieferung auf dem Rheinweg (ab Oberrhein- oder Main-Häfen) bezahlt der Empfänger gleichfalls die Eisenbahnfracht, und zwar ab Mannheim. Diese Sendungen werden von den Zechen an das Kohlenkontor in Ruhrort adressiert. Die Eisenbahnfracht bis Ruhrort wird von jeder einzelnen Abgangstation in Überweisung gestellt, also der Eisenbahn vom Kohlenkontor bezahlt. Dem Kohlenkontor wird vom Syndikat wie auf dem Bahnweg auch hier nur der Kohlenpreis ab Zeche in Rechnung gestellt. Die übrigen Kosten des Umschlags, Wassertransports usw trägt das Kohlenkontor, das wiederum dem süddeutschen Empfänger neben dem Kohlenpreis die gesamten Transportkosten ab Zeche in Form des Oberrheinzuschlags in Rechnung stellt.

Um die gleichmäßige Beschäftigung der Zechen, unbekümmert um ihre Lage, zu gewährleisten, rechnet das Kohlenkontor die Eisenbahnvorfracht auf Grund eines Durchschnittfrachtsatzes bis frei Bahnhof Ruhrort mit dem Syndikat monatlich ab. Dies ist der Frachtsatz Gelsenkirchen-Ruhrort von zur Zeit 1,90 *M* nebst 0,06 *M* Zechenanschlußgebühr je Tonne. Ist die wirklich den einzelnen Zechen entstandene Fracht in einem Monat höher als die nach der Gesamttonnenzahl und mit 1,96 *M* zu multiplizierende Fracht, so trägt das Syndikat die Mehrfracht. Im entgegengesetzten Fall geht die Differenz zu Lasten des Kohlenkontors.

Auch bei Verladungen ab Kanalzeche wird dem Kohlenkontor vom Syndikat lediglich der Zechenpreis in Rechnung gestellt, allerdings unter Hinzusetzung der Zechenvorfracht. (Zechenbahn bis zum Hafen.) Die Zechenvorfracht wird vom Syndikat mit den einzelnen Zechen vereinbart. Sie beträgt zur Zeit im Durchschnitt 0,80 *M* für die Tonne in westlicher und 0,70 *M* in östlicher Richtung. (In östlicher Richtung muß wegen des sich hier besonders bemerkbar machenden „bestrittenen“ Gebiets ein niedrigerer Gesamtpreis erzielt werden.) Das Syndikat erstattet den Zechen stets nur die vereinbarten Sätze, auch wenn die tatsächlich entstandenen Vorfrachten höher sein sollten.

An die Stelle der in dem Oberrheinzuschlag enthaltenen Position Eisenbahnfracht bis Ruhrort, Hafenbahnfracht usw. tritt bei Verladung ab Kanalhafen die erwähnte Zechenvorfracht (Überladegebühr genannt), die Kanalabgabe sowie ein besonderer Frachtzuschlag für längere Transportdauer<sup>1)</sup>. Bei der Verladung ab Rheinhafenzeche deckt der entsprechende Teil des Oberrheinzuschlages die gesamten Verladekosten. Jedenfalls ist der Oberrheinzuschlag stets derselbe, gleich ob ab Kipper Ruhrort, Kanal- oder Rheinzeche verladen wird.

(Wegen der Verfrachtung rheinabwärts vgl. die spätere Darstellung.)

## 2. Rheinhäfen, Flüsse, Kanäle.

### 1. Duisburg-Ruhrort.

Die Hafenanlagen bestehen aus drei Teilen, dem Ruhrorter, Duisburger und Hochfelder Hafen. Das Gesamtgebiet der Hafenanlagen umfaßt 631,4 ha, davon sind Wasserflächen 183,9 ha, Umschlag- und Lagerplätze 225 ha, Wege und Eisenbahnanlagen 223,3 ha sowie 265 km Bahnleise. Der Ruhrorter Hafen ist der bedeutendste unter ihnen. An der Einmündung der Ruhr und des Rhein-Herne-Kanals in den Rhein gelegen, stellt er als Wasserumschlagplatz des Ruhrreviers den größten Binnenhafen der Welt dar.

#### I. Hafen Ruhrort.

Wie noch auszuführen sein wird, hatten die Schiffer auf der Ruhr bis zum Jahr 1868 Abgaben, die sogenannten Ruhrschiifahrtgefälle zu entrichten. Bei der regen Schiifahrt auf der Ruhr in den 1850er und 1860er Jahren konnten erhebliche Beträge dem — zuerst vom Oberpräsidenten der Provinz Westfalen (Verdienste des Oberpräsidenten v. Vincke), ab 1845 von der Regierung zu Düsseldorf verwalteten — Ruhrschiifahrtfonds überwiesen werden. Zweckbestimmung dieses Fonds war die Erhaltung und Verbesserung der Ruhrschiifahrt einschließlich des Ruhrorter Hafens. Aus seinen Mitteln sind dann auch die älteren Hafenanlagen in Ruhrort nach und nach geschaffen worden. Als die Ruhrschiifahrtabgaben am 1. Januar 1868 aufgehoben wurden, war noch ein Kapital von fast 900 000 *M* vorhanden. Auf der anderen Seite hatte aber der Verkehr im Ruhrorter Hafen bereits einen derartigen Umfang angenommen, daß aus den Hafeneinnahmen nicht allein der weitere Ausbau des Hafens selbst, sondern auch die Unterhaltungskosten der Ruhr bestritten werden konnten.

---

<sup>1)</sup> Zu beachten ist auch die etwas teurere Kahnfracht auf dem Rhein-Herne-Kanal, als ab Ruhrort, sowie das staatliche Schlepplmonopol nebst Schiifahrt-abgaben.

Die ersten Anfänge des Hafens Ruhrort gehen zurück bis auf die Jahre 1715 bis 1735. Ein leistungsfähiger Hafen entstand zum ersten Mal (Kabinettsordre vom 6. Dezember 1819) nach Aufleben der Ruhrschiffahrt in den Jahren 1820—1825.

Der Kostenbedarf dieser Bauten (insgesamt 494 435 *M*) wurde bestritten aus dem Verkauf von 31 207 qm Kohlenniederlageplätzen, aus der Miete der übrigen Lagerplätze, aus dem Hafen- und Schutzgeld, aus dem sogenannten „Ringelgeld“ (Abgabe zur Bestreitung der Baukosten nach Ringeln — 1½ Zentner Steinkohle — bemessen und bis 1853 erhoben) sowie aus einer auf den Ruhrschiffahrtssfonds genommenen Anleihe von 362 700 *M*.

Die Kohlenabfuhr stieg von 160 000 t im Jahr 1826 auf 340 000 t im Jahr 1834.

Erweiterungsanlagen wurden gebaut 1837—1842 (Schleusenhafen) und 1859—1868 (Nord- und Südhafen). In den Jahren 1848—1853 erhielt der Hafen Eisenbahnanschluß an die Köln-Mindener, 1868 an die Bergisch-Märkische Bahn. Der Verkehr stieg weiter. 1872—1890 wurde der sogenannte Kaiserhafen gebaut. 1903—1908 wurden in den Meidericher Ruhrwiesen 3 neue Hafenbecken hergestellt. Die Kosten dieser Neuanlagen wurden auf 13,9 Millionen Mark bemessen. Die Gesamthafenfläche betrug nunmehr 128 ha.

Im Zusammenhang mit dem Bau des Rhein-Herne-Kanals wurden 1911—1914 die ältesten Hafenbecken (der alte Hafen und der Schleusenhafen) zur Herstellung besserer Hafenzufahrten umgebaut und zum großen Teil zugeschüttet.

Ein Schleusenabstich aus dem Rhein-Herne-Kanal zur Ruhr, der die zweite Verbindung dieses Kanals mit dem Rhein unter Benutzung der unteren Ruhr schaffen soll, wird im Jahr 1927 fertiggestellt sein, und zwar für Schiffe bis 1700 t Tragfähigkeit.

Weitere Erweiterungspläne des Hafens schweben.

Das Hafengebiet ist Eigentum des Ruhrfiskus, eigentlich des Ruhrschiffahrtssfonds, der jedoch keine eigene Rechtspersönlichkeit mehr hat, sondern nur noch die Eigenschaft eines besonderen Staatsfonds.

Die Ruhrorter Hafenanlagen (wie auch die Ruhrschiffahrtanlagen) sind, wie nochmals betont werden mag, aus ihren eigenen Einnahmen, in früherer Zeit hauptsächlich aus den Ruhrschiffahrtabgaben, in neuerer Zeit aus den Hafeneinnahmen, also aus Abgaben der Montanindustrie, der Reedereien und des Handels entstanden. Lediglich für die erstmaligen Schleusenanlagen in den Jahren 1876—1878 hatte der Staat mit eigenen Mitteln beigesteuert.

Erst die großen Erweiterungsbauten der Jahre ab 1903 machten es für den Ruhrschiffahrtfonds erforderlich, das bisherige System durch Aufnahme von Anleihen zu ergänzen. Die — auf ungefähr 8 Millionen Mark veranschlagten — Kosten für den neuen Hafen b a h n h o f (Ruhrort Hafen neu) waren von der Staatseisenbahnverwaltung zu tragen.

Als Pläne für den weiteren Ausbau der Hafenanlagen sind zurzeit vorgesehen: Bau einer Umschlageinrichtung am Nordufer des Kaiserhafens (die Verwendung von Großraumgüterwagen macht die Errichtung neuer Vorrichtungen erforderlich), Verbreiterung des Kaiser- und Außenhafens, Vertiefung des Außen- und Innenhafens zwecks Aufnahme von Schiffen mit größerem Tiefgang.

Das Projekt des Rheinhafens auf Duisburger Gebiet schwebt schon seit langen Jahren. Demgegenüber ist aber insbesondere das weitere Vorrücken des Kohlenbergbaus zur Lippe hin (Hafen Wesel) zu beachten.

Zu erwähnen ist noch ein Eisenbahnbassin, der sogenannte Ruhrorter Eisenbahnhafen, der in den Jahren 1849—50 von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft erbaut wurde und gleich dem gegenüberliegenden Homberger Eisenbahnhafen dem Verkehr der Eisenbahnfähre über den Rhein diente. Er stellte nichts anderes dar, als einen für den Fährbetrieb eingerichteten Seitenkanal. Mit der Verstaatlichung der Eisenbahn ging auch der Hafen in das Eigentum des preußischen Eisenbahnfiskus über. Seit dem Bau der Ruhrort-Homberger Eisenbahnbrücke hat der Hafen seine eigentliche Bedeutung verloren. Auch schon vorher war der Fährbetrieb zwischen dem Homberger und Ruhrorter Bahnhof durch zwei Dampfschiffe besorgt worden.

Zur Zeit beschränkt sich der — unbedeutende — Umschlagverkehr in diesem Hafen auf die Verladung von Kies für Eisenbahnzwecke und auf Zollgüter. Weiter dient er Schiffsreparaturzwecken.

Der Ruhrorter Eisenbahnhafen wurde im Jahr 1907 von der preußischen Staatsbahn an die kgl. preußische Wasserbauverwaltung abgetreten und von dieser am 1. April 1912 in die Betriebsgemeinschaft der Duisburg-Ruhrorter Häfen eingebracht.

## II. H a f e n D u i s b u r g.

Während die Ruhrorter Hafenanlagen auf dem rechten (westlichen) Ufer der Ruhr liegen, befinden sich die — im Eigentum der Stadt stehenden — Duisburger Hafenbecken auf dem linken Ruhrufer, jedoch unter völliger räumlicher Trennung von dem Ruhrorter Hafen. Im Gegensatz zum Hafen Ruhrort, der eine Staatsgründung bedeutet, ging der Duisburger Hafen aus der Initiative der Bürgerschaft hervor.

Der Duisburger Hafen besteht aus:

- α) dem Außenhafen, der in den Jahren 1828—1831 ursprünglich als Rheinkanal gebaut wurde. (Der Rhein hatte sich nämlich im Jahr 1270 zwei Kilometer von Duisburg entfernt ein neues Bett gegraben.)
- β) dem Zollhafen, einem Seitenkanal des Außenhafens. Er wurde 1831 eröffnet.
- γ) dem Innenhafen, einer Verlängerung des Außenhafens landeinwärts. Er wurde erbaut in den Jahren 1840—1844 und 1889—1893.  
Durch den Bau in den Jahren 1840—1844 erhielt der Hafen Verbindung mit der Ruhr. Zugrunde lag diesem Projekt der Wettbewerb mit dem immer mehr aufblühenden Hafen Ruhrort.
- δ) dem Parallelhafen (Rheinhafen, parallel zum Innenhafen laufend). Er wurde erbaut in den Jahren 1895—1898, gleichfalls im Wettbewerb gegen Ruhrort.

Die Hafenbecken waren teils vom Rhein-Kanal- oder Rhein-Ruhrkanal-Aktienverein, teils von der Stadt Duisburg erbaut. 1889 übernahm die Stadt Duisburg das gesamte Eigentum des Rhein-Ruhrkanal-Aktienvereins.

Der erste Eisenbahnanschluß erfolgte 1849 in der Weise, daß die Köln-Mindener Bahn einen Schienenstrang nach der Südseite des jetzigen Innenhafens legte. Der übrige Teil des Hafens wurde 1864 an die Bergisch-Märkische Bahn angeschlossen.

Lag das Schwergewicht des Ruhrorter Hafens im Massengüterverkehr (Kohlenumschlag) begründet, so war das Charakteristische des Duisburger Hafens die Spedition, sowie der Handel (Kolonialwaren usw.), insbesondere nach und von Holland.

Noch jetzt dient der Duisburger Hafen vornehmlich dem Umschlag von Getreide, Mehl, Holz und sonstigen Speditionsgütern, während der Hafen Ruhrort hauptsächlich Ausfuhrhafen für Kohle und Einfuhrhafen für Erze geblieben ist.

### III. H a f e n D u i s b u r g - H o c h f e l d .

Als dritter Hafen kommt noch der Hochfelder Hafen hinzu, der in den Jahren 1867—1874 von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft erbaut und bei deren Verstaatlichung 1880 vom preußischen Eisenbahnfiskus mit übernommen wurde.

Der Hafen wurde 1869 in Betrieb genommen mit der Zweckbestimmung, der Rheinischen Bahn Verkehr zuzuführen. Er besteht aus dem Kultus-Nord- und Südhafen. Sein Verkehr, der hauptsächlich im Um-

schlag der dort ansässigen Firmen besteht, ist gegenüber Duisburg und Ruhrort nur von geringerer Bedeutung. —

Durch das Nebeneinanderbestehen verschiedener Eisenbahnlinien für die drei Häfen entstanden harte Konkurrenzkämpfe, sich auf der einen Seite in Frachtunterbietungen, auf der andern Seite in der Erhebung hoher Gebühren beim Übergang von einer Bahn zur andern auswirkend. Auch die Häfen selbst wetteiferten durch Schaffung günstiger Umschlagbedingungen usw. gegeneinander.

Erst mit der Eisenbahnverstaatlichung wurde, wie noch genauer auszuführen sein wird, eine weitgehende Gleichstellung der Häfen erreicht.

Anstatt weiter im Wettbewerb zu einander zu stehen, kam späterhin im Jahr 1905 auch eine Einigung zwischen den Interessen der Häfen Ruhrort und Duisburg selbst, wie folgt, zustande:

An Stelle einer geldlich stark belastenden Übernahme des städtischen Hafens Duisburg durch den Staat vereinigten sich am 1. Oktober 1905 der Ruhrfiskus und die Stadt Duisburg zu einer Gesellschaft (Interessen- und Betriebsgemeinschaft) im Sinn der Paragraphen 705 bis 740 des Bürgerlichen Gesetzbuchs mit dem Zweck der gemeinsamen Verwaltung und Nutzbarmachung ihrer Häfen, sowie zur Verzinsung und Tilgung der Hafenschulden.

Der Hafen Hochfeld blieb noch als Eigentum des preußischen Eisenbahnfiskus der Eisenbahndirektion Essen unterstellt, bis er im Jahr 1908 an die preuß. Wasserbauverwaltung überging. (Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. Oktober 1908. Die Modalitäten des Eigentumsübergangs sind niedergelegt in der Übergabeverhandlung vom 15. September 1908. Hiernach verblieb lediglich in dem — der Kiesverladung für die Eisenbahnverwaltung dienenden — Nordhafen das Gelände mit den Gleisen der Eisenbahnverwaltung, während im übrigen das Eigentum an den Hochfelder Hafenanlagen auf die Wasserbauverwaltung überging.) Mit diesem Übergang auf die Wasserbauverwaltung wurde der Hochfelder Hafen gleichfalls Mitglied der Vereinigung.

Den Anlaß zu der Vereinigung bot der Entschluß, den Ruhrorter Hafen zu erweitern. Da dem der Duisburger Hafen nicht betätigungslos zusehen konnte, auf der andern Seite aber zwei gewaltige Häfen das vorhandene Verkehrsbedürfnis überschritten haben würden, einigte man sich auf eine Interessen- und Betriebsgemeinschaft, wobei der Hafen Duisburg für seinen Verzicht auf einen Hafenneubau entsprechend seinem bisherigen Verkehr in Duisburg auch an den Einnahmen des erweiterten Ruhrorter Hafens teilnahm.

Nach dem Vertrag bleibt jeder der vertragschließenden Teile Eigentümer seiner Hafenanlagen. Die Häfen werden als einheitliche Verkehrsanlage für gemeinsame Rechnung der Vertragschließenden unterhalten, betrieben und bewirtschaftet. Die Verwaltung der vereinigten Häfen wird durch den Ruhrfiskus unter der Bezeichnung „Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen“ geführt. Die Stadt übt durch einen Hafenbeirat ihre einem nicht geschäftsführenden Gesellschafter zustehenden gesetzlichen Rechte aus.

Aus den Einnahmeüberschüssen werden 10 % einem Betriebs-, Erneuerungs- und Reservefonds zugeführt, dessen Höchstbetrag auf 5 Mill. Mark festgesetzt ist. Der Rest wird den Beteiligten je zur Hälfte überwiesen. In demselben Verhältnis haben beide Teile zur Deckung etwaiger Fehlbeträge beizusteuern. Jeder Gesellschafter hat seinen Gewinnanteil zur Verzinsung und Tilgung seiner Hafenschulden zu verwenden. Sechs Monate, nachdem auf diese Weise die gegenwärtig vorhandenen und etwa noch aufzunehmenden Hafenschulden der Stadt Duisburg getilgt sind, erlischt die Gesellschaft. Innerhalb dieser sechs Monate kann der Ruhrfiskus die Duisburger Hafenanlagen ohne jede Entschädigung in sein Eigentum übernehmen. Auch ist dem Ruhrfiskus das Recht eingeräumt, den städtischen Hafen jederzeit unter Auflösung des Gesellschaftsverhältnisses für eine dem Betrag der ungetilgten Hafenschuld entsprechende Kaufsumme zu erwerben.

Die in der letzten Zeit von den Handelskreisen Duisburg-Ruhrorts gewünschte Umwandlung der Gemeinschaft in eine Aktiengesellschaft ist soweit gediehen, daß das Preußische Staatsministerium nunmehr (April 1926) dem Staatsrat den einstweiligen Entwurf eines Gesetzes wegen Übertragung der staatlichen Hafenanlagen in Duisburg an eine Aktiengesellschaft zugeleitet hat. Die Mängel der gegenwärtigen Organisation lägen, wie ausgeführt wird, darin, daß eine behördliche Betriebsverwaltung mit ihren vielfältigen Abhängigkeiten und ihrer geringeren Selbständigkeit sich wechselnden Wirtschaftsverhältnissen nicht so schnell anzupassen vermöge, wie es dem Tempo der wirtschaftlichen Entwicklung entspräche und es einer freier gestalteten privatwirtschaftlichen Betriebsform möglich sei.

Aus diesem Grund sieht der Gesetzentwurf die Übertragung der staatlichen Häfen mit allen Grundstücken, Anlagen, Rechten und Verbindlichkeiten an eine Aktiengesellschaft vor. Eine Beteiligung des Privatkapitals ist auch in dem neuen Entwurf nicht geplant. Die Aktiengesellschaft soll allein mit der Stadt Duisburg gebildet werden, die den städtischen Hafen mit allen dazu gehörenden Anlagen einbringen wird. Damit würde an der nunmehr schon über 20 Jahre bewährten Vereini-

gung der staatlichen und städtischen Häfen festgehalten. Die Berechnungen ergeben ein Gesamtvermögen der Aktiengesellschaft von 46 Mill. RM, wovon 31,2 Mill. RM vom Staat (dem Ruhrfiskus) und 14,8 Mill. RM von der Stadt Duisburg eingebracht werden. Hieraus ergibt sich als Verteilungsschlüssel das Verhältnis von etwa 2 : 1 oder für den Staat eine Beteiligung am Aktienkapital von 66% % und für die Stadt eine solche von 33½ %. Entsprechend diesem Anteilverhältnis werden dem Staat von den 16 Aufsichtsratsstellen 10 und der Stadt Duisburg 6 zugewiesen. Der Staat ernennt den Vorsitzenden im Aufsichtsrat, die Stadt dessen Stellvertreter. Unter Verzicht auf eine Gewinnausschüttung wird die Hauptversammlung über die Verwendung der Überschüsse nur zugunsten der Gesellschaft beschließen können. Die Aktiengesellschaft wird die handelsübliche Form und ihren Sitz in Duisburg erhalten. Das Aktienkapital soll auf 18 Mill. RM festgesetzt werden. Um auch den Hafeninteressenten Gelegenheit zur Mitwirkung an der Verwaltung zu geben, soll ein Hafenbeirat gebildet werden aus sechs von der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu wählenden Sachverständigen.

Inzwischen ist das Gesetz wegen Übertragung der staatlichen Hafenanlagen in Duisburg an eine Aktiengesellschaft vom 24. Juli 1926 (Ges.-S. 1926 S. 230) erlassen worden. Am 30. September 1926 wurde die Aktiengesellschaft für die Duisburg-Ruhrorter Häfen gegründet.

Der sogenannte Rhein-Ruhr-Hafenbetriebsverein — gegründet 1918 — ist eine Vereinigung der an dem Umschlag in den Duisburger Rhein-Ruhrhäfen beteiligten Firmen. Er vertritt die Interessen dieser privaten Firmen namentlich auch gegenüber der Hafenverwaltung und der Eisenbahn.

Die Kohlenzufuhr auf der Eisenbahn nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen war:

1913 . . .	19 159 143 t
1924 . . .	13 951 188 t
1925 . . .	17 376 202 t.

Die Kohlenabfuhr zu Schiff aus den Rhein-Ruhrhäfen betrug insgesamt:

1913 (ohne Orsoy und Essenberg)	21 464 887 t
1924 . . . . .	18 496 022 t
1925 . . . . .	20 449 381 t.

Aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen allein wurden zu Schiff abgefahren:

1913 . . .	18 700 000 t
1924 . . .	14 373 000 t
1925 . . .	17 019 000 t.

Nach der Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals im Jahr 1914 ist ein erheblicher Teil der Kohle zum Rhein ohne Berührung der Umschlag-einrichtungen im Hafen Ruhrort direkt zum Rhein befördert worden. 1915 waren es etwa 2 Mill., 1924 6,5 Mill. t.

Neben Kohlen kommen als Ausfuhrüter hauptsächlich in Betracht die Erzeugnisse der Hüttenwerke sowie die Nebenprodukte bei der Koksgewinnung.

An Einfuhrgütern kommen in erster Linie in Frage: Erze, Schrott, Baumaterialien, Holz und Getreide. —

Die tarifarische Lage der drei Häfen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld, insbesondere ihre tarifliche Gleichstellung, hat sich wie folgt entwickelt:

Die Kabinettsorder vom 6. April 1839, durch die der Duisburger Ruhrkanal und Hafen konzessioniert wurde, bestimmte:

„Unter den obwaltenden Umständen habe Ich keine Bedenken getragen, der Aktiengesellschaft für die Benutzung des Kanals ähnliche Abgaben zu bewilligen, wie sie für den Ruhrorter Hafen durch Meine Order vom 6. November 1819 und 28. November 1836 zugestanden sind, und lasse den Mir vorgelegten bis zum Schluß des Jahrs 1845 für gültig erklärten Tarif von Mir vollzogen Ihnen hierbei wieder zugehen. Auch bei künftigen Tarifregulierungen wird die Rücksicht, daß beide Anstalten nebeneinander bestehen können, maßgebend sein müssen.“

Dementsprechend waren auch von den früheren Privatbahnen auf ihren Linien die kilometrischen Entfernungen und die auf ihrem Grund berechneten Eisenbahnfrachtsätze der Station Ruhrort-Hafen und Duisburg für den Verkehr nach Osten (Richtung Dortmund, Soest und Hagen) sowie nach Nordosten (Richtung Münster und Dorsten-Rheine) gleich bemessen worden, indem die etwa vorhandenen geringen Entfernungsunterschiede von 1—2 km nicht beachtet und die jedesmal niedrigsten Entfernungen gleichmäßig beiden Häfen zugestanden wurden. In der Richtung nach Süden (Düsseldorf), Südosten (Linie Düsseldorf—Hagen nebst Seitenlinien) und Südwesten (Neuß—Köln) hat Duisburg dagegen stets den Vorzug niedrigerer Frachtsätze genossen, weil die Entfernungen von Ruhrort dorthin meist um die Länge der Strecke Ruhrort—Oberhausen—Duisburg = 15 km größer waren. Im Getreideverkehr nach dem Bergischen waren jedoch bis zum Jahr 1881 die Frachtsätze der Stationen Duisburg und Ruhrort gleichgestellt. Diese frühere Gleichstellung der Sätze fand ihre Erklärung in dem Umstand, daß bis zur Verstaatlichung die früheren Privateisenbahnen für Duisburg und Ruhrort nicht die absolut, sondern die über ihre eigenen Linien kürzesten Ent-

fernungen der Tarifberechnung zugrunde gelegt hatten. Nach dem Bergischen ergab sich auf diese Weise für die Bergisch-Märkische Bahn die kürzeste Entfernung für beide Stationen über Styrum—Vohwinkel. Die dann verbleibenden geringen Entfernungsunterschiede hatte man nicht beachtet, vielmehr beide Stationen in den Entfernungen und Tarifen gleichgestellt. So hatte insbesondere die Entfernung nach Elberfeld sowohl ab Station Duisburg, als auch ab Ruhrort tarifmäßig 65 km betragen. Bei der nach der erfolgten Verstaatlichung der früheren Privatbahnen vorgenommenen Neuberechnung der Tarife wurden aber die Entfernungen durchweg über den vorhandenen kürzesten fahrbaren Schienenweg ermittelt. Für Ruhrort ergab sich hierbei eine Entfernung von 66 statt 65 km. Die Entfernungen der Station Duisburg wurden dagegen durch die Berechnung über Düsseldorf ganz wesentlich abgekürzt. Im Verkehr mit Elberfeld sank die Kilometerzahl von 65 auf 50. Bei der damaligen Entfernungsermittlung über Düsseldorf war jedoch irrtümlicherweise die Entfernung der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen des Elberfelder und Köln-rechtsrheinischen Bezirks zu Düsseldorf nicht in Ansatz gebracht worden. Dieser Irrtum wurde bei einer im Jahr 1887 erfolgten Umrechnung der Tarife beseitigt, und betrug alsdann die Entfernung nach Elberfeld ab Duisburg 56, ab Ruhrort wie seither 66 km<sup>1)</sup>.

Als im Jahr 1881 nach erfolgter Verstaatlichung der Köln—Mindener- und Rheinischen Bahn die Lokal- und Nachbartarife der rheinisch-westfälischen Bahnen einer allgemeinen Umarbeitung unterzogen wurden, gelangten auch die Getreideausnahmesätze für Ruhrort nach dem Bergischen (Gleichstellung mit Duisburg) zur Aufhebung.

Für den Kohlenverkehr hatte sich die Sachlage, wie folgt, gestaltet:

Bei dem Aufblühen des Hochfelder Hafens (Konzession im Zusammenhang mit der für die rheinische Zweigbahn Osterath—Essen, Kabinettsorder vom 16. Juli 1863) durch die billigeren Tarife der Rheinischen Bahn und dem Darniederliegen des Duisburger Hafens auf der andern Seite wurde im Jahr 1879 von den Privatbahnen die Gleichstellung ihrer Tarife für K o h l e und K o k s für Hochfeld und Duisburg beschlossen,

---

<sup>1)</sup> In die Tarifberechnung im Verkehr mit Duisburg-Hafen war — in Übernahme einer Einrichtung aus alter Zeit — die ab Duisburg-Hbf. etwa 2 km lange Hafenverbindung nicht eingerechnet worden. Man sah auch damals von einer Änderung dieses Zustands ab, weil erhebliche Hafenerweiterungen mit neuem Bahnanschluß geplant waren, wodurch die Tarifentfernung voraussichtlich eine Umgestaltung erfahren haben würde. Duisburg-Hafen war damals noch nicht Tarifstation.

für Ruhrort jedoch abgelehnt. Die Berufung Ruhrorts auf die angezogene Kabinettsorder vom 6. April 1839 und ein Schreiben der Köln—Mindener Bahn vom 25. Januar 1849 hatten, obgleich die Bergisch-Märkische wie die Köln—Mindener Bahn zur Gleichstellung der Frachten bereit waren, keinen Erfolg, da die Rheinische Bahn in der Verhandlung zu Ruhrort am 3. Februar 1879 erklärte, daß eine Gleichstellung der Frachtsätze für Hochfeld und Ruhrort im Interesse der Existenzfähigkeit des ersteren Hafens nicht zulässig erscheinen und von ihr, der die Ansetzung der Tarifsätze für ihre Strecken freistehe, nicht zugegeben werden könne.

Nach Verstaatlichung der Rheinischen Bahn wurde im Jahr 1880 die von den Interessenten erbetene und von der Regierung zu Düsseldorf befürwortete gleichmäßige Regulierung der Frachtsätze nach den Rheinhäfen bei Ruhrort und Duisburg angeordnet. Es trat dementsprechend am 7. April 1880 der Ausnahmetarif F für die Beförderung von Steinkohlen und Koks nach den Rheinhäfen bei Duisburg und Ruhrort in Kraft.

Die Tariflage war hiernach z. B. im Jahr 1888 folgende: Die im Lokal- und rheinischen Nachbarverkehr für die Stationen Duisburg, Hochfeld-Rh. und Ruhrort-Hafen bestehenden Gütertarife entsprachen der wirklichen Entfernung mit der Ausnahme jedoch, daß Ruhrort-Hafen in östlicher und nördlicher Verkehrsrichtung in denjenigen Fällen, in denen die Mehrentfernung dieser Station gegenüber Duisburg nur 1—2 km betrug, mit Duisburg gleichgestellt war. Hochfeld tarifierte normal.

Die Kohlentarife nach den Rheinhäfen zu Ruhrort, Duisburg und Hochfeld waren unter Zugrundelegung nicht der wirklichen, sondern der oben geschilderten, im Lokal- und rheinischen Nachbarverkehr ab Osten und Norden gültigen Tarifkilometer des allgemeinen Güterverkehrs (Gleichstellung mit Duisburg) gebildet, und zwar zum Einheitsatz von 2,5 Pfg. je tkm zuzüglich 9  $\mathcal{M}$  für je 10 t an Zechenfracht, einschließlich Expeditionsgebühr und Hafenfracht. (Gleichstellung der drei Häfen.)

Abweichend waren die sich für den Duisburger Hafen im Verkehr von den früheren Köln-Mindener und rheinischen Kohlenstationen ergebenden billigeren Frachtsätze auch für den Hochfelder Hafen eingestellt.

Außerdem waren für einzelne bei Heißen, Mülheim (Ruhr) und Oberhausen gelegene Zechen, die bei Annahme der regelmäßigen Tarifsätze zu hohe Erhöhungen gegen den Zustand von 1881 erfahren haben würden, besondere Ausnahmen bewilligt, so für die Zeche Wiesche

(bei Heißen) und Sellerbeck (bei Mülheim [Ruhr]) nach Hochfeld-Hafen (10  $\mathcal{M}$  statt 12,80 und 11,50  $\mathcal{M}$ , nach Duisburg-Hafen 11,30 statt 12,50  $\mathcal{M}$ ), für die Zeche Concordia I und II bei Oberhausen nach allen drei Häfen (10,50 statt 11 und 12  $\mathcal{M}$ ).

In sämtlichen direkten Verkehren (über den rheinischen Nachbarverkehr hinaus) waren dagegen die Tarife lediglich unter Zugrundelegung der wirklichen Entfernungen für Ruhrort-Hafen, Duisburg und Hochfeld gebildet worden. —

Die erwähnte Aufhebung der Getreideausnahmesätze für Ruhrort ins Bergische hatte eine erhebliche Verschiebung des Gesamtgetreideversands der Häfen Duisburg und Ruhrort zum Nachteil Ruhrorts zur Folge gehabt.

Um dieser Benachteiligung entgegenzutreten, wurde von der Eisenbahn angeregt, eine weitere Gleichstellung der beiden Hafenplätze dadurch ins Leben zu rufen, daß für diese in sämtlichen Tarifklassen und sämtlichen Verkehrsbeziehungen Frachtsätze in gleicher Höhe nach Maßgabe der Durchschnittsentfernungen erstellt würden.

Die Anregung stieß zunächst auf den lebhaftesten Widerspruch der Stadt Duisburg, die den Vorteil ihrer günstigeren geographischen Lage gerade bezüglich des Getreideverkehrs nicht durch tarifarische Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung zugunsten des Ruhrorter Mitbewerbers beeinträchtigt wissen wollte. Auch wurde darauf hingewiesen, daß der Ruhrorter Hafen Vorzüge mannigfacher Art besäße, die ihm für gewisse Artikel, namentlich Kohlen, stets den Vorrang sicherten.

In der Sitzung des Bezirkseisenbahnrats zu Köln vom 14. November 1888 wurde die Frage, „ob die Annahme von Durchschnittseisenbahnfrachtsätzen in den Hafenstationen Ruhrort und Duisburg, vielleicht auch für Hochfeld einem öffentlichen Verkehrsbedürfnis entspricht“, mit großer Mehrheit verneint.

Am 30. Januar 1904 beantragte der Regierungspräsident zu Düsseldorf „Gleichstellung der Frachten für den alten und neuen Hafen Ruhrort als eines einheitlichen Ganzen“. Zweckmäßig würden die Entfernungen vom neuen Meidericher Bahnhof zugrunde gelegt werden.

Weiterhin beantragte am 20. Juni 1905 die Handelskammer zu Ruhrort bei der Eisenbahnverwaltung Gleichstellung der Tarifentfernungen und Frachtsätze für Ruhrort mit denen für Duisburg. Auch die Duisburger Interessenten beriefen sich nunmehr darauf, daß man bei den Verhandlungen über die inzwischen eingetretene Vereinigung der Häfen von Duisburg und Ruhrort stets davon ausgegangen sei, daß eine Gleichstellung der Häfen in tarifarischer Beziehung erfolgen werde, und daß

dies von den Vertretern des Ruhrhafenfiskus auch ausdrücklich zugesagt worden sei.

Die Duisburger Interessenten fürchteten nämlich jetzt für ihren Getreideverkehr nach dem Ruhrbezirk die sich aus der veränderten Lage des neuen Hafenbahnhofs Ruhrort ergebenden tarifarischen Vorteile.

Der Antrag wurde von der Eisenbahnverwaltung abgelehnt. Es wurde dabei darauf hingewiesen, daß die Gleichstellung der Frachten für beide Häfen von jeher nur für den Verkehr mit dem östlich und nördlich gelegenen Gebiet erfolgt und auch nur in dieser Beschränkung möglich sei, da die Entfernungen von Ruhrort und Duisburg nach Osten und Norden nur unerheblich voneinander abwichen, während die Entfernungsunterschiede nach Westen und Süden auch nach Eröffnung des neuen Hafenbahnhofs Ruhrort immer noch bis zu 11 km betrügen.

Hingegen wurde der Antrag des Regierungspräsidenten zu Düsseldorf, dem sich auch die Handelskammer Ruhrort in der Form angeschlossen hatte, die Frachtsätze für den neuen und alten Ruhrorter Bahnhof nach den Entfernungen des neuen Hafenbahnhofs Ruhrort zu berechnen, in dieser letzteren Weise genehmigt, mit Ausnahme jedoch für den Kohlenverkehr, bei dem an der geschilderten Gleichstellung der Häfen festgehalten werden müsse.

Nachdem auch noch am 30. Januar 1904 der Regierungspräsident zu Düsseldorf den Antrag befürwortet hatte, der Eisenbahntarifierung von Ruhrort nur die wirklichen Entfernungen des neuen Ruhrorter Hafenbahnhofs zugrunde zu legen und die bisherige Gleichstellung der Kohlendungen für die Häfen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld aufzuheben (Ausgleich der Schädigung Ruhrorts auf dem Gebiet der Getreideverfrachtung; günstigere geographische Lage des neuen Ruhrorter Hafenbahnhofs für den Kohlenverkehr). wurde im Jahr 1906, nachdem allerdings im vorhergehenden Jahr die Interessen- und Betriebsgemeinschaft der Häfen zu Ruhrort und Duisburg ins Leben getreten war, der Antrag gestellt, mit Eröffnung des neuen Hafenbahnhofs zu Ruhrort in die Gütertarife die Durchschnittsentfernungen aller drei Häfen (Duisburg, Ruhrort und Hochfeld Süd) nach allen Stationen einzustellen und die Kohlenfrachtsätze auf Grund dieser Entfernungen umzurechnen.

Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat trat dafür ein, für den Kohlenverkehr die jeweils günstigsten Entfernungen einzustellen, jedenfalls aber für die neue Station Ruhrort-Hafen diejenigen Ermäßigungen durchzuführen, die sich nach der wirklichen Entfernung ergäben. Die Entwicklung würde dann den Verlauf genommen haben, daß der Kohlenverkehr fast ausschließlich den Ruhrorter Hafen aufgesucht

haben würde. Eine solche Bevorzugung eines einzelnen Hafens würde aber keinesfalls im Interesse der Eisenbahn gelegen haben, die zur glatten Betriebsführung eine der Leistungsfähigkeit der Häfen und ihren Kippvorrichtungen entsprechende gleichmäßige Behandlung der Häfen vorziehen muß.

Gegen die Einstellung der wirklichen Entfernungen für jeden Hafen in die Tarife sprach auch das finanzielle Interesse der Eisenbahn. Bei Einstellung einer Durchschnittsentfernung würde sich ein geringerer Einnahmeausfall ergeben haben, als dies bei Einrechnung der wirklichen Entfernung für Ruhrort (neu) gegenüber dem alten Hafen Ruhrort der Fall gewesen wäre.

Aber auch die Interessenten des Hafens Duisburg, wie auch der Hafenbeirat traten für eine Gleichstellung der Frachten ein. Namentlich befürchteten die Duisburger Getreidefirmen eine Ablenkung des Getreideverkehrs nach Ruhrort, wenn Ruhrort tarifarisch einen Vorsprung vor Duisburg in östlicher Richtung erhielte, wie es bei der Einstellung der wirklichen Entfernung der Fall sein würde.

Die Handelskammer zu Duisburg ließ sich in einem Schreiben vom 26. September 1907 dahin aus, daß die Schaffung einheitlicher Entfernungen für die Häfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort im Interesse der Stadt, der Hafenverwaltung und der Verlader liege. Im Hinblick auf das Zusammenwachsen der Stadtteile links und rechts der Ruhr erscheine die Beseitigung jeder, auf der früheren kommunalen Selbständigkeit beruhenden Sonderbehandlung der beiden Hafenteile erwünscht. Die Hafenverwaltung könne in der bestmöglichen Ausnutzung der Verladeplätze durch die Schaffung einheitlicher eisenbahnkilometrischer Entfernungen für alle Hafenteile nur gefördert werden. Dasselbe gelte für die einzelnen Verlader, die in beiden Hafenteilen gleichzeitig Verladebetriebe unterhielten. Die Schaffung günstiger Tarifverhältnisse sei auch für die sich an den Hafenbecken noch ansiedelnden Industrien nur möglich durch Schaffung einer Tarifstation für den Gesamthafen, da die Anlieger andernfalls hinsichtlich des Verkehrs nach Westen, Süden und Südosten ungünstiger gestellt seien, als beim Anschluß an den Hafen Duisburg.

Der Bezirkseisenbahnrat zu Köln befürwortete in seiner Sitzung vom 30. Oktober 1907 den Vorschlag, die Gleichstellung der Frachten für alle drei Häfen derart herbeizuführen, daß die für jede Station niedrigste Entfernung nach einem der drei Häfen auch für die anderen Häfen eingestellt würde.

Der Genehmigung dieses Antrags stand jedoch nach Ansicht der Eisenbahnverwaltung entgegen, daß es sich um Entfernungsunterschiede bis zu 11 km handele. Dazu kam, daß die Lage der Rheinhäfen zu Kre-

feld, Neuß und Düsseldorf eine derartige Regelung nicht erwünscht erscheinen ließ. Es erschien nicht unwahrscheinlich, daß sich der Wettbewerb für diese Häfen gegenüber den Rhein-Ruhrhäfen schwieriger gestalten werde. Es wurde hierbei auf die vollkommeneren Einrichtungen namentlich des neuen Ruhrorter Hafens, auf die in den Ruhrhäfen mit ihrem starken Verkehr wohl jederzeit vorliegende Möglichkeit, über den notwendigen Schiffsbedarf zu verfügen, wie auch die Verbindungen und geschäftlichen Beziehungen der großen in diesen Häfen angesessenen Speditionsfirmen hingewiesen und die Befürchtung ausgesprochen, daß durch eine Herabsetzung der Frachten auf diejenigen von Duisburg-Hochfeld Süd ein Teil des Verkehrs von den Häfen Krefeld usw. abgelenkt und den Häfen Duisburg und Ruhrort zufallen würde. Endlich wäre auch für die Eisenbahnverwaltung aus einer Gleichstellung der Häfen auf Grund der niedrigsten Entfernungen ein sehr erheblicher Frachtausfall entstanden, der insbesondere durch den neuen Ruhrorter Hafen gegenüber dem alten Hafen eingetreten wäre.

Die Eisenbahnverwaltung war vielmehr nach wie vor Befürworterin der Einsetzung einer Durchschnittsentfernung für die drei Häfen. Sie befand sich hiermit im weiteren Verlauf der Entwicklung in Übereinstimmung mit der Handelskammer zu Duisburg, die in einem Schreiben vom 28. September 1907 hervorhob, daß die Vereinheitlichung der An- und Abfuhrtarife für die Ruhrhäfen auf der Grundlage von Durchschnittsentfernungen einem alten Wunsch der Hafeninteressenten entspräche, dessen Erfüllung allerseits mit Freude begrüßt werden würde. Die Einsetzung von Durchschnittsentfernungen würde allerdings, wie die Eisenbahn betont habe, zur Folge haben, daß in vielen Fällen eine Verteuerung der Fracht einträte, der Verfrachter also eine höhere Fracht, als sie der wirklichen Entfernung entspräche, zahlen müsse.

Beabsichtigt war von der Eisenbahnverwaltung im Jahr 1908 zunächst die Einsetzung der Durchschnittsentfernungen der Häfen Duisburg und Ruhrort und Übertragung auf Hochfeld Süd, und zwar späterhin nur in nördlicher und östlicher Richtung.

Eine Entscheidung erging erst im Jahr 1909. Der Grundsatz der Einstellung einer Durchschnittsentfernung trug zwar den Sieg davon, aber in einer inzwischen veränderten Form. Am 19. Oktober 1909 wurde — mit Gültigkeit vom 1. Januar 1910 — angeordnet, daß als Tarification der Duisburg-Ruhrorter Hafenstationen für den Verkehr mit den Stationen in nördlicher und östlicher Richtung die Durchschnittsentfernungen des alten und neuen Hafenbahnhofs in Ruhrort gleichmäßig für die Hafenbahnhöfe zu Ruhrort, Duisburg und Hoch-

feld in die Gütertarife einzustellen seien. Für den Verkehr in südlicher und westlicher Richtung sei dagegen die verschiedene Tarifstellung der drei Häfen je nach den wirklichen Entfernungen mit der Änderung beizubehalten, daß für Ruhrort-Hafen die Durchschnittsentfernung des alten und neuen Bahnhofs eingestellt würde. Auch die Kohlentarife sollten nach den neuen Entfernungen umgerechnet werden.

Dem aus der Privatbahnzeit übernommenen Grundsatz entsprechend und zugleich als Ausgleich für die beim Norden und Osten getroffene Regelung wurde in südlicher und westlicher Richtung Duisburg-Hafen als Tarifstation mit Duisburg-Hbf. gleichgestellt, ebenso Hochfeld-Hafen als Tarifstation mit Hochfeld Süd.

Dem entspricht auch noch der jetzige Zustand mit folgender Regelung:

„Für die Stationen Ruhrort-Hafen alt und Ruhrort-Hafen neu sind als Tarifentfernungen der Durchschnitt der wirklichen Entfernungen dieser beiden Hafenstationen eingestellt worden. Diese Tarifentfernungen werden in nördlicher und östlicher Verkehrsrichtung auf die Stationen Duisburg-Hafen und Hochfeld-Hafen übertragen; im übrigen sind für Duisburg-Hafen die Tarifentfernungen der Station Duisburg-Hbf., für Hochfeld-Hafen diejenigen von Duisburg, Hochfeld Süd einzustellen.“

Mit Geltung vom 1. August 1888 wurde auch die Gebühr für die Beförderung von Wagenladungsgütern auf den Gleisen des Ruhrorter Hafens (Hafenbahnfrachten) dahingehend geregelt oder ermäßigt, daß für je angefangene 5000 kg Ladungsgewicht 0,75 *M* anstatt wie bisher 1,25 *M* zu erheben waren, mit der Einschränkung jedoch, daß für die auf Grund der allgemeinen Güter- und Kohlentarife zur Abfertigung gelangenden Steinkohlen- und Kokssendungen auch künftig die seitherige Hafenbahnfracht von 1,50 *M* für 5000 kg Ladungsgewicht erhoben wurde, da dieser Satz auch für die Häfen von Duisburg und Hochfeld zur Anwendung kam, und Unterbietungen vermieden werden sollten.

Ab 1. Oktober 1910 wurde die Hafenbahnfracht für alle Güter — einschließlich Kohlen, Koks und Briketts — auf 2 *M* für den Wagen festgesetzt.

Am 1. Juli 1917 wurde die Hafenbahnfracht für alle Duisburg-Ruhrorter Häfen gleichmäßig von 2 auf 3 *M* für den Wagen erhöht.

Während des Kriegs und in der Nachkriegszeit wurden diese Sätze wiederholt geändert.

Nach Abzug der Regie im Jahr 1924 wurden die jetzt noch bestehenden Sätze festgelegt. Es sind dies:

für Kohlen, Koks usw. . .	= 3,50 <i>M</i>
„ andere Güter . . . .	= 3,80 <i>M</i>
„ einzelne Güter, die im Heft C I c besonders aufgeführt sind . . .	= 2,00 <i>M</i> .

An Hafengebühren werden erhoben: Hafengeld, Ufergeld und Schutzgeld.

Der Eisenbahnbetrieb in den Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen wird geführt:

- a) im Ruhrorter Hafen von der Deutschen Reichsbahn. Als Entgelt für ihre Leistungen erhält sie — Gleisanlagen usw. stehen im Eigentum des Ruhrfiskus, dem auch die Unterhaltung der Bahnanlagen obliegt — die Hälfte der Hafeneisenbahnfrachten;
- b) im Duisburger Hafen, als städtischem Eigentum, von der Stadt Duisburg. Diese erhält dementsprechend auch die Hafeneisenbahnfracht ganz;
- c) im Hochfelder Hafen von der Deutschen Reichsbahn. Die Verteilung der Hafeneisenbahnfrachten regelt und begründet sich wie beim Hafen Ruhrort.

Über die Betriebsführung usw. im Ruhrorter Hafen bestimmte der zwischen der Regierung zu Düsseldorf und der Köln-Mindener, wie auch der Bergisch-Märkischen Eisenbahn am 12./15. Juni 1874 geschlossene Vertrag folgendes (auszugsweise)<sup>1)</sup>:

### § 1.

Die beiden vorgenannten Eisenbahndirektionen übernehmen, und zwar rückwirkend vom 1. Januar 1874 ab, unter den nachstehenden Bedingungen den Betrieb auf den Ruhrorter Hafeneisenbahnen in der Weise, daß eine der beiden Eisenbahn-Gesellschaften den Betrieb auf sämtlichen Gleisen ausschließlich leitet, und diese Leitung, mit welcher die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Verwaltung beginnen wird, jedesmal nach Verlauf von drei Jahren am 1. Januar von einer auf die andere Gesellschaft übergeht.

### § 2.

Die Unterhaltung und Erneuerung sowie die Bewachung des Oberbaus der Hafen-Eisenbahnen, das heißt: der Schienen, Schwellen und des kleineren Eisenzeugs, sowie der Weichen, Drehscheiben, Werkübergänge, Barrieren und Telegraphen wird für Rechnung der Königlichen Hafenverwaltung durch die beiden Eisenbahn-Verwaltungen bewirkt.

---

<sup>1)</sup> Der Hafen Hochfeld stand damals noch im Eigentum der Rheinischen Eisenbahn, die auch den Betrieb führte. Beim Hafen Duisburg war die Stadt sowohl Eigentümerin wie Betriebsführerin.

Die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Bewachung werden monatlich zusammengestellt und der Königlichen Hafenverwaltung bei Zusendung der im verflossenen Monat für ihre Rechnung erhobenen Frachten als bar in Anrechnung gebracht.

#### § 5.

Der Tarif für die Transporte auf der Hafenbahn wird von der Königlichen Regierung festgestellt.

Die Erhebung der Frachten geschieht durch die beiden Eisenbahn-Verwaltungen, und findet zwischen diesen und der Hafenverwaltung am Ende eines jeden Monats Abrechnung und Ausgleichung der gegenseitigen Forderungen statt.

#### § 6.

Für jeden beladenen Wagen von 100 Zentner Tragfähigkeit, welcher von jeder der genannten Eisenbahn-Verwaltungen nach den betreffenden Magazinen an dem alten resp. neuen Ruhrhafen gebracht wird, erhalten dieselben eine Transportgebühr von 10 sgr, „Zehn Silbergroschen“; für jeden beladenen Wagen von 100 Zentner Tragfähigkeit, welcher in umgekehrter Richtung befördert wird, eine Transportgebühr von 5 sgr, „Fünf Silbergroschen“. Ladungen unter 100 Zentner werden voll berechnet.

Hat der transportierte Wagen eine höhere Tragfähigkeit als 100 Zentner, so wird die Transportgebühr verhältnismäßig erhöht. Die letztere wird von der betreffenden Absende- resp. Empfangstation dem betreffenden Empfänger berechnet. In bezug auf die Entladung der Kohlenwagen sind die in den Tarifen für Beförderung von Gütern und Vieh auf der Köln-Mindener resp. Bergisch-Märkischen Eisenbahn enthaltenen Bestimmungen und Fristen maßgebend.

Im Jahr 1919 wurde durch Vereinbarung zwischen der Regierung zu Düsseldorf und der Eisenbahndirektion Essen am 6. September und 17. Oktober vorstehend angeführter Vertrag aus dem Jahr 1874 aufgehoben und durch die nachstehenden Bestimmungen ersetzt (Auszug):

1. Den Betrieb auf der Ruhrorter Hafeneisenbahn führt die Eisenbahnverwaltung.
2. Die Unterhaltung und Erneuerung, sowie die Überwachung des Oberbaus der Hafeneisenbahn, d. h. der Schienen usw. wird für Rechnung der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen in Duisburg-Ruhrort durch die Eisenbahnverwaltung bewirkt. Die Kipperanlagen (Gebäude, Drehscheiben und Kipper einschl. der Schienen) unterhält die Hafenverwaltung.

Die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Bewachung werden monatlich zusammengestellt und der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen in Anrechnung gebracht.

3. Für die Erhebung einer Hafenfracht, für die Weiterbeförderung der Sendungen von der Tarifstation Ruhrort-Hafen nach der Hafenbahn sowie für die sonst etwa zur Erhebung kommenden Gebühren sind die jeweilig öffentlich bekanntgemachten Tarife und die Vorschriften für die Bedienung der Hafenbahn maßgebend. Die Zahlung der für Rechnung der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen von der Eisenbahnverwaltung erhobenen Frachten erfolgt durch die Verkehrskontrolle II in Köln.

Wie bemerkt, erhält die Deutsche Reichsbahn als Entschädigung für ihre Betriebsführung zur Zeit die Hälfte der von ihr für den Bahneigentümer erhobenen Frachten.

Die Hafeneisenbahnen in Ruhrort, Duisburg und Hochfeld sind Privatanschlußbahnen, die dem Gesetz über Klein- und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 unterliegen.

An bedeutenden Häfen privater Unternehmungen kommen für das weitere rheinisch-westfälische Industriegebiet auf dem Rhein in Frage:

1. Hafen Alfred-Hütte Krupp Rheinhausen der Firma Krupp. Erbaut 1897. Tarifstation Friemersheim.
2. Hafen Bergwerks-Gesellschaft Diergardt, Hochemmerich. Die Bedienung von der Tarifstation (Trompet) bis zur Umschlagstelle erfolgt durch die Reichsbahn (Privatanschluß), der Umschlag selbst durch das Werk.
3. Hafen Steinkohlenbergwerk Mevissen, Bergheim. Bedienung wie bei Diergardt.
4. Hafen Steinkohlenbergwerk Rheinpreußen der Gewerkschaft Rheinpreußen. Erbaut 1907. Die Gewerkschaft hatte bereits in den 1870er Jahren eine eigene Verladestelle am Homberger-Essenberger Ufer eingerichtet. Tarifstation ist Homberg (Niederrhein), ab da Privatanschluß.
5. Hafen Alsum mit Schwelgern der Gewerkschaft Deutscher Kaiser (August Thyssen). Hafen Alsum wurde 1884, Hafen Schwelgern 1904 erbaut.
6. Hafen Walsum der Gutehoffnungshütte. Erbaut 1905.

Die Anlegung dieser Häfen wurde gefördert durch den ständig steigenden Erzbezug auf dem Rhein.

Kohlenverkehr in vorstehend genannten Häfen (einschl. Orsoy) in Tonnen:

Jahr	Rheinpreußen	Schweglern	Walsum	Essenberg	Orsoy
1913 . . . . .	1 147 804	1 065 896	988 863	—	—
1924 . . . . .	879 731	2 161 182	678 325	177 178	226 834

An weiteren öffentlichen Rheinhäfen kommen ab Köln zu Tal hauptsächlich in Frage:

Bezeichnung des Hafens	Als Tarifstation kommt in Frage	B e d i e n u n g	
		von der Tarifstation bis zur Übergabestelle	der Umschlagstelle selbst
e r f o l g t d u r c h			
Köln-Hafen . . . . .	Köln-Hafen . . . . .	Reichsbahn . . . . .	Städt. Hafenbahn
Köln-Deutz-Hafen . . . . .	Köln-Deutz-Hafen . . . . .	" . . . . .	"
Köln-Mülheim-Hafen . . . . . nördliche Rheinwerft	Köln-Mülheim Nord . . . . .	" . . . . .	"
Köln-Mülheim-Hafen . . . . . südliche Rheinwerft	Köln-Deutz Nord . . . . .	" . . . . .	"
Neußer Hafen . . . . .	Neuß Vorbf. . . . .	" . . . . .	Neußer Ring- und Hafenbahn
Düsseldorf . . . . .	Düsseldorf-Hafen . . . . .	Städt. Hafenbahn . . . . .	
Düsseldorf-Heerdt . . . . .	Düsseldorf-Hafen . . . . .	Reichsbahn . . . . .	Städt. Hafenbahn
Rheinwerft Ürdingen . . . . .	Ürdingen . . . . .	" . . . . .	Stadt Ürdingen
Rheinhafen Krefeld . . . . .	Krefeld-Linn . . . . .	" . . . . .	Kleinbahn Krefeld- Rheinhafen
Rheinwerft Orsoy . . . . . (Kohlenumschlag Zeche Lintorf)	Mörs & Rheinberg . . . . . Ein Reichsbahnanschluß besteht nicht. Die nächsten Über- gangstationen der Kreisbahn auf die Reichsbahn sind Mörs und Rheinberg	Mörser Kreisbahn . . . . .	Mörser Kreisbahn
Hafen der Stadt Cleve . . . . . (Spoykanal)	Cleve . . . . .	Reichsbahn . . . . .	Stadt Cleve

Auf dem rechten Rheinufer folgen an öffentlichen Häfen ab Ruhrort talwärts:

1. Hafen **W e s e l**, bestehend aus: a) dem staatlichen Winterhafen, b) dem städtischen Handelshafen. Tarifstation ist Station Wesel. Die Bedienung von der Tarifstation bis zur Übergabestelle erfolgt durch die Reichsbahn. Die Umschlagstelle selbst wird von der städtischen Werftbahn bedient. Als Gebühr für die Bedienung durch die Reichsbahn bis zur Umschlagstelle wird die normale Anschlußfracht erhoben (für Kohlen 1,34, für alle übrigen Güter 1,47 *M.*).

Umschlag zur Zeit hauptsächlich Kies, Getreide und Holz.

Umgeschlagene Mengen (Tonnen):

	1922	1925
Kies . . . . .	419 575	550 000
Kohlen . . . . .	12 000	26 691
Getreide . . . . .	14 892	12 000
Holz . . . . .	800	2 553

2. Hafen Emmerich, bestehend aus: a) dem staatlichen Sicherheits- und Zollhafen; b) der städtischen Werft im Staatshafen; c) dem städtischen Industriefafen.

Tarifstation ist Station Emmerich. Die Bedienung erfolgt in gleicher Weise wie beim Hafen Wesel.

Eine Erweiterung der zur Zeit betragenden Hafenwasserfläche von 5,4 ha ist beabsichtigt.

Im Hafen Emmerich sind zwischen Reichsbahn und Schiff im Jahr 1926 nur ganz geringe Mengen Steine und Mohrrüben umgeschlagen worden. Dagegen findet ein Umschlag vom Schiff auf die Kleinbahn Zütphen—Emmerich zur Weiterbeförderung nach Holland statt, hauptsächlich in Kali und Basalt.

Umgeschlagene Mengen im Jahr

1922:	1925:
Vom Schiff zur Reichsbahn 9471 t. (Mais, Kali, Kohlen, Zement, Holz, Steine.)	Zwischen Schiff und Reichsbahn nichts.
Vom Schiff zur Kleinbahn 2616 t.	Vom Schiff zur Kleinbahn 7799 t.
Von der Reichsbahn zum Schiff (Fett, Getreide) 2731 t.	

3. Ruhr. Einer weiteren Ausdehnung des Kohlenbergbaus an der Ruhr standen in der ersten Zeit die schwierigen Transportverhältnisse entgegen. Auf schlechten Wegen mußten die Kohlen mittels Landfuhrwerks abtransportiert werden. Auch stand die Kleinstaaterei der Entwicklung hemmend entgegen. Die Ruhr<sup>1)</sup> berührte um die Mitte des 18. Jahrhunderts nach dem Austritt aus der zu Preußen gehörenden Grafschaft Mark (dem jetzigen westfälischen Teil der Ruhr) folgende Kleinstaaten: die fürstliche Abtei Essen, das Stift Werden, die Herrschaft Oeft, die — zu Hessen-Darmstadt gehörende — Herrschaft Broich,

<sup>1)</sup> Die Ruhr entspringt am Kahlen Astenberg und hat eine Länge von 230 km. Nach Vereinigung mit der Lenne und Volme war sie in früheren Jahren ab Herdecke schiffbar.

die Herrschaft Styrum und das Herzogtum Kleve, wozu die Mündung der Ruhr gehörte. Die — zur Grafschaft Broich gehörende — Stadt Mülheim zog nach und nach den ganzen Kohlenhandel an sich (Familie Stinnes) und erlangte eine Art Monopolstellung.

Erst Friedrich dem Großen gelang es, insbesondere durch Schleusenbau eine Kohlenverschiffung auf der Ruhr bis zum Rhein einzurichten. (Rechtliche Grundlage: Kgl. Preußische Wasser- und Uferordnung für den Ruhr-Strom in der Grafschaft Marck vom 10. Mai 1781.)

Die ersten Transportversuche für Kohle fanden 1772 statt. Die Schiffe konnten jedoch nur von einem Wehr zum andern fahren, alsdann mußte umgeladen werden.

Nach Beendigung der französischen Herrschaft und dem Übergang der ganzen Rheinprovinz und Westfalens auf Preußen im Jahr 1815 nahm die Kohlenabfuhr auf der Ruhr einen gewaltigen Aufschwung. Die Mengen gingen zum größten Teil nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen und von dort nach Umladung auf den Rhein.

Hinderlich für die Schifffahrt auf der Ruhr waren die plötzlichen starken Anschwellungen des Flusses und im Sommer der niedrige Wasserstand. Erst infolge der Verbesserungen seit 1856 konnten Schiffe mit 170 Tonnen Ladung und 1,1 m Tiefgang fahren.

Die Ruhrschiffe faßten 140—170 Tonnen Kohle. Der Transport erfolgte zu Tal treibend, zu Berg durch Pferde (Leinpfad). Die Fahrdauer betrug — ohne Aufenthalt an den Schleusen — z. B. Ruhrort—Mülheim 5 Stunden, Ruhrort—Witten 26 Stunden, Witten—Ruhrort (Talfahrt) 16 Stunden. (Genauerer über die damaligen Transportkosten findet sich in „Wirtschaftliche Entwicklung des Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlenbergbaus, Seite 104.)

Die Zahlen des Kohlenverkehrs auf der Ruhr sind folgende (in 1000 Tonnen ausgedrückt):

Jahr	Ruhrverkehr	Kohlenabfuhr aus den Ruhrhäfen (Duisburg-Ruhrort).
1826	185	164
1830	275	243
1840	580	560
1850	676	803
1860	<b>867</b>	1 319 (Eisenbahn!)
1865	490	1 867
1870	344	1 656
1875	98	2 044
1880	25	2 633
1885	9	3 533
1890	—	4 530

Die Eisenbahnen, die in den 1840er Jahren aufkamen, bedeuteten den Todesstoß für die Kohlenabfuhr auf der Ruhr. Seit 1890 wurden keine Kohlen mehr auf der Ruhr verfrachtet. Auch die am 1. Januar 1868 erfolgte Aufhebung der Ruhrschiffahrtgefälle (Kgl. Erlaß vom 14. März 1867, Preuß. Ges.-S. Seite 1920) vermochte den Lauf der Dinge nicht mehr aufzuhalten.

An die Stelle der — durch Nichtgebrauch auch allmählich versandenden — Ruhr war der Eisenbahnverkehr nach Duisburg-Ruhrort getreten, dessen Steigerung sich aus obigen Zahlen ergibt.

Das in der neuesten Zeit erfolgte Aufblühen der Industrie der Stadt Mülheim ließ jedoch den Wunsch auf Wiedereinrichtung eines Wasserwegs nach dem Rhein nicht verstummen.

In Verfolg dieser Bestrebungen sind bereits seit mehreren Jahren die Arbeiten zur Ruhrkanalisierung ab Rhein bis Mülheim — sogar für Schiffe von 2500 t — im Gange. Der Bau geht seiner Vollendung entgegen. Mit seiner Fertigstellung werden gleichzeitig in Mülheim (Ruhr) großzügige Hafenanlagen mit einer Kailänge von 3 Kilometern und mit anschließendem Industriegelände von 850 Morgen geschaffen. Ein weiteres Vortreiben der Ruhrkanalisierung insbesondere bis Hagen wird wohl — zumal bei der Abwanderung des Ruhrkohlenbergbaus zur Lippe hin — lediglich ein Projekt bleiben.

4. L i p p e. Bei dem stetig nach Norden wachsenden Bergbau — die Kohlendecke senkt sich von der Ruhr zur Lippe, daher an der Lippe die tieferen Schächte — gewinnt die Lippe an Bedeutung. Sie wird durch einen — parallel laufenden — Seitenkanal schiffbar gemacht, der zur Zeit von Hamm bis Datteln mit Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal fertiggestellt ist. An der Weiterführung zum Rhein bis Wesel (ein zweites Ruhrort?) wird zur Zeit gearbeitet. Auf der entgegengesetzten Seite ist eine Verlängerung von Hamm bis Lippstadt geplant. (Genauerer später.)

In früheren Jahren diente die Lippe — aber stets in bescheidenem Umfang — hauptsächlich zum Transport von Holz, Salz (von den westfälischen Salinen) und Kaufmannsgütern aus Holland. Der Kohlenverkehr (ab Dortmund—Hoerde bis zur Lippe bei Lünen, sich mittels Fuhrwerks abspielend) ist stets ein ganz geringfügiger gewesen.

Hierfür folgende Zahlen (in Tonnen):

	Güter aller Art:	davon Kohle:
1850 . . . . .	13 770	563
1854 . . . . .	14 935	311

Von 1866 an wurden Kohlen auf der Lippe überhaupt nicht mehr verfrachtet, nachdem bereits 1858 die Transportmenge auf 79 Tonnen

im Jahr gesunken war und sich nur noch einmal im Jahr 1860 auf 257 Tonnen erhoben hatte.

Von 1853 bis 1856 bestand auf der Lippe sogar eine Dampfschleppschiffahrt.

## 5. Kanäle.

### a) Dortmund-Ems-Kanal.

Dieser Kanal, dessen Vorgeschichte bis zum Jahr 1862 zurückreicht, ist — einschließlich seiner Abzweigung von Henrichenburg (Schiffshebewerk) nach Herne — in den Jahren 1892 bis 1899 gebaut worden und 1899 in Betrieb genommen.

Er stellte eine Verbindung des Ruhrgebiets mit der See (Emden<sup>1)</sup> dar. Mit dem Aufhören der Ruhrschiffahrt (über den Rhein-Rotterdam) hatte eine direkte Wasserverbindung des Industriegebiets mit dem Meer gefehlt.

Weitere Fortsetzung fand der Kanal durch seinen Anschluß an den Mittellandkanal (bei Bevergern). Auf der entgegengesetzten Seite wurde er 1914 durch den Rhein-Herne-Kanal bis zum Rhein fortgesetzt. Schon in dem Bewilligungsgesetz vom 27. Mai und 10. Juni 1886 war vorgesehen, daß der Dortmund-Ems-Kanal dazu bestimmt sei, den Rhein mit der Ems und in einer den Interessen der mittleren und unteren Weser und Elbe entsprechenden Weise auch mit diesen Strömen zu verbinden.

Vier maßgebende Seehäfen standen dem Ruhrgebiet nunmehr auf dem Wasserweg zur Verfügung: Emden, Bremen, Rotterdam und Antwerpen.

Der Mittellandkanal wurde 1915 bis Hannover in Betrieb genommen. Die veranschlagten Baukosten des Dortmund-Ems-Kanals betragen 72 009 000 *M.* Tatsächlich wurden 80 Millionen Mark verbaut.

Der Kanal kann nur Schiffe bis höchstens 750 t Tragfähigkeit aufnehmen. Die Anlieger klagen deshalb über Benachteiligung im Verhältnis zu den am leistungsfähigen Rhein gelegenen Werken und streben den Ausbau des Kanals zu einem großschiffigen Wasserweg an.

Die Hauptreederei auf dem Kanal ist die Westfälische Transport-Aktiengesellschaft (W. T. A. G.). Die Gesellschaft, deren Aktienmajorität sich im Besitz des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats befindet,

---

<sup>1)</sup> Zum weiteren Ausbau der schon in den letzten Friedensjahren stark vergrößerten Hafenanlagen in Emden wurden durch preußisches Gesetz vom 5. September 1923 (Gesetzsamml. S. 424) und 23. Juni 1926 (Gesetzsamml. S. 185) weitere Mittel bewilligt. Gegenüber dem Hafen Emden hat der — durch Ausnutzung des tiefen Wasserarms des Ledafusses von Natur aus begünstigte — Hafen Leer immer mehr an Bedeutung verloren. Besonders gilt dies auch für den dritten Emshafen Papenburg.

verfügte 1925 zusammen mit der Schleppschiffahrt-Gesellschaft Dortmund-Ems G. m. b. H. in Leer über 110 Kähne und 4 Güterdampfer mit einer Tragfähigkeit von rd. 115 000 t, sowie über 28 Schleppdampfer.

Die Emdener Hafenanlagen sind der Gesellschaft zur Verwaltung übertragen.

Das Kapital der Gesellschaft betrug 1925 4 Millionen Reichsmark.

Die Schifffahrtstage (ohne die Tage, an denen der Verkehr auf dem Kanal geschlossen war) betragen in den Jahren 1907—1924 je nach der Lage (Frost usw.) 285—365 Tage.

Der Hauptverkehr auf dem Kanal spielt sich ab

Kohle ab Ruhr nach Emden,

Erz ab Emden zur Ruhr.

Die Rückfracht ab Emden ist für die Frachtenlage bedeutungsvoll.

Es wurden z. B. befördert:

V o m Ruhrgebiet:

	Zusammen:	davon Kohle:
1913 . . . . .	2 045 778	1 636 144 t
1917 . . . . .	1 216 219	1 082 583 t
1924 . . . . .	1 677 800	1 400 100 t
1925 . . . . .	1 141 000	1 020 000 t
(I. Halbjahr)		

N a c h dem Ruhrgebiet:

Jahr	zusammen	d a v o n		
		Erze	Holz	Getreide
1913 . . . . .	2 222 929	1 499 602	113 663	232 124
1917 . . . . .	1 148 906	783 467	145 063	33 252
1924 . . . . .	1 728 600	1 427 300	95 400	66 000
1925 . . . . .	1 022 000	911 000	—	16 000
(I. Halbjahr)				

H ä f e n a m D o r t m u n d - E m s - K a n a l .

1. Hafen Dortmund.

Die Länge der Verladeufer beträgt 9 Kilometer. Die Baukosten beliefen sich auf 10 400 000 Mark. Der Hafen ist Reichsbahntarifstation.

Für die Beförderung auf der städt. Hafenbahn erhebt die Stadt Dortmund Gebühren nach besonderem Tarif.

Gesamtverkehr z. B. 1917 . . . . .	543 861 t
1924 . . . . .	1 364 409 t
(9 Monate)	

Bedeutend ist der Erzumschlag.

2. Kanalhafen der Zeche „Minister Achenbach“  
Verkehr 1917: 184 109 t.

3. Hafen Waltrop.

Eigentum des Fiskus und der Gemeinde.

4. Außerhalb des eigentlichen Kohlenbezirks folgen dann die Häfen Lüdinghausen, Münster i. W., Saerbeck (Hafen der Teutoburger Wald-Eisenbahn), Rodde, Lingen, Meppen, Papenburg, Leer und Emden.

Am Zweigkanal nach Herne befinden sich

1. Hafen Herne, Hafen der Gewerkschaft Friedrich der Große I/II alter Hafen und III/IV neuer Hafen.
2. Hafen der Gewerkschaft König Ludwig, Recklinghausen.
3. Hafen der Gewerkschaft Viktor in Rauxel.

b) Rhein-Herne-Kanal.

In der Kanalvorlage vom 9. April 1904 war abweichend von den beiden früheren Vorlagen das Stück des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe fortgelassen worden.

Eine der hauptsächlichen Änderungen, die vom Landtag an dem Entwurf vorgenommen wurden, war folgende<sup>1)</sup>:

Um die Möglichkeit zu schaffen, den Wettbewerb des Kanals mit der Eisenbahn zu regeln, flocht der Landtag in das Gesetz das staatliche Schleppmonopol ein, das der Verwaltung durch Erhebung von Schleppgebühren einen erheblichen Einfluß auf die Frachtkosten und eine Einnahmequelle verschaffen sowie die durch die Inbetriebnahme neuer Kanäle eintretenden wirtschaftlichen Verschiebungen mildern sollte.

Aus demselben Grundgedanken heraus wurde auch die Abgabe auf den regulierten Strömen beschlossen.

Während die Regierungsvorlage nur den Bau auch eines Seitenkanals zur Lippe von Hamm bis Datteln vorsah, fügte der Landtag noch die Kanalisierung der Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal und von Hamm bis Lippstadt hinzu.

Die Baukosten des Rhein-Herne-Kanals beliefen sich auf 68 348 000 Mark. Für seine Linienführung gaben im allgemeinen die Zechen den Weg an. (Kohlenwasserweg.) Erbaut wurde der Kanal in den Jahren 1907—1914. Er ist schiffbar für 1350 Tonnen-Kähne.

Der Kanal — in 7 Staustufen angelegt — zweigt ungefähr 3 km östlich von der Stadt Herne aus dem Dortmund-Ems-Kanal ab und mündet

---

<sup>1)</sup> Vgl. Dr. Schmitz im Westdeutschen Schiffahrt- und Hafen-Kanalkalender 1925 Seite 302 ff.

bei Duisburg-Ruhrort in den Hafen Ruhrort und damit in den Rhein. Er ist 38 km lang und 3,5 m tief.

Die Leistungsfähigkeit (Schleusenleistung) des Kanals ist 48 000 t in 24 Stunden in jeder Richtung.

Zugelassen sind Schiffe bis 80 m Länge, 9,20 m Breite und 2,50 m Tiefgang.

Gleichzeitig mit dem Rhein-Herne-Kanal wurde auch der Seiten-(Parallel-)Kanal zur Lippe von Datteln bis Hamm in Betrieb genommen, und zwar für Schiffe bis 1200 t Tragfähigkeit. Seine Verlängerung nach Westen bis Wesel wurde 1915 in Aussicht genommen. Besonderer Wert wird von den Interessenten auch auf die Erhaltung der Schiffbarkeit (auch Flößbarkeit) des unteren Lippeflusses gelegt.

Dieser Kanal ist in erster Linie gebaut worden, um dem deutschen Gewerbe, namentlich der Industrie, zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt bei dem immer schärfer werdenden Werben fremdländischer Industriezweige möglichst billige Beförderungswege zur Verfügung zu stellen. Ferner sollte der Kanal die Eisenbahn im Rheinisch-Westfälischen Industrievier entlasten, andernfalls kostspielige Eisenbahn- und Neubauten erforderlich gewesen wären.

Anderseits sollte der Kanal die Dezentralisation in der industriellen Ansiedlung fördern. Man ging von der Erwartung aus, daß die Bereitstellung von billigem Gelände an der dünn bevölkerten westfälisch-hannoverschen Kanalstrecke der industriellen Konzentration (der Massierung der Ruhrindustrie und -Bevölkerung auf einen kleinen Raum) Einhalt gebieten würde.

Das Gesetz betr. Herstellung und Ausbau von Wasserstraßen vom 1. April 1905 bestimmte u. a. folgendes:

§ 18. Auf dem Kanal vom Rhein zur Weser, auf dem Anschluß nach Hannover, auf dem Lippe-Kanal und auf den Zweigkanälen dieser Schifffahrtstraßen ist ein einheitlicher staatlicher Schleppbetrieb einzuführen.

§ 19. Auf den im Interesse der Schifffahrt regulierten Flüssen sind Schifffahrtabgaben zu erheben. (Für staatliche Anlagen über das natürliche Maß hinaus im Interesse der Schifffahrt.)

Die näheren Bestimmungen über die Einrichtung des Schleppmonopols wurden durch das Gesetz betr. das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal vom 30. April 1913 erlassen.

§ 1 dieses Gesetzes bestimmte:

Fahrzeuge, die nicht von Menschen oder Tieren getrieben werden, dürfen auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Kanal nur mit der

vom Staat vorzuhaltenden Schleppkraft fortbewegt werden. Zum Rhein-Weser-Kanal im Sinn dieses Gesetzes gehören: Der Anschluß nach Hannover (Abzweigung vom Dortmund-Ems-Kanal), die Zweigkanäle nach Herne, Dortmund, Osnabrück, Minden und Linden, ferner der Duisburg-Ruhrorter Hafen, dieser jedoch nur bezüglich des durchgehenden Verkehrs zwischen Rhein und Kanal.

Fahrzeuge, die lediglich den Dortmund-(Herne) Emshafen-Kanal benutzen, sind in den ersten 15 Jahren seit Inbetriebnahme des Rhein-Weser-Kanals von dem staatlichen Betrieb freizulassen.

(Der Dortmund-Ems-Kanal bestand, wie ausgeführt, schon vor dem Rhein-Weser-Kanal mit freier Schifffahrt.)

§ 2 des Gesetzes bestimmt, daß private Fahrzeuge mit eigener Triebkraft nur ausnahmsweise unter besonderer Genehmigung die dem Monopol unterliegenden Kanalstrecken befahren dürfen.

§ 3 regelt die Veröffentlichung der Schlepplohntarife und ihre gleichmäßige Anwendung auf jedermann.

Gemäß § 4 des Gesetzes ist eine besondere Schleppordnung für den Rhein-Weser-Kanal und den Lippe-Kanal erlassen.

Die Grundzüge des Schlepplohntarifs für den Rhein-Weser-Kanal und den Lippe-Kanal von Datteln bis Hamm vom 7. Oktober 1923 nebst Nachträgen sind folgende:

1. Die Berechnung des Schlepplohns erfolgt für jede Tonne **T r a g - f ä h i g k e i t** und jedes Kilometer.
2. Außerdem werden für jede Tonne **L a d u n g** und jedes Kilometer der Schleppeistung Zuschläge zu den Sätzen zu 1. erhoben, die nach 5 Güterklassen (Tarif für die Schifffahrtabgaben) abgestaffelt sind.
3. Für den Verkehr vom Osten nach Westen zahlen Kalisalze zum Düngen nur  $\frac{1}{10}$ , Erze und Schwefelkiesabbrände nur  $\frac{3}{10}$  des Ladungszuschlags der Klasse V.

Durch Nachtrag VII (vom 12. November 1924) wurde diese Vergünstigung ausgedehnt auch auf Erze und Schwefelkiesabbrände nach Osnabrück und ab Emden.

4. Mindestens ist ein Schlepplohn für 10 (oder auch 7) km zu entrichten.

Zuschläge bis zu 100 % werden je nach dem Wasserstand erhoben.

Zuständig für den Rhein-Herne-Kanal wie auch den Lippe-Kanal ist das Schleppamt Duisburg-Ruhrort (unterstellt der Wasserstraßen-Direktion Münster).

Neben dem staatlichen Schlepplohn hat der Verfrachter auf dem Kanal zu zahlen Schifffahrtabgaben und Kahnmiete.

a) Schifffahrtabgaben:

Maßgebend ist der Tarif für die Schifffahrtabgaben auf den westdeutschen Kanälen vom 7. Oktober 1923 mit Nachträgen und Ausführungsbestimmungen (auch zum Schlepplohntarif) vom 19. Mai 1923.

Grundzüge.

1. Zu den westdeutschen Kanälen im Sinn des Tarifs gehören:
  - a) der Rhein-Weser-Kanal im Sinn des Schleppmonopolgesetzes vom 30. April 1913,
  - b) der Dortmund-Ems-Kanal. (Die Wasserstraße  $\frac{\text{Dortmund}}{\text{Herne}}$  bis einschl. Schleuse Herbrun (bei Aschendorf-Papenburg) und der Seitenkanal Oldersum-Emden).
2. Die Abgabe wird für jede Gewichtstonne nach Art der Ladung und jedes zurückgelegte Kilometer nach 5 Güterklassen berechnet.

Es sind zu zahlen:

I. Von den in Schiffen oder Flößen beförderten Gütern, sowie von Floßholz für jede Gewichtstonne und jedes zurückgelegte Kilometer:

1. im Wechselverkehr zwischen dem Rhein und der Schleuse Bergeshövede (Abzweigung des Mittellandkanals) oder Hamm oder im Verkehr innerhalb dieser Kanalstrecke:

a)	b)
auf der Strecke zwischen Rhein und Schnittpunkt mit dem Zweigkanal nach Herne	auf den übrigen Kanalstrecken
Güterklasse I . . . . 4,8 Pfg.	Güterklasse I . . . . 2,4 Pfg.
II . . . . 4 "	II . . . . 2 "
III . . . . 3,2 "	III . . . . 1,6 "
IV . . . . 2,4 "	IV . . . . 1,2 "
V . . . . 1,6 "	V . . . . 0,8 "

(Stand vom 7. Oktober 1923).

2. in allen übrigen Verkehrsbeziehungen — auch auf der oben unter 1 a bezeichneten Strecke — die Sätze unter 1 b —, in beiden Fällen 1 und 2 mindestens aber die vom leeren Schiff zu zahlende Abgabe.

(Unter dem gleichen Gesichtspunkt sind auch die erwähnten Schlepplohnzuschläge festgesetzt.)

3. Es gelten dieselben Ermäßigungen für Kalisalze und Erze wie beim Schlepplohn; eine ähnliche Ermäßigung auch für Getreide.

Eine Ermäßigung (im Rückerstattungswege) tritt ein für Güter, die ab Kanalhafen (auf der Strecke zwischen dem Rhein und dem Schnittpunkt mit dem Zweigkanal nach Herne) rhein-aufwärts gehen oder von dort kommen und zwar:

- a) für Orte oberhalb Kölns bis St. Goar um 18 %,
- b) für Orte oberhalb St. Goar um 30 %.

Es ist dies eine Art des Staffeltarifs.

4. Vom leeren Schiff einschl. der Personen- und Schleppdampfer werden für jede Tonne Tragfähigkeit und jedes zurückgelegte Kilometer bestimmte Sätze erhoben.
5. Ein Güterverzeichnis rangiert die einzelnen Güter nach ihrem Wert in eine der genannten 5 Klassen. So gehört z. B. Kohle und Erz in Klasse V, Zement in Klasse IV, Holz, je nachdem, in Klasse I—IV, Mehl in Klasse I.

Ursprünglich war dem Ladungstarif nur ein vierklassiges Güterverzeichnis zugrunde gelegt worden. Im Jahr 1914 ging man nach dem Beispiel der Eisenbahn zum fünfklassigen Verzeichnis über. Nur auf den östlichen Wasserstraßen besteht zur Zeit noch ein vierklassiges, auf dem Elbe-Trave-Kanal dagegen bereits ein sechsklassiges System. (Hier sind z. B. unabhängig von ihrem Wert sperrige Güter höher eingestuft.) Von den Interessenten wird nunmehr allgemein nach dem Beispiel der Reichsbahn die Einführung einer sechsten Klasse verlangt.

Ein besonderer **Ausnahmetarif A** für Schifffahrtabgabe und Schlepplöhne auf den westdeutschen Kanälen vom 3. Juli 1924 bestimmt folgendes:

Sofern vom Tag der Tarifveröffentlichung bis 30. September 1924 (später verlängert) auf den westdeutschen Kanälen von den Häfen in Hannover und Umgebung mindestens 20 000 Tonnen Ammoniak zu Schiff verladen worden sind, werden an Schifffahrtabgaben und Schlepplohn von der Ladung  $\frac{3}{10}$ , bei Verladung von mindestens 30 000 Tonnen  $\frac{7}{10}$  im Erstattungswege rückvergütet.

Ein ähnlicher Ausnahmetarif wurde am 1. Oktober 1924 für Rohsteinsalz und Rückstandsatz eingeführt.

6. Durch Nachtrag vom 19. Januar 1924 wurden z. B. die Abgabesätze allgemein um 25 %, für Kohle von Dortmund oder Herne talwärts nördlich über Bergeshoevede um 50 % ermäßigt. (Für eine Übergangszeit — die verlängert wurde — auf 40 und 50 %.)

Zur Zeit steht die Einführung eines gestaffelten Tarifs, wie auch eine Herabsetzung des Schlepplohns auf den westdeutschen Kanälen in Erwägung. Nach dem Vorschlag des Reichswasserstraßenbeirats soll für die Güter, die einer Vor- oder Anschlußverfrachtung auf dem Schienenweg bedürfen, je nach der Länge des Wegs der Eisenbahnbeförderung eine sehr erhebliche Ermäßigung der Schiffahrtabgaben für das Tonnenkilometer eintreten. So sollen Steinkohlen, die in den hannoverschen Häfen vom Wasserweg auf die Reichsbahn umgeschlagen werden, je nach der Länge des für die Weiterbeförderung nötigen Eisenbahnwegs nur 0,3, 0,2 und sogar nur 0,1 Pfg. je Tonnenkilometer zahlen. Die zu schaffende Güterklasse VI (Steinkohlen, Thomasmehl) sieht auf der Strecke zwischen Rhein und dem Schnittpunkt mit dem Zweigkanal nach Herne 0,8 Pfg., auf den übrigen Kanalstrecken 0,4 Pfg. je Tonnenkilometer vor.

Es bestehen weiter noch Bestimmungen für einmonatige Stundung von Kanalabgaben und Schlepplöhne.

Ein besonderer Tarif besteht noch für die an den westdeutschen Kanälen gelegenen **fiskalischen** Häfen und Liegestellen, soweit für diese besondere Abgabentarife nicht bestehen, sowie für das Liegen, Löschen und Verladen auf freier Strecke und in den Schleusenvorhäfen dieser Kanäle vom 22. Dezember 1923.

#### b) **Kahn** m i e t e.

Die Kahnmiete auf dem Rhein-Herne-Kanal regelt sich nach den an der Schifferbörse zu Ruhrort für den Rhein gehandelten Sätzen, die jedoch — wegen der längeren Fahrdauer — immer um 15—30 Pfg. teurer sind, als die Miete ab Ruhrort nach Mannheim usw.

Soweit das Kohlenkontor in Frage kommt, gilt — wie ausgeführt — bezüglich der Verfrachtung ab Rhein-Herne-Kanal zum Rhein gleichfalls der feste Oberrheinzuschlag.

Zu behandeln ist hier noch die Frage der Verfrachtung von Kohle nach nördlicher (Emden) und westlicher (Hannover usw.) Richtung.

In der Einzelverschiffung wird in diesen Verkehrsbeziehungen eine Fracht börsenmäßig, insbesondere auch auf dem Dortmund-Ems-Kanal, nicht notiert. Es bleibt vielmehr die Festsetzung der Kahnmiete der Einzelvereinbarung zwischen Verfrachter und Schiffer überlassen.

Genauer liegen die Verhältnisse, wie folgt:

Der Kohlenverkauf erfolgt vom Syndikat im allgemeinen ab Zeche. Dem Empfänger steht es also frei, auf welchem Weg er beziehen will. Bei Lieferungen auf dem Eisenbahnweg wird die Fracht in Überweisung gestellt. Bei Lieferungen ab Kanalzeche wird dem Empfänger vom

Syndikat neben dem Zechenpreis noch die Zechenvorfracht bis zum Kanal mit 0,70 *M* je Tonne in Rechnung gestellt. Das Syndikat vergütet den Zechen die Vorfracht in der vereinbarten Höhe. Die Kohlenhandels-gesellschaft in Hannover kann also z. B. je nach Wahl auf dem Bahn- oder Kanalwege abrufen. Im letzteren Fall ist es Sache des Kohlenbestellers, den Schiffsraum zu besorgen. In der Praxis wird es sich wohl fast stets um laufende Verträge mit einer Reederei handeln. Ebenso wie auf dem Rhein, fahren aber auch auf den nordwestdeutschen Wasserstraßen Partikulierschiffer. Besonders zu erwähnen sind die in der „Elbia“ zusammengeschlossenen Schiffer, die zusammen über 80—100 Kähne verfügen.

Anders jedoch in der Regel bei den Wasserverfrachtungen des Kohlensyndikats ins bestrittene Gebiet:

Zum bestrittenen Gebiet (Konkurrenz der englischen Kohle) gehören, wie ausgeführt, neben dem Ausland das Hamburger Revier und das Gebiet östlich der Elbe mit Ausnahme der Reviere Magdeburg und Berlin.

In diesem Zusammenhang interessiert nur das Küstengebiet.

Das Revier 1 (bestrittenes Gebiet) umfaßt das Gebiet von Cuxhaven bis Harburg und östlich bis Pommern, südlich ungefähr mit der mecklenburgischen Landesgrenze abschneidend.

Dieses bestrittene Gebiet gilt, wie ausgeführt, im Sinn des Syndikatsvertrages als *A u s l a n d*.

Das Revier 2 (unbestrittenes Gebiet) umfaßt Oldenburg und die nördlichen Teile von Hannover sowie die freie Stadt Bremen.

Nach dem Revier 2 erfolgen die Lieferungen wie üblich *a b Z e c h e*. Beim Versand auf dem Wasserweg hat der Empfänger der Kohlen den Schiffsraum selbst zu chartern.

In das als Ausland geltende Revier 1 (Hamburg usw.) liefert jedoch das Syndikat, soweit der Wasserweg ab Ruhrgebiet in Frage kommt, in der Regel *a b E m d e n* oder *R o t t e r d a m*. (Auf dem Bahnweg wird auch hier *a b Zeche* geliefert.)

Bei der Wasserlieferung chartert das Syndikat den Kahnraum selbst und zwar für die Kanaltransporte nach Emden durch Inanspruchnahme der in Händen des Syndikats befindlichen Westfälischen Transport-Aktiengesellschaft (W. T. A. G.) in Dortmund, für die Transporte nach Rotterdam durch die Kohlen-Transport-Gesellschaft in Ruhrort. Mit der W. T. A. G. hat das Syndikat feste Sätze vereinbart, die — nach Art der Kohlenkontorsätze — dem Verkaufspreis zugeschlagen werden und vom Empfänger zu tragen sind. Von seinem Genehmigungsrecht bezüglich dieser Frachtpreise hat der Reichskohlenverband noch keinen Gebrauch gemacht.

Nach Holland können durch das Syndikat außer der Steenkohlenvereinigung (Syndikatshandelsgesellschaft) auch die Zechenhandels-gesellschaften Kohle absetzen.

Die direkten Bahnsendungen werden auch hier ab Zeche verkauft. Die Fracht geht zu Lasten des Empfängers.

Die Sendungen über Ruhrort für die Steenkohlenvereinigung und die Zechenhandelsgesellschaften zum Verbrauch in Holland werden gemäß besonderer Vereinbarung mit dem Syndikat frei Reede Ruhrort geliefert. Sie werden, soweit sie für die Steenkohlenvereinigung bestimmt sind, an das Niederländische Frachtenkontor in Ruhrort, soweit sie für die Zechenhandelsgesellschaften bestimmt sind, an die von diesen beauftragten Umschlagfirmen adressiert. Die Sendungen werden bis Ruhrort in Frankatur abgefertigt. Für die Fracht und Umschlagkosten (Kipper-, Ufergeld) stellt das Syndikat in dem Preise frei Reede Ruhrort einen Pauschalsatz in Rechnung, gleichgültig, ob die Sendung in Ruhrort von der Bahn umgeschlagen wird oder vom Kanal kommt. Bei den Kanalsendungen vergütet das Syndikat den Zechen den vereinbarten Vorkostensatz (Zechenvorfracht).

Den Schiffsraum müssen Steenkohlenvereinigung und Zechenhandelsgesellschaften selbst vorlegen.

Ein Monopol für die Kohlenverfrachtung über den Rhein nach Holland besteht nicht. Die Zechenhandelsgesellschaften benutzen, soweit die betr. Zechengruppe eigenen Schiffsraum besitzt, diesen.

Sowohl von der Steenkohlenvereinigung, als auch den Zechenhandelsgesellschaften werden auch Partikulierschiffer beschäftigt.

Bei den Kohlen zur Ausfuhr aus Deutschland über See (auch z. B. Hamburg ab Emden oder Rotterdam) verkauft das Syndikat — Handelsgesellschaften scheiden hier als Verkäufer aus — entweder fob Rotterdam<sup>1)</sup> oder fob Emden oder auch cif (frei Empfangsort)

---

<sup>1)</sup> Die sogenannte „Fob-Klausel“ hat verschiedene Bedeutung. In Bremen wird unter „fob“ wassermäßig verstanden „bis frei an Bord (Lukenrand)“, in Hamburg „Frei Kai“ oder „Frei Längsseite Seedampfer“, in beiden Fällen „Für den Seedampfer greifbar“. In Lübeck gilt die Anlieferung „Frei Kaischuppen“ — aus dem sich das Schiff die Ware selbst herausholen kann — bereits als „Fob“-Lieferung. Für Rotterdam gilt ähnlich wie bei Bremen gleichfalls der Brauch „Frei bis Bord (Lukenrand)“, doch werden in Rotterdam für die Einladung vom Lukenrand in die Luke (Schiffsaum) einschl. Verstaung daselbst Einladespesen — je nach der Beschaffenheit der Ware — berechnet, was in deutschen Häfen nicht üblich ist.

Eine internationale Regelung dieser Verschiedenheiten in den Seehäfen der Welt ist beabsichtigt.

je nach Vereinbarung mit dem Käufer. Die Charterung des Kahnraums ist auch hier Sache des Syndikats, ausgeführt durch die Kohlen-Transport-Gesellschaft in Ruhrort für Richtung Rotterdam und durch die W. T. A. G. für Richtung Emden.

Bei „Cif“-Lieferungen wird auch der Seeschiffsraum in den einzelnen Häfen durch Organe des Syndikats gechartert.

Die Eisenbahnfracht bis Ruhrort wird in allen diesen Fällen frankiert.

Die Kohlenfrachten von Rotterdam nach dem östlichen Mittelmeer betragen z. B. Ende Juni 1926 (günstiger Frachtenstand) 12 sh, nach Spanien 9 sh, nach La Plata 16—17 sh; die Frachten von Nordamerika nach England 3,50 bis 4 Dollar, nach dem mittelländischen Meer 3,25 Dollar, alles per Tonne.

Die Kohlenfracht Ruhrgebiet—Genua berechnete sich auf dem Wasserweg Mai 1926 wie folgt:

Fracht bis Ruhrort 2 *M*, Umschlag daselbst 0,50 *M*, Fracht Ruhrort—Rotterdam 2,50 *M*, Fracht Rotterdam—Genua 12 *M* = insgesamt 17 *M* je Tonne.

Die Flußfracht Hamburg—Berlin für Kohle betrug z. B. Ende Juni 1926 2,30 *M* je Tonne ausschließlich Bugsierlohn.

#### K a n a l h ä f e n am Rhein-Herne-Kanal und Kanal Datteln-Hamm.

Der Bau von Häfen wurde der Initiative der anliegenden Gemeinden und privaten Unternehmungen überlassen. Es finden sich dementsprechend folgende Häfen vor:

##### Rhein-Herne-Kanal.

1. Hafen der Gesellschaft für Teerverwertung Duisburg-Meiderich,
2. Hafen der Rombacher Hüttenwerke Abteilung Oberhausen (Verladung von Kohle und Koks),
3. Hafen des Essener Bergwerksvereins König Wilhelm Essen-Borbeck,

Verkehr 1917 209 201 t Kohle und Koks,

„ 1922 155 276 t „ „ „ .

4. Hafen der Rheinischen Stahlwerke (Abteilung Arenberg), Essen-Ruhr,

Verkehr 1917 628 288 t Kohle und Koks.

5. Hafen Bottrop (Kgl. Bergwerksdirektion Recklinghausen). 3 km langer Eisenbahn-Gleisanschluß für die Bahnhöfe Bottrop, Gladbeck West und Westerholt,

Verkehr 1917 581 546 t,

„ 1922 731 000 t.

6. Hafen des Köln-Neuessener Bergwerksvereins Altenessen,

Verkehr 1917 394 009 t.

7. Hafen der Zeche Mathias Stinnes, Essen-Ruhr,

Verkehr 1917 623 032 t,

„ 1922 794 001 t.

Die Stadt Essen plant den Bau eines Parallel- und eines Stichhafens. Die Breite des ersteren soll 35 m umfassen, diejenige des Stichhafens 70 m mit einer Länge (von Norden nach Süden verlaufend) von 750 m.

8. Hafen der A.-G. Phönix in Gelsenkirchen,

9. Hafen der Hibernia, Herne,

10. Stadthafen Gelsenkirchen.

Für den Umschlag von Massengütern, zugleich Zollhafen und städtische Werft.

Gelsenkirchen-Hafen ist Tarifstation. Die Bedienung von der Tarifstation bis zur Umschlagstelle und die Besorgung des Umschlages selbst erfolgt durch die Stadt Gelsenkirchen.

11. Hafen des Steinkohlenbergwerks Graf Bismarck,

12. Hafen Grimberg der Gelsenk. Bergwerks-A.-G., Gleisanschluß für die Hochöfen und Zechen Pluto, Rheinelbe, Alma und Bonifacius,

13. Hafen der Mannesmann-Röhren-Werke, Steinkohlenbergwerk Unser Fritz, Wanne 4.

Verkehr 1917 . . . . . 257 264 t Kohle,

4 302,5 t Koks;

1922 . . . . . 318 556 t Kohle,

9 037,5 t Koks.

14. Kanalhafen der Hafenbetriebsgesellschaft Wanne-Herne m. b. H.

a) Westhafen für Massengüter (Kohle, Koks, Erze),

b) Osthafen (Industriehafen: Mehl, Getreide, Grubenholz, Hütten-erzeugnisse usw.).

Bahnanschluß an den Reichsbahnbahnhof Wanne und — über die Zechenbahn Constantin der Große — auch an den Bahnhof Bochum-Riemke.

An die Häfen sind durch die Hafenbahn direkt angeschlossen die Zechen: Ewald I/II, III/IV, Shamrock I/II, III/IV, Gewerkschaft Vereinigte Konstantin der Große und Bochum (Schacht I/II, IV/X), sowie die Zeche Hannibal der Friedrich Krupp A.-G.

Im Bau befindet sich die Anschlußbahn nach den Zechen General Blumenthal und Schlägel und Eisen.

Tarifstation ist Station Wanne.

Die Bedienung von der Tarifstation bis zum Übergabegleis der Cranger Kleinbahn geschieht durch die Reichsbahn. Der weitere Transport bis zur Umschlagstelle selbst und die Besorgung des Umschlags erfolgt durch die Kleinbahn.

Der Gesamtgüterumschlag in den Häfen Wanne betrug im März 1926: 133 053 t, wovon 127 909 t auf Brennstoffe fielen.

15. Hafen der Harpener Bergbau A.-G.,  
Verladung von Kohlen der Zechen Recklinghausen I und Julia (letztere durch Seilbahn mit dem Hafen verbunden).
16. Hafen der Stadt Recklinghausen,  
Umschlag von Stück- und Massengütern. Gleisanschluß an die Reichsbahn ist in Erwägung gezogen.
17. Zechenhafen der Gewerkschaft Friedrich der Große in Herne,
18. Fiskalischer Bauhafen zwischen Schleuse 6 und 7 (für Wiederherstellung fiskalischer Schiffe),
19. Hafen der Gewerkschaft König Ludwig in Recklinghausen Süd.

Anschluß an Reichsbahnstationen Recklinghausen Süd und Suderwich.

Verkehr 1922 . . . . . 300 000 t.

Am Kanal Datteln—Hamm befinden sich folgende Häfen:

1. Hafen der Stadt Lünen mit eigener Hafenbahn,
2. „ „ Harpener Bergbau A.-G. für die Zechen Preußen I und II,
3. „ „ Zeche de Wendel bei Hamm (noch nicht in Betrieb),
4. „ „ Stadt Hamm.

Reichsbahnanschluß.

Verkehr 1917 . . . . . 174 251 t,  
„ 1924 . . . . . 343 208 t.

Tarifstation für den Hafen Hamm ist Station Hamm (Westf.). Die Überführung zum Hafen erfolgt gegen Anschlußfracht. Den Umschlag selbst besorgt die Stadt Hamm.

Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal.

Kanalabwärts (nach dem Rhein):

	zusammen:	davon Kohlen (in Tonnen):
1914 . . . . .	377 902	360 173
1917 . . . . .	5 531 670	5 466 713
1924 . . . . .	7 256 803	6 538 892
1925		
(I. Halbjahr) . . . .	3 069 268	2 697 918

Kanalaufwärts:

	zusammen:	davon Kohlen:	Erze:	Holz:
1914 . . . . .	136 964	—	63 210	—
1917 . . . . .	300 338	—	66 927	29 358
1924 . . . . .	2 738 897	1 718 595	672 902	32 896
1925				
(I. Halbjahr) . . . .	1 863 149	988 511	536 620	18 396

6. Den Ruhrbezirk betreffende Kanal-Bauten und -Pläne.

Mittellandkanal.

Im November 1925 wurde der Abstich des Mittellandkanals zur Weser bei Minden dem Verkehr übergeben, der gleichzeitig den Zugang zu dem Industriehafen der Stadt Minden vermittelt.

An der Fortführung des Mittellandkanals einstweilen auf der Strecke Misburg—Peine mit dem Abstichkanal nach Hildesheim wird lebhaft gearbeitet.

Der Gedanke, der dem Bau des Mittellandkanals zugrunde liegt und bis in die friderizianische Zeit zurückreicht, stützt sich vor allen Dingen darauf, den agrarischen und holzreichen Osten des Reichs über die industrie- und bevölkerungsreiche Mitte mit dem Industriegebiet des Westens zu verbinden und so einen billigen Austausch der Güter zu ermöglichen. Waren die Voraussetzungen für die Wirtschaftlichkeit des Plans in der Vorkriegszeit nach allgemeiner Ansicht gegeben, so haben sich diese Verhältnisse in der Nachkriegszeit in etwa verschoben; Getreide kommt größtenteils über Rotterdam und den abgabefreien Rhein nach Westdeutschland; in Berlin ist die Verwendung von Ruhrkohle immer mehr zurückgegangen, weil sie mit bedeutend höheren Gesteungskosten belastet ist als die oberschlesische Kohle, und zum andern, weil

die Braunkohle im Krieg und in der Nachkriegszeit bedeutend weiter vorgerückt ist. Auch wird die Braunkohle in größtem Umfang als Kraftherzeuger für elektrische Energie verwandt. Begreiflich ist es daher, wenn sich das Interesse Rheinlands und Westfalens und zum Teil auch das Mitteldeutschlands (Kali-Industrie), unterstützt von den Bestrebungen der Küstenstädte, mehr als früher den Verbindungen mit dem Küstengebiet zugewandt hat. Von diesem Gesichtspunkt aus wird zur Zeit ein umfangreiches Wasserstraßenprogramm erörtert, dessen Zweckmäßigkeit lebhaft umstritten und über dessen Durchführung größtenteils eine Entscheidung noch nicht getroffen ist.

7. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang noch die **nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Straßenbahnen.**

An nebenbahnähnlichen Kleinbahnen befinden sich im Reichsbahndirektionsbezirk Essen folgende:

Bezeichnung der Bahn	Betriebslänge km	Spur	Betriebsart	Verkehrszweck	Reichsbahn- anschluß
Bergische Kleinbahnen A.-G.	13	1,00	Dampf, Elek- trisch	Personen- und Güterverkehr	Hösel.
Kleinbahn Bossel-Blan- kenstein G. m. b. H.	8,71	1,435	Dampflokom.	Güterverkehr	Blankenstein (Ruhr) Bossel.
Dortmunder Hafen-Klein- bahn	13,74	1,435	"	"	Obereving.
Düsseldorfer Landkreis- bahn	4	1,435	"	"	Wedau.
Hespertalbahn . . . . .	5	1,435	"	"	Kupferdreh.
Kleinbahn Rees-Empel .	4,5	1,435	Elektrisch	Personen- und Güterverkehr	Empel.
Kleinbahn Wesel-Rees- Emmerich	39,7	1,435	"	"	Emmerich (Anschluß in We- sel beantragt).
Ruhr-Lippe Kleinbahnen A.-G.	97	1,435 u. 1,00	Dampflokom.	"	Hamm, Werl, Soest.
Wanner Kleinbahn der Hafenbetriebsgesellsch. Wanne-Herne m. b. H.	14	1,435	"	Güterverkehr	Wanne, Bochum-Riemke.
Kleinbahn Zütphen-Em- merich (Doetinchen- Holland)	5 <sup>1)</sup>	0,75	"	Personen- und Güterverkehr	Emmerich.

<sup>1)</sup> Preussische Teilstrecke. Streckenlänge auf holländischem Gebiet 37 km.

An elektrischen Straßenbahnen<sup>1)</sup> kommt ein Netz von 829 km in Frage.

Soweit neben dem Personenverkehr ein beschränkter — örtlicher — Güterverkehr zugelassen ist, gilt dieser meist nur für Dienstgüter. In sonstigen Fällen ist die Genehmigung dieses Verkehrs zeitlich befristet.

---

<sup>1)</sup> Über die Beteiligung des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerkes an diesem Straßenbahnnetz vergleiche die besondere Darstellung über dieses Elektrizitätswerk, S. 45 bis 47.

### **III. Entwicklung des Eisenbahn-Gütertarifwesens in Deutschland.**

In der ersten Zeit wurden die Güter von Fall zu Fall, dann durch allgemein gültige Bestimmung sämtlich an eine auf der Endstation wohnende Mittelsperson abgefertigt, die das Gut aus dem Wagen der einen Bahn in den der anderen umlud. Hiermit waren naturgemäß Kosten, Zeitverlust, öfter auch Beschädigungen der Güter verbunden.

Nach dem Vorgehen anderer Verwaltungen vereinbarten auch die Bahnen im rheinisch-westfälischen Kohlengebiet schon frühzeitig eine direkte Abfertigung sowie die Einstellung durchgehender Güterwagen und auch Züge. 1848 wurde im Wechselverkehr zwischen den Hauptstationen der Köln-Mindener, Hannoverschen, Braunschweigischen, Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Leipziger Bahn der erste (norddeutsche) Eisenbahnverband gegründet. Die Köln-Mindener, Düsseldorf-Elberfelder und Bergisch-Märkische Bahn trafen 1850 ein Abkommen, nach dem ab 1. Januar 1851 zwischen Deutz und Hagen (über Düsseldorf) und umgekehrt je ein Güterzug ohne Umladung und mit direkter Abfertigung eingestellt wurde. Die Fahrdauer betrug 10 Stunden.

Die Bedingungen über die Beförderung von Personen und Gütern waren in den Verbands- oder Lokal-Betriebsreglements und Tarifen enthalten. Diese Eisenbahn-Betriebs-Reglements bedeuten den Anfang der Eisenbahnverkehrsregelung.

Die Gütertarife der einzelnen Bahnen enthielten früher Sätze für den Zentner und die Meile. Auch waren noch besondere Beförderungsvorschriften in den Tarifen enthalten.

Bei Erstellung der ersten Frachtsätze hatte man die Landwegfrachten zur Richtschnur genommen mit der Maßgabe jedoch, daß man Massengüter wegen ihrer einfacheren und schnelleren Beförderungsmöglichkeit auf der Eisenbahn auch billiger beförderte. Im Durchschnitt konnte man die Frachtkosten auf der Bahn zu  $\frac{1}{6}$  des Betrags der Landstraßenfracht annehmen.

Man erstellte ursprünglich meist zwei Tarifklassen, eine teurere für sogenannte Kaufmannsgüter in bedeckten Wagen und eine billigere für Rohstoffe in voll ausgenutzten Wagen. Eisenbahnen mit stärkerem Verkehr bildeten vielfach noch eine dritte Klasse für Erzeugnisse und halbfertige Waren.

In der ersten Zeit, nachdem sich überhaupt erst einmal der Bahnweg gegenüber dem Landtransport durchgesetzt hatte, erblickten die Bahnen ihre Hauptaufgabe mehr in der Beförderung von Kaufmannsgütern. Rohstoffe, wie Kohlen, Erze usw. wurden mehr als nebensächlich behandelt. Bald jedoch änderte sich dieser Standpunkt, und es brach sich immer mehr das Prinzip der Begünstigung von Massengütern bei voller Ausnutzung des Ladegewichts durch.

Auf der anderen Seite kam aber auch immer mehr der Gedanke zur Geltung, der Frachtberechnung die Leistungsfähigkeit, den Wert der Güter zugrunde zu legen.

Die Tarife der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn, die schon von Anfang an mit weitgehender Klassifizierung der Güter begonnen hatten, waren 1852 z. B. wie folgt eingerichtet:

1. Köln-Mindener Bahn (ausgedrückt in Silbergroschen und für die Meile, 1 Thaler = 30 Silbergroschen = 3 Mark, 1 Silbergroschen = 0,10 Mark):

Personen				Gepäck		Hunde	Vieh
I	Klasse II		III	IV	Freigewicht Pfund	Übergewicht für 25 Pfd.	Wagenladung für die Meile
6	4	3	1½	50	6¼	12	28½

Güter für Zentner und Meile.

Klasse I u. II Ermäßigte Sätze	Klasse III Normalsatz	Klasse IV Geldsendungen	Klasse V Sperrige Güter	Klasse VI Eilgut
3½ 3 2½	5	—	10	10

2. Bergisch-Märkische Bahn (in Silbergroschen und für die Meile):

Personen				Gepäck		Hunde	Vieh
Klasse				Freigewicht Pfund	Übergewicht für 25 Pfd.		Wagenladung für die Meile
I	II	III	IV				
7½	5½	3½	—	50	5	12	30
				60	3		

Güter für Zentner und Meile.

Klasse I und II. Ermäßigte Klassen	Klasse III Normalklasse	Klasse IV Sperrige Güter	Klasse V Eilgut
5—2,7	6	9—12	12

Die Sätze der Bergisch-Märkischen waren somit fast durchweg teurer als die der Köln-Mindener Bahn.

Zu den beiden Tarifen ist noch folgendes zu bemerken:

1. Köln-Mindener Bahn:

Die ermäßigte Klasse war in vier Unterabteilungen zerlegt: I A und B, II A und B für ganze Wagenladungen zu 100 Zentnern (5 Tonnen). Die Sätze (3½—2½) verteilten sich wie folgt:

auf Klasse	I A	I B	II A	II B
	2—1½	2½	3	3½

Eilgut kostete das Doppelte vom normalen oder sperrigen Satz. Klasse I A galt nur für Steinkohlen. Die Höhe des Satzes 2—1½ richtete sich nach der Entfernung (Staffeltarif!)

Zur Klasse I B zählten: Roheisen, Erze, Grubenholz, Salz, Ton, Ziegelerde. Klasse II A umfaßte: Getreide, Kartoffeln, Bauholz. Klasse II B enthielt: Grobe Eisenwaren, Kalk, Zucker, Zink und einige andere Artikel.

Nach diesen Klassen wurden nur ganze Wagenladungen zu 100 Zentnern befördert. Abgesehen von der Klasse für Geldsendungen enthielt dieser Tarif also bereits 7 Güterklassen.

2. Bergisch-Märkische Bahn:

Die ermäßigte Klasse zerfiel in folgende Unterabteilungen mit folgenden Sätzen:

Klasse . .	Ia	b	c	d	IIa	b	c
	2,7	2,8	3	4	3,5	4	5

Die Güter der Klasse Ia, b, c und der Klasse IIa und b wurden zu diesen Sätzen nur in vollen Wagenladungen zu 100 Zentnern befördert. Sper-

rige Güter zahlten das 1½- bis 2fache des Normalsatzes, bei Eilgut das vierfache.

Einen wichtigen Schritt zur Erreichung einer Vereinheitlichung des Tarifwesens unternahm, obwohl an sich außerhalb seines eigentlichen Aufgabenbereichs liegend, der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in der Generalkonferenz zu Baden-Baden am 25. Juli 1854, indem er ein bestimmtes Format für die Tarife und die Mitteilung aller Tarifänderungen an die Vereinsverwaltungen beschloß. Am 27. Juli 1857 wurde alsdann zu München eine Tarifklassifikation vereinbart.

Der erste Tarifverband mit einheitlichen Sätzen ist der n o r d - d e u t s c h e. Ihm folgten 1851 der mitteldeutsche, 1857 der Westdeutsche, 1863 der Westfälische usw.

Ungesunder Wettbewerb durch offene und geheime Frachtermäßigungen, durch kostspielige Einlegung schnellerer Züge, durch bequemere Ladeeinrichtungen, durch Entgegenkommen in Wagenstandgeldangelegenheiten usw. — wobei jedoch letzten Endes der Verfrachter den alleinigen Vorteil davontrug — veranlaßten schon bald einige Verbände, sich auch über die Verkehrsteilung und -leitung zu einigen.

In den Tarifen selbst entwickelte sich aus der Einrichtung der Verbände eine immer größere Gleichheit.

In der T a r i f p o l i t i k sollte aber endgültige Einheit erst die Ende der 1860er Jahre eintretenden langwierigen Reformbestrebungen bringen, deren Ziel es war, an Stelle des komplizierten Wertklassifikationssystems ein klares, einfaches und allgemein anwendbares System zu setzen.

Der erste Versuch zur Verwirklichung dieser Idee wurde am 1. September 1867 auf der Nassauischen Bahn durch Einführung eines auf dem natürlichen Prinzip aufgebauten Tarifs (des Wagenraumtarifs) gemacht. Ein Tarif nach wesentlich demselben System wurde anfangs der 70er Jahre auf den Eisenbahnen Elsaß-Lothringens eingeführt.

Aber auch diesem neuen Tarifsystem war es nicht vergönnt, bahnbrechend auf dem Gebiet der Tarifeinheit zu wirken.

Nachdem im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen vergeblich weitere Reformbemühungen unternommen worden waren, führten 1874 die Eisenbahnverwaltungen Bayerns und Württembergs zur Wahrung ihrer durch den Elsaß-Lothringischen Wagenraumtarif und dessen Ausbreitung bedrohten Interessen ein neues System ein, das die Grundsätze beider bisherigen Systeme vereinigte. Dieses neue (gemischte) System fügte dem Raumsystem, also den Klassen für Eil-Stückgut sowie der allgemeinen Wagenladungsklasse, noch eine Wertklassifikation in Form von drei Wagenladungsklassen für besonders genannte, ihrem Wert nach unterschiedene Güter hinzu (in Bayern Spezialtarife I—III).

So bestanden in Deutschland drei verschiedene Tarifsysteine nebeneinander: das Wertklassifikations-, das Wagenraum- und das gemischte System.

Diese Verworrenheit in den Tarifverhältnissen führte zu lebhaften Klagen der Handelswelt, die sich schließlich an das neugegründete Reichseisenbahnamt wandte.

Auf Grund einer von diesem ausgearbeiteten Denkschrift beschloß der Bundesrat am 11. Juni 1874, daß gegen die im Durchschnitt den Betrag von 20 % nicht übersteigende Erhöhung der Eisenbahngütertarife unter der Voraussetzung nichts zu erinnern sei, daß das vom Reichseisenbahnamt empfohlene Tarifsysteine spätestens am 1. Januar 1875 in seinen Grundzügen zur Einführung gelange, daß indessen diejenigen Bahnverwaltungen, die das Elsaß-Lothringische Tarifsysteine bereits eingeführt hätten, es beibehalten dürften. Gleichzeitig wurde den Bahnen eine vorläufige Erhöhung ihrer Tarife um durchschnittlich 20 % gestattet. Die für die Einführung des neuen Tarifsysteins festgesetzte Frist erwies sich jedoch als zu kurz.

Sie wurde durch einen Beschluß des Bundesrats vom 13. Februar 1875 verlängert, in dem weiter folgendes bestimmt wurde:

„Vom Standpunkt des Reichs aus ist gegen die weitere Erhebung des durch Beschluß vom 11. Juni 1874 zugelassenen interimistischen Frachtzuschlags von höchstens 20 % unter der Bedingung nichts einzuwenden, daß u. a. bei Kohlen, Koks, Erzen usw. im Sinn des Artikels 45 der Reichsverfassung eine Ermäßigung des Zuschlags ins Auge zu fassen ist, vorausgesetzt, daß die Betriebs- und Finanzverhältnisse der betreffenden Bahn dies unbedenklich erscheinen lassen.“

Infolge dieser Beschlüsse erhöhten im rheinisch-westfälischen Industrievier sowohl die Köln-Mindener, als auch die Bergisch-Märkische Bahn am 1. August 1874 ihre Tarife im Binnenverkehr um 20 %. Im direkten Verkehr bewegten sich die Erhöhungen zum Teil unter 20 %.

Eine ganz andere Stellung nahm die Rheinische Bahn ein, indem sie von Anfang an nicht den Standpunkt teilte, daß eine Tariferhöhung das geeignete Mittel sei, um eine finanzielle Besserung zu erzielen. Sie führte deshalb die Tariferhöhung nicht durch, sondern ließ dem Ruhrbergbau durch weitgehende Tarifermäßigungen im Verkehr nach Lothringen und Luxemburg Unterstützung angedeihen.

Bald jedoch machte sich die exzeptionelle Stellung der Rheinischen Bahn bemerkbar, so daß auch die Köln-Mindener und Bergisch-Märkische Bahn ihre Zuschläge im Binnenverkehr wenigstens für die Strecken wieder fallen ließen, die durch die Rheinische Bahn bedroht

waren. Das gleiche war der Fall für den Fernverkehr, der der Konkurrenz unterlag.

Gleichzeitig mit dem Beschluß vom 13. Februar 1875 ersuchte der Bundesrat den Reichskanzler, nach vorhergehender Fühlungnahme mit den Wirtschafts- und Eisenbahnkreisen geeignete Vorschläge für die Einführung eines der Absicht der Reichsverfassung entsprechenden einheitlichen Tarifsystems zur Beschlußfassung vorzulegen.

Nachdem die eingehenden Untersuchungen der vom Reichseisenbahnamt im Juni 1875 einberufenen Tarifenquête-Kommission auch zu einem positiven Ergebnis nicht geführt hatten, nahmen die Eisenbahnverwaltungen die Frage der Vereinheitlichung der Gütertarife in die Hand. Das Ergebnis war der in einer Sitzung vom 12. Februar 1877 festgestellte sog. *Reformtarif* mit folgendem Schema:

zwei Klassen für Stückgut:

- a) Eilgut,
- b) Gewöhnliches Stückgut,

(hierzu kam am 1. April 1892 eine Klasse „Spezialtarif für bestimmte Stückgüter“ und am 1. April 1899 ein „Spezialtarif für bestimmte Eilgüter“ [mit den Sätzen des gewöhnlichen Stückguts] hinzu),

vier Haupt- und zwei Nebenklassen für Wagenladungen, nämlich:

- a) Allgemeine Wagenladungsklasse B mit der Nebenkategorie A,
- b) Spezialtarif I, II und III mit der Nebenkategorie A 2.

Durch den Reformtarif war wohl eine formale Einheit (des Tarifschemas), nicht jedoch auch eine materielle (der Frachtsätze) erreicht worden. Erst nach dem Beginn der Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen wurden für das gesamte Netz der preußischen Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden preußischen Privatbahnen auch (einheitliche) Normaltransportgebühren festgesetzt.

Diese Frachtsätze, die dem Lokaltarif der Bergisch-Märkischen Bahn nachgebildet waren, waren 1880 wie folgt erstellt:

a) Streckensätze je Tonnenkilometer in Pfennigen:

km	Eilgut	Stückgut	Wagenladungsklasse			Spezialtarif		
			A <sub>1</sub>	B	A <sub>2</sub>	I	II	III
1—100	22	11	6,7	6	5	4,5	3,5	2,5
ab 101	22	11	6,7	6	5	4,5	3,5	2,2

(Bei Spezialtarif III ab 101 km machte sich Artikel 45 der Reichsverfassung bemerkbar.)

b) Abfertigungsgebühren je Tonne in Mark:

km	Eilgut	Stückgut	Wagenladungsklasse			Spezialtarif		
			A <sub>1</sub>	B	A <sub>2</sub>	I	II	III
1— 10	2	1	1	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
11— 20	2,2	1,1	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
21— 30	2,4	1,2	1,2	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9
31— 40	2,6	1,3	1,3	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9
41— 50	2,8	1,4	1,4	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
51— 60	3,0	1,5	1,5	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
61— 70	3,2	1,6	1,6	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
71— 80	3,4	1,7	1,7	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
81— 90	3,6	1,8	1,8	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
91—100	3,8	1,9	1,9	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
über 101	4	2	2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2

Für die Weiterentwicklung des Tarifwesens war von Bedeutung

- a) die Tätigkeit der ständigen Tarifkommission und der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen,
- b) das Wirken der Tarifverbände.

Über die Tätigkeit der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen und der ständigen Tarifkommission zur Vervollkommnung der Güterklassifikation und Tarifvorschriften ist folgendes zu erwähnen:

1. Die Schaffung einer — um 27 % — ermäßigten Stückgutklasse am 1. April 1892.

2. Am 1. Oktober 1898 trat ein Stückgutstaffeltarif in Kraft mit folgenden Sätzen für 1 Tonnenkilometer:

1— 50 km . . . . .	11 Pfg.
51—200 „ . . . . .	10 „
201—300 „ . . . . .	9 „
301—400 „ . . . . .	8 „
401—500 „ . . . . .	7 „
über 500 „ . . . . .	6 „

3. Am 1. April 1899 wurde eine — ermäßigte — Spezialeilgutklasse für leicht verderbliche Lebensmittel mit den Frachtsätzen geschaffen.

4. Zahlreiche Änderungen ergaben sich auf dem Gebiet der Güterklassifikation, indem Güter fast stets aus einer höheren in eine niedrigere Klasse versetzt wurden, wodurch sich zum Teil erhebliche Ermäßigungen ergaben. Die drei Spezialtarife umfaßten z. B. im Jahr 1878 nur 160 Positionen, im Jahr 1911 dagegen schon 431, darunter Spezialtarif III mit früher 40 und 1911 bereits 229 Positionen.

5. Mit dem 1. April 1912 wurde die Benutzung großräumiger Güterwagen, deren Stellung einer Tarifiermäßigung gleichkommt, geregelt.

6. Vom 1. Oktober 1912 ab wurden Prämien für eine gute Wagenausnutzung gewährt.

7. Die im Tarif für eine Reihe von Gütern bestehenden Frachtermäßigungen im Fall der Ausfuhr wurden am 1. Juli 1917 beseitigt.

8. Der Nebengebührentarif erfuhr am 15. August 1917 eine Neuordnung.

9. Soweit der Tarif abgabepflichtige Gebühren enthielt, wurde ab 1. April 1918 in diese nunmehr die am 1. August 1917 in Kraft getretene Verkehrssteuer eingerechnet.

10. Bei Wagenladungen wurde ab 1. Juli 1918 das Gewicht auf volle 100 kg nach oben abgerundet.

Auf dem Gebiet der — nicht der Zuständigkeit der ständigen Tarifkommission unterliegenden — *Ausnahmetarife* war zu unterscheiden zwischen solchen besonderer, hauptsächlich örtlicher Natur und solchen allgemeiner Geltung. Letztere bezogen sich auf den ganzen Bahnbereich und trugen deshalb den Charakter weiterer Spezialtarife.

Die meisten deutschen Staatsbahnen hatten im Lauf der Entwicklung für ihren Bahnbereich folgende besonders wichtige *allgemeine Ausnahmetarife* angenommen:

1. Ausnahmetarif 1 (Allgemeiner Holzausnahmetarif).
2. Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif).
3. Ausnahmetarif 3 (Kalitarif).
4. Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif).
5. Ausnahmetarif 5 (Allgemeiner Wegebaustofftarif).

Die Entwicklung der Güterklassifikation in der Zeit nach der Staatsumwälzung gestaltete sich wie folgt:

Die schon von Bismarck erkannte Notwendigkeit der Verreichlichung der deutschen Bahnen hatte durch die Erfahrungen des Weltkriegs nur an Überzeugungskraft gewonnen. Auch Gründe der Stärkung der deutschen Reichseinheit veranlaßten im Jahr 1919 die deutsche Nationalversammlung zur Vereinheitlichung der deutschen Bahnen (vgl. Artikel 90 ff. der neuen Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919; vgl. ferner das Gesetz betr. den Staatsvertrag über den Übergang der deutschen Bahnen auf das Reich vom 30. April 1920 — RGBl. 1920 S. 773 ff. — und dessen Schlußprotokoll vom 31. März 1920). Nach Übernahme der Landeseisenbahnen auf das Reich (1. April 1920) erließ der Reichsverkehrsminister die Vorläufige Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen vom 26. April 1920 (RGBl. 1920 S. 797 ff.).

An Stelle der bisherigen Bezeichnung der vier Hauptklassen mit Allgemeine Wagenladungsklasse B und Spezialtarif I, II und III traten

am 1. September 1920 die Bezeichnungen Hauptklasse A (höchste Klasse), B, C und D. Dazu trat eine neue Klasse E (niedrigste Klasse), die die bisherigen Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 4 (Düngekalktarif) ersetzte. Die Nebenklassen wurden mit dem Buchstaben der einzelnen Hauptklasse und hochgestellten n (z. B. A<sup>n</sup>) bezeichnet. Für Klasse E galt als Nebenklasse D<sup>n</sup>.

Als eine der wichtigsten Neuerungen ist weiterhin festzustellen, daß durch den Tarif vom 1. Dezember 1920 zur Staffelung aller Klassen übergegangen wurde (Staffeltarif).

Ab 1. Januar 1923 wurde das Tarifschema durch Einfügung einer neuen Wagenladungsklasse (B) erweitert; es enthielt also nunmehr 6 Hauptklassen (A—F). Für die Hauptklasse F wurde eine besondere Nebenklasse geschaffen für Mengen von mindestens 10 000 kg.

Die Beförderungsgebühren wurden ab 20. August 1923 in festen Grundzahlen<sup>1)</sup> (Tarifmark) angegeben. Durch Vervielfachung der Grundzahlen mit einer Schlüsselzahl, die jeweils besonders veröffentlicht wurde, wurde der in Papiermark zu bezahlende Frachtbetrag festgesetzt. Zur Umwandlung der in Tarifmark ausgedrückten Frachtbeträge in Papiermark wurden besondere Umrechnungstabellen ausgegeben. Dieses Verfahren erstreckte sich jedoch nicht auf den Nebengebührentarif.

Ab 1. November 1923 wurden die Beförderungsgebühren in Goldmark angegeben<sup>2)</sup>. Der zur Erhebung kommende Betrag wurde nach einem von der Eisenbahn festgesetzten Umrechnungskurs in Reichsmark umgewandelt. Die Umrechnungstabelle war ein Bestandteil des Tarifs. Seitdem ist bisher eine grundsätzliche Änderung der Güterklassifikation nicht erfolgt, insbesondere haben hier die Schaffung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn und später das Reichsbahngesetz nicht verändernd gewirkt.

Nachstehend noch folgende Zusammenstellung<sup>3)</sup>:

---

<sup>1)</sup> Die Grundzahlen waren aus dem Stand des Gütertarifs vom 15. Februar 1923 gewonnen worden, und zwar durch Division mit 5000, da zu dieser Zeit die Tarife auf etwa das 5000fache der Sätze vor dem Krieg erhöht waren.

<sup>2)</sup> 1 Tarifmark = 1 Goldmark =  $\frac{1}{4,2}$  U. S. A.-Dollar.

<sup>3)</sup> Die am 20. August 1923 eingeführten Tarifmarksätze wurden am 18. September 1923 verdoppelt. Hierdurch entstand, als man zur Goldmark überging, eine erhebliche Überteurung gegenüber dem Vorkriegszustand. Die Reichsbahn sah sich deshalb im Jahr 1924 zu folgenden Ermäßigungen gezwungen: 8 % am 20. Januar, 10 % am 1. März und 10 % am 18. September, letztere mit offizieller Veröffentlichung vom 1. Oktober 1924. — Ab Ende 1924 wurden die Tarifsätze in Reichsmark erstellt.

**Gegenüberstellung der Fracht-**  
nach dem Stand  
a) vom Jahr 1914 — b) vom 1. Oktober 1924.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
km	Stückgut I			Stückgut II			Klasse A			Klasse B		
	1914 für 100 kg	1924 für 100 kg	Unter- schied	1914 für 100 kg	1924 für 100 kg	Unter- schied	1914 für 100 kg	1924 für 100 kg	Unter- schied	1914 für 100 kg	1924 für 100 kg	Unter- schied
	Allg. Stgt.	Stgt. I	in %	Sp.-T. f.Stgt.	Stgt. II	in %	Kl. B	Kl. A	in %	Kl. B	Kl. B	in %
25	40	75	87,5	32	66	106,2	25	49	96,0	25	44	76,0
50	69	118	71,0	54	99	83,3	42	78	85,7	42	68	61,9
75	97	160	64,9	77	133	72,8	57	106	85,9	57	92	61,4
100	124	203	63,7	99	166	67,1	72	135	87,5	72	116	60,1
125	150	242	61,3	120	196	63,3	87	161	85,1	87	138	58,6
150	175	280	60,0	140	226	61,4	102	187	83,3	102	159	55,9
200	225	357	58,7	180	286	58,9	132	238	80,3	132	202	53,0
300	315	494	56,8	260	394	51,5	192	331	72,4	192	279	45,3
400	395	613	55,2	340	488	43,5	252	441	63,1	252	346	37,3
500	465	716	53,9	420	568	35,2	312	480	53,8	312	404	29,5
600	525	802	52,8	500	635	27,0	372	538	44,6	372	452	21,5
700	585	870	48,7	580	689	18,8	432	584	35,2	432	490	13,4
800	645	921	42,8	645	729	13,0	492	618	25,6	492	519	5,5
900	705	955	35,5	705	756	7,2	552	641	16,1	552	538	- 2,5
1000	765	973	27,2	765	769	0,5	612	653	6,7	612	548	-10,5

#### IV. Entwicklung der Ruhrkohlearife im besonderen.

##### A. Verkehr innerhalb Deutschlands.

Der Absatz der Ruhrkohle war um die Mitte des vorigen Jahrhunderts noch überwiegend auf den örtlichen Markt beschränkt. 1851 wurden noch 45,5 Prozent der Förderung mit Landfuhr abgesetzt, 26,6 Prozent benutzten den Wasserweg der Ruhr, und nur 24,9 vom Hundert wurden auf der Eisenbahn versandt. Nach der Entwicklung des Eisenbahnwesens im Ruhrgebiet änderte sich das Bild jedoch vollständig. Im Jahr 1860 wurden auf der Eisenbahn bereits 55,1 Prozent mit Landfuhr und auf der Ruhr nur noch 20,7 und 16,7 Prozent versandt, neben einem Zechenselbstverbrauch von 7,5 vom Hundert.

**sätze der Normalklassen**

nach dem Stand  
a) vom Jahr 1914 — b) vom 1. Oktober 1924.

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	1
Klasse C			Klasse D			Klasse E			Klasse F			km
1914 für 100 kg Sp.-T. I	1924 für 100 kg Kl. C	Unter- schied in %	1914 für 100 kg Sp.-T. II	1924 für 100 kg Kl. D	Unter- schied in %	1914 für 100 kg Sp.-T. III	1924 für 100 kg Kl. E	Unter- schied in %	1914 für 100 kg Roh- stoff- tarif	1924 für 100 kg Kl. F	Unter- schied in %	
17	38	123,5	15	30	100,0	13	21	61,5	13	17	30,8	
29	57	96,6	24	45	87,5	19	31	63,2	18	24	33,3	50
43	77	79,1	35	61	74,3	29	40	37,9	24	30	25,0	75
54	96	77,8	44	76	72,7	34	49	44,1	29	37 (3,7)	27,6	100
68	114	67,6	56	90	60,7	40	58	45,0	35	43 (3,44)	22,9	125
80	132	65,0	65	104	60,0	45	66	46,7	40	50 (3,33)	25,0	150
102	167	63,7	82	131	59,8	56	83 (3,73)	48,2	51	62 (3,1)	21,6	200
147	229	55,8	117	181	54,7	78	112 (3,45)	43,6	73	83	13,7	300
192	283	47,4	152	225	48,0	100	138 (3,2)	38,0	91	102	12,1	400
237	330	39,2	187	262	40,1	122	160	31,1	105	118	12,4	500
282	369	30,8	222	293	31,9	144	179	24,3	119	132	10,9	600
327	400	22,3	257	318	23,7	166	193	16,3	133	142	6,8	700
372	424	13,9	292	336 (3,87)	15,1	188	204	8,5	147	150	2,0	800
417	439	5,3	327	349	6,7	210	212	0,9	161	156	-3,1	900
462	447	-3,2	362	355	-1,9	232	216	-6,9	175	159 (2,82)	-9,2	1000

Im Jahr 1849 soll der Allgemeine Tarif für Kohlen auf der Köln-Mindener Bahn für die Meile und 100 Zentner 16 Silbergroschen (unter Anwendung einer „Anmeile“ — Zusatzmeile — bei Entfernungen unter 5 km) betragen haben<sup>1)</sup>.

Im Jahr 1853 bestanden für Steinkohlen folgende Einheitsätze für den Zentner und die Meile:

Köln-Mindener Bahn . . . . .	2—1½ Silbergroschen
Bergisch-Märkische Bahn . . . . .	2,8
Rheinische Bahn . . . . .	2,5
Prinz-Wilhelm-Bahn . . . . .	4 „

<sup>1)</sup> Ein Thaler = 30 Silbergroschen = 3 Mark. Ein Silbergroschen = 12 Pfennige = 10 Markpfennige.

Niederschles.-Märkische Bahn . . . . .	1,01 Silberpfennige	für oberschlesische Kohle bei Durchfahren der ganzen Bahnlänge.
Oberschlesische Bahn . . . . .	$2\frac{2}{7}$	„ bei Sendungen von jährlich 12 000 t $1\frac{5}{7}$ Pfg., bei direkten Sendungen von Oberschlesien nach Berlin $1\frac{1}{63}$ Pfg.

In den direkten oder Verbandstarifen waren die Frachtsätze meist ungleich.

Anfang der 1850er Jahre setzte eine Bewegung zugunsten des verbilligten 1-(Silbergroschen)-Pfennigtarifs für den Zentner und die Meile (= 2,2 Markpfennig je Tonnenkilometer heutiger Zeit)<sup>1)</sup> ein. Zuerst eingeführt wurde dieser Tarifsatz auf der Oberschlesischen und Niederschlesischen Bahn, und zwar zur Verdrängung der englischen Kohle in Berlin.

Der Einpfennigtarif bedeutete den billigsten Frachtsatz, zu dem bis dahin auf der ganzen Welt transportiert worden war.

Mit den Bemühungen der Regierung, der oberschlesischen Kohle durch verbilligte Tarife im Kampf gegen die englische Kohle ein weiteres Absatzgebiet zu verschaffen, gingen zugunsten der Ruhrkohle ähnliche Bestrebungen Hand in Hand.

Folgende Bahnen kamen für den Ruhrkohlenversand nach Mitteldeutschland (Magdeburg, Berlin) in Frage: die Köln-Mindener Bahn, die Hannoversche Staatsbahn, die Braunschweigische, Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Die Tarifverhandlungen gestalteten sich bei den zahlreichen Sonderinteressen der einzelnen Bahnen besonders schwierig. Die Kohlentransporte auf der Köln-Mindener Bahn gingen bis zum Beginn der Verhandlungen im Jahr 1849 nur bis Minden. Anschließend an diese Strecke erhob die hannoversche Regierung außer einem Frachtsatz von  $3\frac{3}{4}$  Pfg. eine Durchgangsgebühr von 3 Pfg. für den Zentner.

Insbesondere wurden innerhalb des Norddeutschen Tarifverbands langwierige Verhandlungen geführt, die aber stets am Widerstand Hannovers scheiterten. Eine am 1. Februar 1858 in Dortmund stattgehabte Versammlung von 35 Vertretern der bedeutendsten Kohlenzechen erklärte sich bereit, jährlich mindestens  $1\frac{1}{2}$  Millionen Scheffel Kohlen nach dem

---

<sup>1)</sup> Ein Satz von 2 Silbergroschenpfennigen je Zentnermeile entspricht also einem heutigen Satz von 4,4 Pfg. je Tonnenkilometer, ein Satz von 6 Silbergroschenpfennigen einem solchen von 13,2 Pfg. Vgl. Martini, Einführung des Einpfennigtarifs, Archiv für Eisenbahnwesen 1890, S. 533 ff.

Osten zu dem Einpfennigtarif zu befördern. Im November 1859 erklärten sich die Zechen unter Kautionsleistung zu einer Garantie von 500 000 Zentnern für die Transporte über Minden hinaus bereit.

Im Jahr 1860 trat auch die hannoversche Bahn nach mehr als zehnjähriger Weigerung dem ab Ruhr nach Magdeburg und darüber hinaus vereinbarten Satz von 1 Silbergroschenpfennig für den Zentner und die Meile und 2 Thalern Expeditionsgebühr für die Wagenladung von 100 Zentnern bei. Der Satz entspricht einem heutigen von 2,2 Pfg. je Tonnenkilometer und 12 *M.* Abfertigungsgebühr je 10 Tonnen.

Schon nach 2 Jahren konnten sich die Bahnen von dem Erfolg dieser Maßnahme überzeugen.

Es liefen:

April 1861 . . . . .	7 Züge mit je ungefähr 8 800 Zentnern
September 1861 . . . . .	41 „ „ „ „ 5 300 „
Januar 1862 . . . . .	35 „ „ „ „ 6 900 „

Die in den 11 Monaten des Jahrs 1861 gefahrene Menge von 1 920 000 Zentnern steigerte sich im Jahr 1862 auf 5 315 210 Zentner.

Wie einschneidend diese Tarifiermäßigung auch für den Ruhrkohlenbergbau war, geht daraus hervor, daß bis zur Einführung dieses Einpfennigsatzes allein die Fracht ab Ruhr bis Magdeburg genau so viel betragen hatte wie der Verkaufspreis der englischen Kohle loco Magdeburg.

Für Kohlensendungen nach den vorgelegenen Stationen Hamm, Bielefeld usw. blieben die höheren Frachtsätze bestehen.

Eine ähnliche Verpflichtung wie beim Kohlenversand nach dem Osten — während dreier Jahre jährliche Lieferung einer Kohlenmenge von 1½ Millionen Zentner — übernahmen im Jahr 1861 25 Zechen, um das Zugeständnis eines Frachtsatzes von 2 und 1¼ Silbergroschenpfennig je Zentnermeile für den Kohlenversand nach Hessen und Thüringen zu erhalten.

Gleichfalls im Jahr 1861 gingen auch — und zwar ab Januar 1862 täglich — die ersten Kohlentransporte zum Einpfennigsatz von der Ruhr nach Bremen und Bremerhaven.

1865/66 erfolgte die Annahme des Einpfennigsatzes nebst 1 Thaler Abfertigungsgebühr auf der Bergisch-Märkischen Strecke im Main-Weserverband nach Frankfurt a/M., sowie nach der Nassauischen und Taunusbahn, der Hessisch-Ludwigs- und Pfälzischen Bahn, wie endlich auch nach Stationen der Rheinischen Bahn.

Gleichfalls wurde der Einpfennigsatz 1866 im Verkehr zwischen der Bergisch-Märkischen Bahn und den Emshäfen eingeführt.

Es folgte der direkte Kohlenverkehr zwischen der Bergisch-Märkischen Bahn und den Stationen der Hannoverschen und Halle-Arenshausener Bahn (über Altenbeken—Kreiensen) im allgemeinen gleichfalls zu dem Einpfennigsatz und allerdings 2 Thalern Abfertigungsgebühr. Weiter ist zu bemerken der Bergisch-Hannoversche Verband (gemeinschaftlich für die Köln-Mindener und Bergisch-Märkische Bahn) mit dem Einpfennigsatz und 1 Thaler Abfertigungsgebühr.

Im Verkehr mit Süddeutschland scheiterte die Einführung einer dem Einpfennigsatz nahekommenden Fracht an dem Widerstand der badischen Bahn, die außer der Fracht noch 1 Thaler Transitgebühr für ihre — nur kurzen— Entfernungen erheben wollte.

War somit schon für manche Strecken die Einführung des Einpfennigsatzes gelungen, so fand diese ganze Bewegung ihre endgültige Stabilisierung erst in der Verfassungsurkunde des Norddeutschen Bunds und des Deutschen Reichs. Bis dahin wurde noch sehr über Verschiedenheit und Höhe der Tarife namentlich im Binnenverkehr geklagt.

Im Lokalverkehr vom 5. September 1866 hatte die Köln-Mindener Bahn einen Streckensatz für Steinkohlen von 1,5 Silbergroschenpfennig je Zentnermeile und 1 Thaler Abfertigungsgebühr für 100 Zentner. Diesem Satz entspricht ein heutiger von 3,3 Pfennig für 1 Tonnenkilometer und 6 *M* Abfertigungsgebühr je 10 t. Ab 1. September 1871 betrug der Streckensatz 1,25 Pfg. je Zentnermeile und 1 Thaler Abfertigungsgebühr, entsprechend einem heutigen Satz von 2,8 Pfg. je Tonnenkilometer und 6 *M* Abfertigungsgebühr je 10 t. Der Kohlentarif für den Binnenverkehr der Bergisch-Märkischen Bahn wies ab 1861 einen Satz von 1½ bis 1¾ Pfg. je Zentnermeile und 1 Thaler Abfertigungsgebühr auf. Im Jahr 1870 war ein komplizierterer Tarif gültig. Der Streckensatz betrug hiernach bis zu 10 Meilen 1½ Pfg. (Abfertigungsgebühr 1 Thaler) mit Abstufung innerhalb 7—10 Meilen. Die Rheinische Bahn hatte demgegenüber im Lokalverkehr nur einen Streckensatz für Steinkohlen von 1 Silbergroschenpfennig je Zentner und Meile. Für kurze Strecken kamen 16 Silbergroschen für 100 Zentner und die Meile zur Anwendung. Hinzu traten 2 Thaler Abfertigungsgebühr je 100 Zentner.

Der Einpfennigtarif für die Zentnermeile zuzüglich 2 Thaler Abfertigungsgebühr für 100 Zentner (gleich einem heutigen Satz von 2,2 Pfg. für 1 Tonnenkilometer und 12 *M* Abfertigungsgebühr je 10 Tonnen) stellte sich auf die einzelnen Entfernungen wie folgt (Frachtsätze für 10 t in Mark oder 100 kg in Pfennigen):

km		km		km		km	
1	12	50	23	100	34	350	89
10	14	60	25	150	45	400	100
20	16	70	27	200	56	450	111
30	19	80	30	250	67	500	122
40	21	90	32	300	78		

Der Einpfennigsatz der Rheinischen Bahn zeigte im Verhältnis zu den Nachbarbahnen bald seine Wirkung. Im Jahresbericht der Rheinischen Bahn von 1868 heißt es:

„Dem allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt entsprechend, der auch in dem Artikel 45 der Verfassung des Norddeutschen Bunds in bezug auf möglichste Herabsetzung und Gleichmäßigkeit der Eisenbahntarife seinen Ausdruck fand, bestanden zum Teil bzw. sind auf verschiedenen Bahnen und Versandgebieten, besonders in Norddeutschland, für größere Entfernungen und besondere Züge ermäßigte Tarife für den Transport von Kohle eingeführt worden. Die Rheinische Bahn bildete nach ihrem Eintritt in das Ruhrrevier dieses von den Nachbarstaaten bereits mehr oder weniger angewandte System weiter aus, indem sie einen entsprechend ermäßigten Tarif mit einer im Verhältnis zur Meilenzahl gleichmäßig fallenden Skala bzw. den Einpfennigtarif für Kohlen und Koks in Kraft treten ließ.“

Der Vorstand des Bergbaulichen Vereins schrieb in seinem Jahresbericht von 1867, wie folgt:

„In den Kreisen der Eisenbahnverwaltungen ist trotz vielfacher noch unerfüllter Wünsche seit einigen Jahren ein bereitwilligeres Entgegenkommen gegen die Steinkohlen-Bergbauindustrie nicht zu verkennen. Der nächste Grund dieser Umstimmung ist ohne Zweifel in der zunehmenden Konkurrenz zu suchen, welche es den Produzenten endlich hie und da möglich gemacht hat, ihre Produkte je nach den offerierten Transportbedingungen der einen oder anderen Bahn zuzuwenden, und namentlich ist es der Eintritt der Rheinischen Bahn in das Schienennetz des Ruhrbezirkes, welcher schon jetzt von den wohlthätigen Folgen für die Verkehrsverhältnisse desselben begleitet gewesen ist. Nicht bloß vorübergehender Natur war die Mißstimmung, die sich im Laufe der Jahre gegen die Köln-Mindener Bahn gebildet hatte, und die in dem Urteil Ausdruck fand, daß sie gerechten Ansprüchen der Industrie mit einer gewissen „bureaukratischen Steifheit und einem unüberwindlichem Mißtrauen“ gegenüberträte, das aus ihrem schlecht verhehlten Groll über das Vordringen der Rheinischen Bahn im Ruhrbezirk in ihrem eigenen Revier entsprungen sein könne.“

Wohl oder übel mußte sich auch die Köln-Mindener Bahn dem — einen erheblichen Verkehrsaufschwung mit sich bringenden — Preisvor-

gehen der Rheinischen Bahn mehr oder minder anpassen. Während z. B. die Fracht auf der Köln-Mindener Bahn im Jahr 1863 von Herne und Essen nach Deutz noch 6 Thaler 20 Silbergroschen und 5 Thaler 14 Silbergroschen betrug, sank der Frachtbetrag im September 1866 auf 4 Thaler 23 Silbergroschen und 4 Thaler 13 Silbergroschen.

Bei der Verschiedenartigkeit der Frachtsätze der einzelnen Bahnen sahen sich naturgemäß auch die Zechen gezwungen, für die Abfuhr ihrer Förderung Anschluß an die Linien mehrerer Gesellschaften zu suchen, wodurch eine stetig wachsende Zahl an Zweig- und Anschlußbahnen im Ruhrkohlenbezirk entstand.

Es ist noch darauf hinzuweisen, daß in der damaligen Zeit Steinkohlen und Koks nicht immer gleich tarifierten.

Im norddeutschen Verband wurden z. B. Ende der 1850er Jahre Koksensendungen nicht zu 1 Silbergroschen je Zentnermeile, sondern zu  $1\frac{1}{4}$  Pfg., ab 1862 zu  $1\frac{1}{8}$  Pfg. befördert. Die Gleichstellung der Koksfrachten mit denjenigen für Steinkohlen erfolgte in der Hauptsache erst 1866, teils auch noch später.

Im Jahr 1881 erhielten die Privatkokereien des Ruhrgebiets, also die, die fremde Kohle verkokten, insofern eine Ermäßigung, als bis Mitte 1883 sowohl die Anschaffungsfrachten der die Kohlen liefernden Zechen, als auch die der Kokereien selbst außer Ansatz blieben. Bis Mitte 1884 wurde die Ermäßigung nur noch zur Hälfte gewährt. Ab 1. Juli 1884 fiel sie überhaupt fort.

Im Jahr 1873 stellten sich für den Transport von Steinkohle und Koks die Tarifverhältnisse der drei großen Privatbahnen des Ruhrgebiets im rein deutschen Verkehr, wie folgt:

#### A. Allgemeine Bestimmungen:

Die Beförderung von Steinkohlen und Koks erfolgte unter den Bedingungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands (veröffentlicht im Bundes-Gesetzblatt durch Bekanntmachung des Bundeskanzlers vom 10. Juni 1870 und Reichsgesetzblatt vom 29. Dezember 1871).

Steinkohlen mußten locker in die Wagen geschüttet, und die Wagen, deren Laderaum für je 100 Zentner Tragfähigkeit 165 Kubikfuß preußisch betrug, durften nur gestrichen voll geladen werden.

Dagegen war den Kohlenzechen, die zur Ermittlung des Gewichts eines beladenen Kohlenwagens geeignete Wiegevorrichtungen besaßen, gestattet, die Wagen höher als gestrichen voll (oder über die in den fremden Wagen — zur Bezeichnung eines gleichen kubischen Inhalts — angebrachte Marke hinaus) mit locker eingeschütteten Kohlen zu beladen, soweit das Gewicht der Ladung die an den Wagen angeschriebene

Tragfähigkeit nicht überstieg. Jeder nicht als gestrichen voll (oder über die Marke hinaus) mit Steinkohlen beladene Wagen mußte mit einem das von der Zeche ermittelte Eigengewicht des Wagens und das Gewicht der Ladung deutlich bezeichnenden Zettel beklebt sein. Für je 100 Zentner Tragfähigkeit eines jeden Wagens, der sich bei der auf einer Brückenwage der Eisenbahn vorgenommenen Nachwiegung, deren Resultat das allein maßgebende war, als über die daran markierte Tragfähigkeit hinaus beladen ergab, verfiel die versendende Zeche in eine Konventionalstrafe von 5 Thalern, die nach Befinden der Eisenbahn auch vom Empfänger eingezogen werden konnte.

(Diese Bestimmungen für Zechen mit eigener Wiegevorrichtung, einschl. der zu erlegenden Konventionalstrafe, waren für Versandstationen der Rheinischen Bahn nicht in Kraft.)

### B. Spezialbestimmungen:

#### I. Bergisch-Märkische Eisenbahn:

##### 1. Lokalverkehr. Tarif vom 6. Januar 1873, Spez.-Tarif II.

Die Tarifsätze waren für die Ladung zu 200 Zentner angegeben und kamen zur Anwendung bei Aufgabe von geschlossenen Sendungen von je 200 Zentner, jede Sendung von einem besonderen Frachtbrief begleitet. (Bei Verwendung von zwei einzelnen Hundertzentnerwagen genügte die Beigabe eines Frachtbriefs.) Überschießende Mengen oder Mengen von weniger als 200 Zentnern, aber nicht unter 100 Zentnern wurden zu den Tarifsätzen der Wagenladungsklasse C und Quantitäten unter 100 Zentnern zu den Sätzen der Klasse II des Bergisch-Märkischen Lokaltarifs übernommen.

In den Frachtsätzen für Duisburg Hafen waren die Traktionsgebühren — nicht aber die Kanalgebühren — mitenthalt.

Bei Ruhrort Hafen wurde außer der Fracht die fiskalische Hafengebühr von 12½ Silbergroschen je 100 Zentner berechnet. Für einzelne Sendungen — unter 1000 Zentner — nach Ruhrort Hafen wurde eine Rangiergebühr von 20 Silbergroschen je 200 Zentner besonders berechnet.

Der Frachtsatz für je 200 Zentner bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen von je 200 Zentner betrug zu B.:

Essen—Annen . . . . .	4,22	Thaler und Silbergroschen
„ —Aplerbeck . . . . .	5,28	„ „ „
„ —Barop . . . . .	5,2	„ „ „
„ —Bochum . . . . .	3,14	„ „ „
„ —Dalhausen . . . . .	3,4	„ „ „
„ —Dortmund . . . . .	5,10	„ „ „
„ —Haspe . . . . .	6,6	„ „ „

Essen—Hattingen . . . . .	3,14	Thaler	und	Silbergroschen
„ —Herzogenrath . . . . .	13,6	„	„	„
„ —Hörde . . . . .	5,14	„	„	„
„ —Holzwickede . . . . .	6,6	„	„	„
„ —Kohlscheidt . . . . .	13,08	„	„	„
„ —Kupferdreh . . . . .	3,10	„	„	„
„ —Langendreer . . . . .	3,28	„	„	„

2. Direkter Kohlenverkehr nach westfälischen Stationen der Strecke Soest—Warburg oder Holzminden (über Soest), Tarif vom 1. Januar 1871.

Die Tarifsätze waren für die Benutzung eines Wagens von 100 Zentner Tragkraft angegeben und kamen bei der Abteilung A bei Aufgabe von mindestens 100 Zentner, bei Abt. B bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen von je 200 Zentner mittels eines Frachtbriefes zur Anwendung.

Sätze:

	Abt. A. (100 Zentner)	Abt. B. (200 Zentner)
	Satz je 100 Zentner	
Essen—Paderborn . . . . .	9,7	8,17 Thaler
Essen—Höxter . . . . .	12,18	11,09 „

3. Direkter Kohlenverkehr zwischen den Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn und denjenigen der Main-Neckar- und Taunus-Bahn (über Gießen). Tarif vom 15. März 1873.

Die Tarifsätze waren für die Benutzung eines Wagens von 100 Zentner Tragkraft angegeben, kamen aber nur dann zur Anwendung, wenn Sendungen von je 200 Zentner, jede mit einem besonderen Frachtbrief aufgeliefert wurden.

Mengen unter 200 Zentner wurden von Bahn zu Bahn nach Maßgabe der im Lokalverkehr der beteiligten Bahnen geltenden Tarife befördert.

Sendungen nach zwischenliegenden — im Tarif nicht genannten — Stationen wurden zum Tarifsatz der nächstfolgenden entfernteren Verbandstation befördert, sofern eine solche Beförderung auf den Frachtbriefen unter Bezeichnung der eigentlichen Bestimmungstation vorgeschrieben war.

Sätze:

Essen nach Mannheim . . . . .	16,26	Thaler,
Essen nach Darmstadt . . . . .	14,18	„ .

4. Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verbandstarif vom 1. Oktober 1870.

Direkter Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Bahn.

Aufgabe in geschlossenen Sendungen zu 200 Zentnern. Quantitäten unter 200 Zentnern wurden von Bahn zu Bahn nach Maßgabe der im Lokalverkehr der beteiligten Bahnen geltenden Tarife befördert. Der Frachtsatz für 100 Zentner in geschlossener Sendung mittels eines Frachtbriefs betrug:

Essen-Altenessen—Annen . . . . .	3,8	(3,14)	Thaler
„ —Aplerbeck . . . . .	3,9	(3,15)	„
„ —Barop . . . . .	3	(3,7)	„
„ —Dahlhausen . . . . .	2,23	(2,23)	„
„ —Dortmunderfeld . . . . .	2,26	(3,2)	„
„ —Haspe . . . . .	4,10	(4,13)	„
„ —Mülheim-Ruhr . . . . .	1,24	(1,24)	„
„ —Witten . . . . .	3,14	(3,17)	„

(In Klammern sind die Sätze ab Essen Stadtbahnhof eingesetzt.)

5. Preußisch-Braunschweigischer Verband. Tarif vom 18. April 1868 — Spez.-T. IV. —

Direkter Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und Stationen der Braunschweigischen, Magdeburg-Halberstädter, Magdeburg-Leipziger usw. Bahn andererseits.

Sätze für 200 Zentner bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen zu 200 Zentnern mittels eines Frachtbriefs:

Essen—Berlin . . . . .	39,10	Thaler
„ —Magdeburg . . . . .	33,20	„

6. An weiteren Verkehren und Verbänden der Bergisch-Märkischen Bahn kamen z. B. in Frage:

- a) Direkter Verkehr nach den Stationen der Hannover, Magdeburg—Cöthen—Halle—Leipziger usw. Bahn (über Soest—Altenbeken—Kreiensen oder Schwerte—Kassel). Tarif vom 15. November 1869 und 1. Mai 1873.
- b) Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verkehr nach Bodenbach und Außig (über Schwerte—Arnsberg—Gerstungen). Tarif vom 6. Januar 1873.
- c) Bergisch-Hannoverscher Verband (über Minden). Tarif vom 1. Dezember 1870.
- d) Hannover-Rheinischer Eisenbahnverband (über Soest—Altenbeken oder Hameln—Hannover). Tarif vom 19. Dezember 1872.
- e) Westfälischer Verband.

Direkter Verkehr mit Stationen der Westfälischen, Köln-Mindener, Hannoverschen und Großh. Oldenburgischen Bahn. Tarif vom 15. November 1871.

- f) Bergisch-Märkisch-Rheinischer Verkehr mit Stationen der Rheinischen Bahn. Tarif vom 1. August 1872. Tarifsatz für

100 Zentner bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen von je  
200 Zentnern mittels eines Frachtbriefs:

Dortmund—Ehrang . . . . .	13,21 Thaler
„ —Köln (Gereon) . . . . .	7,3 „
„ —Bonn . . . . .	8,11 „ .

g) Direkter Verkehr mit der Großherzoglich Badischen und Kgl.  
Württembergischen Bahn vom 1. Juni 1871. usw.

## II. Köln-Mindener Bahn.

1. Lokalverkehr (Ausnahmetarif vom 1. September 1871).

Die Tarifsätze waren für die Ladung eines Wagens von 100 Zentnern  
Tragkraft angegeben und kamen bei Aufgabe einer Menge von min-  
destens 200 Zentnern mittels eines Frachtbriefs zur Anwendung.

Für einzelne Sendungen (unter 1000 Zentnern) nach Ruhrort  
Kohlenstation wurde eine Rangiergebühr von 10 Silbergroschen je  
100 Zentner berechnet.

Sätze für 100 Zentner:

Essen—Herne . . . . .	1,29 Thaler
„ —Castrop . . . . .	2,9 „
„ —Cassel . . . . .	3,12 „
„ —Dortmund . . . . .	2,20 „
„ —Altenessen . . . . .	1,3 „
„ —Oberhausen . . . . .	1,14 „
„ —Gelsenkirchen . . . . .	1,15 „
„ —Ruhrort Rheinhafen . . . . .	1,29 „
„ —Wanne . . . . .	1,22 „
„ —Schalke . . . . .	2,1 „ .

2. Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband. Tarif vom 1. Oktober  
1870. Direkter Verkehr mit Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn.  
Tarifsatz für 100 Zentner bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen von  
je 200 Zentnern mittels eines Frachtbriefs:

Essen B. M.—Herne . . . . .	3,1 Thaler
„ —Castrop . . . . .	3,9 „
„ —Coursl . . . . .	3,3 „
„ —Altenessen u. Essen . . . . .	2,9 „
„ —Gelsenkirchen . . . . .	2,18 „
„ —Ruhrort Rhein- hafenstation . . . . .	1,29 „
„ —Wanne . . . . .	2,26 „ .

3. Norddeutscher Verband über Minden—Hannover. Tarif vom  
15. Oktober 1872. Direkter Verkehr mit Stationen der Braunschweigi-  
schen, Magdeburg-Halberstädter, Magdeburg-Leipziger und Berlin-  
Potsdam-Magdeburger Bahn.

Tarifsatz für 200 Zentner bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen zu 200 Zentnern mittels eines Frachtbriefs:

Essen—Berlin . . . . .	39,10	Thaler
„ —Magdeburg . . . . .	33,10	„
„ —Braunschweig . . . . .	26,27	„
„ —Leipzig . . . . .	42,07	„ .

4. Sächsisch-Westfälischer Verband, über Hamm—Holzminden. Tarif vom 1. August 1870. Tarifsatz für 200 Zentner bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen zu 200 Zentnern mittels eines Frachtbriefs:

Essen und Altenessen—Leipzig . . . . .	38,26	Thaler
„ „ „ —Halle . . . . .	36,12	„
„ „ „ —Göttingen . . . . .	26,26	„
„ „ „ —Goslar . . . . .	30,26	„
„ „ „ —Erfurt . . . . .	34,20	„ .

5. Direkter Verkehr mit Stationen der Halle—Kasseler und Gotha—Leinefelder Bahn. Tarif vom 15. Juli 1872. Tarifsatz je 200 Zentner bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen von je 200 Zentnern mittels eines Frachtbriefs:

Essen—Heiligenstadt . . . . .	27,4	Thaler
„ —Minden . . . . .	24,10	„ .

6. Direkter Verkehr nach Stationen der Strecke Vienenburg—Cöthen usw. Tarif vom 15. Juli 1870 und 1. Dezember 1870. Tarifsatz für 200 Zentner bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen von je 200 Zentnern mittels eines Frachtbriefs:

Essen und Altenessen—Halberstadt . . . . .	31,15	Thaler
„ „ „ —Staßfurt . . . . .	35,9	„
„ „ „ —Cöthen . . . . .	37,4	„
„ „ „ —Bitterfeld . . . . .	40,40	„
„ „ „ —Dessau . . . . .	38,24	„ .

7. Westfälischer Verband

(über  $\frac{\text{Haltern}}{\text{Hamm}}$  — Münster).

Tarif vom 15. November 1871.

8. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband (über Deutz—Gießen). Tarif vom 15. März 1872 usw.

III. Rheinische Bahn.

1. Lokalverkehr. Ausnahme-Tarif vom 25. Januar 1870. Die Tarifsätze waren für Ladungen eines Wagens von 100 Zentnern angegeben. Wurden Wagen von höherer Tragkraft verwendet, so wurde die Fracht nach Maßgabe der an den Wagen markierten Zentnerzahl — Tragfähigkeit — verhältnismäßig erhöht.

Der Frachtsatz für 100 Zentner bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen von mindestens 100 Zentnern auf einen Frachtbrief betrug:

Essen—Aachen . . . . .	6,20	Thaler
„ —Crefeld . . . . .	3,24	„
„ —Duisburg-Hochfeld . . . . .	2,00	„
„ —Eschweiler . . . . .	6,5	„
„ —Heissen . . . . .	1,2	„
„ —Köln (Gereon) . . . . .	4,29	„
„ —Wattenscheid . . . . .	1,10	„

2. Direkter Verkehr nach Stationen der Nassauischen und Taunusbahn

(über Oberlahnstein — Rüdesheim).  
Bingerbrück

Ausnahmetarif vom 1. November 1872. Tarifsatz für 200 Zentner bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen von mindestens 200 Zentnern auf einen Frachtbrief:

Essen—Wiesbaden . . . . .	25,4	Thaler
„ —Frankfurt a. M. . . . .	26,28	„
„ —Höchst . . . . .	26,28	„
„ —Limburg . . . . .	22,7	„

3. Rheinischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif vom 1. Juli 1870, 1. Februar 1872, gültig nach Stationen der Pfalz, Badens, Württembergs, sowie der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen (über Rheinhausen—Osterrath). Frachtsatz für den Zollzentner in Silbergröschen und für 200 Zentner in Francs und Centimes bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen zu 200 Zentnern:

Essen—Ludwigshafen loco . . . . .	4,44	Thaler
„ —Maximiliansau loco . . . . .	4,95	„
„ —Mannheim transit . . . . .	4,71	„
„ —Rheinhafen . . . . .	4,92	„
„ —Freiburg . . . . .	7,56	„
„ —Pforzheim . . . . .	6,39	„
„ —Ulm . . . . .	8,42	„
„ —Stuttgart . . . . .	6,99	„
„ —Colmar . . . . .	159,65	Francs (je 200 Zentner)
„ —Altmünsterol . . . . .	179,65	„
„ —Avricourt . . . . .	161,05	„
„ —Basel . . . . .	169,65	„

4. Direkter Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, sowie der Station Hanau (über Bingerbrück—Bingen). Ausnahme-Tarif vom 1. Dezember 1872 usw.

Im Verlauf der weiteren Jahre entwickelten sich die Tarifverhältnisse z. B. der Köln-Mindener Bahn wie folgt (Frachtsätze für 10 t in Mark oder 100 kg in Pfg.):

1. Lokaltarif vom 1. September 1871 (1,25 Silbergroschen je Zentnermeile und 1 Thaler Abfertigungsgebühr je 100 Zentner = 2,8 Pfg. für 1 tkm und 6 *M* Abfertigungsgebühr heutiger Zeit für 10 t).  
km 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 150 200 250 300 350 400 450 500  
8<sup>1)</sup> 11<sup>1)</sup> 14<sup>1)</sup> 17<sup>1)</sup> 18 20 23 26 28 31 34 48 62 76 90 104 118 132 146
2. Lokaltarif (Reformtarif) vom 1. Januar 1878 (bis 50 km 2,3 Pfg., über 50 km 2,2 Pfg. je tkm, Abfertigungsgebühr bei einer Entfernung von 1—10 km 8 *M*, steigend für je 10 km um 1 *M* bis auf 12 *M* ab 41 km).  
8 10 14 17 20 24 25 27 30 32 34 45 56 67 78 89 100 111 122
3. Zum Vergleich mögen herangezogen werden die Sätze des Jahrs 1881 bei den westlichen Staatsbahnen (2,2 Pfg. für 1 tkm und Abfertigungsgebühren von 6 *M*, steigend für 10 km um je 1 *M* bis 12 *M* bei der Entfernung ab 61 km).  
6 8 11 15 18 21 24 25 27 30 32 34 45 56 67 78 89 100 111 122
4. Sätze der östlichen Staatsbahnen ab 1881 (2,6 Pfg. je tkm bis 100 km und 2,2 Pfg. ab 101 km nebst Abfertigungsgebühr je 10 t von 6 *M* bis 50 km, 9 *M* bis 100 km und 12 *M* über 100 km).  
6 9 11 14 16 19 25 27 30 32 34 45 56 67 78 89 100 111 122
5. Weiterer Vergleich: Rohstofftarif ab 1. April 1897 (1—350 km 2,2 Pfg., ab 351 km 1,4 Pfg. Anstoß- und 7 *M* Abfertigungsgebühren je 10 t).  
6 9 11 14 16 18 20 22 25 27 29 40 51 62 73 84 91 98 105

In die vielgestalteten Tarife der in Wettbewerb stehenden Privateisenbahnen brachte System und Einheitlichkeit erst die Verstaatlichung.

Doppelt ersehnt wurde eine solche Vereinheitlichung hauptsächlich auch vom rheinisch-westfälischen Bergbau.

#### A n s c h l u ß g e b ü h r e n :

Bis zum Jahr 1881, dem Ende der hauptsächlichsten Privatbahnzeit, wurden die Anschlußgebühren und die Zechenfrachten von jeder einzelnen Bahnverwaltung selbständig festgesetzt. Unter dem Einfluß der Wettbewerbsrücksichten und Verkehrswerbung wurde vielfach besonderes Entgegenkommen durch kostenfreie Herstellung und Unterhaltung der Anschlußgleise, durch unentgeltlichen Betrieb, Unkündbarkeit des Anschlußvertrags usw. gezeigt.

So nahm z. B. die Köln-Mindener Bahn als Normalsatz 0,5 Silbergroschen für den Zentner und 100 Ruten nebst 4 Silbergroschen Zuschlag. 1873 betrug z. B. die Zechenfracht für Zeche Hannover:

- a) nach Bahnhof Gelsenkirchen (Köln-Mindener Bahn)  
10 Silbergroschen
- b) nach Bahnhof Wattenscheid (Rheinische Eisenbahn)  
17½ Silbergroschen,
- c) nach Bahnhof Bochum-Riemke (Bergisch-Märkische Bahn)  
10 bzw. 7 Silbergroschen,
- d) nach Bahnhof Wanne (Köln-Mindener Bahn) 7 Silbergroschen.

---

<sup>1)</sup> Unter Berücksichtigung einer Anmeile.

Die Zeche Helene und Amalie zahlte nach Station Berge-Borbeck (Köln-Mindener Bahn)  $5\frac{1}{4}$ , nach Bahnhof Heißen (Rheinische Bahn) 6 Silbergroschen. die Zeche Königin Elisabeth nach Station Altenessen (Köln-Mindener Bahn)  $8\frac{1}{4}$ , nach Bahnhof Essen (Rheinische Eisenbahn) 6 Silbergroschen.

Die Zechen Viktoria Mathias und Wiesche zahlten für ihren Anschluß an Station Essen und Mülheim Ruhr (Rheinische Bahn) nichts.

Am 1. Juli 1874 und 1. Januar 1875 trat für die drei großen Bahnen des Ruhrbezirks (Köln-Mindener, Bergisch-Märkische und Rheinische Bahn) ein gleichmäßiger Anschlußgebührentarif in Kraft. Es wurde eine feste Gebühr von 0,75  $\mathcal{M}$  für 100 Zentner und ein Streckenzuschlag festgesetzt, der von der Entfernung der Ladebühne von der Anschlußstation abhing und 0,12 und 0,08  $\mathcal{M}$  für je 500 m und 5000 kg betrug, je nachdem die Bewachung und Unterhaltung der Anlage auf Rechnung des Anschlußwerks erfolgte oder nicht. Wurde der Betrieb auf dem Anschlußgleis von der Zeche usw. ausgeführt, so ließ die Bahnverwaltung eine Rangiergebühr von 0,50  $\mathcal{M}$  für 100 Zentner erheben.

Die Bahnen erzielten durch diesen neuen Anschlußgebührentarif jährlich einen Mehrverdienst von schätzungsweise 2 Millionen Mark. Es erhellt, daß der Ruhrbergbau mit diesem Vorgehen sehr wenig zufrieden war.

Nach langen Kämpfen zwischen Interessenten und Bahnverwaltungen erließ die Aufsichtsbehörde eine Verfügung folgenden Inhalts:

„Bei der Bemessung der Anschlußgebühr (Zechenfracht) ist davon auszugehen, daß die Hauptbahnen aus der Beförderung der Transporte auf Zechen- oder sonstigen Anschlußbahnen weder eine Einnahmequelle zu machen, noch andererseits für ihre bezüglichen Leistungen — also zugunsten einzelner — finanzielle Opfer zu bringen haben, daß vielmehr für die Bemessung fraglicher Gebühren in erster Linie die Selbstkosten maßgebend sein sollen.“

1881 planten alsdann die drei Bahnen folgende Regelung und Sätze, die auch zur Einführung gelangten:

An Anschlußfracht wird erhoben, wenn die Entfernung von Bahnhofsmittle bis Mitte Ladebühne oder Aufstellungsgleis 0,5 km nicht übersteigt, 0,50  $\mathcal{M}$  je Wagen, bei einer Entfernung von 0,5 bis 3 km 0,75, bei 3—4 km 0,85 usw., bei 9—10 km 1,50  $\mathcal{M}$ . Bei diesen Sätzen war eine feste Gebühr von 50 Pfg. je 5000 kg angenommen, zu der bei Entfernungen von 500—3000 m eine Streckenfracht von 0,25  $\mathcal{M}$  und bei weiteren Entfernungen eine Zuschlagsfracht von 2,2 Pfg. je Tonnenkilometer hinzutrat.

Die Anschlußfracht betrug also unter Annahme eines 10-t-Wagens bei einer Entfernung von:

0,3 km	1,00 <i>M</i>	statt	1,60 <i>M</i>	früher
0,5 „	1,00 „	„	1,60 „	„
1 „	1,50 „	„	2,00 „	„
1,5 „	1,50 „	„	2,20 „	„
2 „	1,50 „	„	2,50 „	„
3 „	1,50 „	„	3,00 „	„
4 „	1,70 „	„	3,40 „	„
5 „	1,90 „	„	3,90 „	„

Aus vorstehenden Zahlen erhellt die erhebliche Verbilligung gegenüber dem früheren Zustand.

Für leere Wagen wurde nur dann eine Gebühr berechnet, wenn diese Wagen leer hin- und zurückgingen.

Für Lokotransporte (zwischen zwei Werken desselben Bahnhofs oder zwischen Werk und Anschlußbahnhof) wurde außer der Anschlußgebühr eine Fracht von 2,50 je angefangene 5 t, mindestens aber 3 *M* für Ladungen zu 5 t (bei Ladungen zu 10 t 10 *M*) erhoben.

Neue Bedingungen für die Anlage, Bedienung und Unterhaltung von Anschlußgleisen, Ladebühnen usw. wurden Ende 1885 festgestellt, 1888 aber wieder geändert. Weitere neue Bestimmungen traten am 1. April 1900 in Kraft.

Die einschlägigen Punkte waren folgende:

1. Bei den aus freier Strecke abzweigenden Anschlüssen bleibt die Festsetzung der Vergütung für die Bedienung des Anschlusses besonderer Vereinbarung vorbehalten.
2. Bei den übrigen Anschlüssen richtet sich die Anschlußfracht nach den Entfernungen bis zur Mitte der Übergabegleise. Ausnahmsweise kann auf großen Bahnhöfen als Ausgangspunkt für die Berechnung der Entfernung ein bestimmter Punkt des Güterbahnhofs festgesetzt werden.
3. Die Anschlußgebühren betragen für den beladenen Wagen bei einer Entfernung:

	bis 1 km	einschl.	0,50 <i>M</i>
	über 1 bis 2 km	einschl.	0,70 <i>M</i>
„	2 „ 3	„	0,90 „
„	3 „ 4	„	1,10 „
„	4 „ 5	„	1,30 „
„	5 „ 6	„	1,50 „
„	6 „ 7	„	1,70 „
„	7 „ 8	„	1,90 „

für jedes weitere angefangene Kilometer 20 Pfennig mehr.

4. Die Bewegung der leeren Wagen erfolgt mit der Maßgabe unentgeltlich, daß für leere Wagen, die zur Beladung zuge-

führt, aber nicht innerhalb der bestimmten Ladefrist beladen werden und daher zurückgeholt werden müssen, außer dem Wagenstandgeld die Anschlußfracht zur Erhebung kommt.

5. Besondere Anschlußfrachten kommen dann nicht zur Erhebung, wenn die Tarife dies bestimmen.

Es war dies der Fall:

- a) im Kohlentarif nach den Rheinhäfen,
- b) im Rheinisch-Westfälisch-Niederdeutschen Kohlentarif für 45-t-Sendungen (Verkehr mit der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn, der Lübeck-Büchener Bahn usw.),
- c) im Tarif für den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Kohlenverkehr,
- d) im Tarif für den deutsch-dänischen Kohlenverkehr,
- e) im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Extrazugtarif,
- f) im rheinisch-westfälisch-belgischen Kohlenverkehr.

Zur Zeit gelten die Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse vom 1. Juli 1922. § 21 bestimmt:

Für die Beförderung von Wagen zwischen der Tarifstation und den Übergabestellen des Anschlusses wird eine Anschlußgebühr erhoben, deren Höhe sich bemißt einerseits nach dem bei der Beförderung zurückzulegenden Schienenweg, andererseits — neu! — nach dem Umfang des Wagenverkehrs auf dem Anschluß. Die Gebühr bestimmt sich nach dem Anschlußgebührentarif.

Die Höhe der Gebührensätze ändert sich, sobald die Sätze des Deutschen Eisenbahngütertarifs geändert werden, in demselben Maß wie die Sätze der ersten Staffel der Tarifklasse E.

Dem Bestreben der Zechenbesitzer, die Tarifberechnung schon ab Grube vorzunehmen, blieb der Erfolg versagt.

Bei den ober- und niederschlesischen Gruben wird allerdings auch noch heute — im Gegensatz zum übrigen Kohlenverkehr — als Übernahme aus der Privatbahnzeit die Fracht aus der Beförderungsstrecke Grube B — Empfangstation berechnet und keine Anschlußgebühr erhoben. Die Berechnungsgrundlage bildet also hier nicht die sonst allgemein angewandte Entfernung zwischen der Anschlußstation der Grube und der Empfangstation. Zum Ausgleich hierfür hat die ober- und niederschlesische Kohle aber einen in den jetzigen Frachtsatzzeiger 2 des Kohlenausnahmetarif 6 eingerechneten Zuschlag von 1 Pfennig zu zahlen. Tatsächlich ist durch diese Regelung nicht ein Ausgleich gegenüber den übrigen Kohlenverkehren geschaffen, sondern eine, wenn auch geringe Mehrbelastung des schlesischen Kohlenverkehrs eingetreten. Die

schlesische Kohlenindustrie strebt deshalb schon seit längerer Zeit eine Beseitigung dieses Zustands an<sup>1)</sup>.

Unter den mannigfachen Wünschen der Ruhrkohlenindustrie ist in diesem Zusammenhang noch zu erwähnen die Forderung einer Ermäßigung oder eines gänzlichen Fortfalls der Anschlußgebühr bei Herausbringen ganzer geschlossener Züge aus dem Anschluß.

Von Expeditionsgebühren ist in den Tarifen der Anfangszeit (1853) nirgendwo die Rede. Nur bei der Westfälischen Eisenbahn wurde bei den Gütern der Normalklasse für das Auf- und Abladen ein Zuschlag von 6 Pf. erhoben, gleichfalls bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn für Eilgut, Normalgut und Gut der ermäßigten Klasse A sowie bei der Magdeburg-Halberstädter Bahn für Güter der ermäßigten Klasse. Es ist aber fraglich, ob diese Gebühr nicht vielmehr mit der heutigen Auf- und Abladegebühr des Nebengebührentarifs zu vergleichen ist. Die Saarbrücker Bahn hatte den sogenannten Expeditionspfennig (1 Pf. für den Zentner) eingeführt.

Immer mehr Bahnen gingen jedoch im Lauf der Zeit zur Einführung einer Expeditionsgebühr über. Gegenüber dem von den Bahnverwaltungen vertretenen Standpunkt, daß die Expeditionsgebühr dazu dienen solle, die tatsächlichen Ausgaben zu decken, die der Eisenbahn bei Abfertigung eines jeden Guts entstünden, gleich welche Entfernung dies zurücklege, behaupteten die Interessenten, daß diese Gebühr ihren Ursprung in der Einführung des Einpfennigtarifs habe. In der Überzeugung nämlich, daß es unmöglich sei, mit einem Frachtsatz von nur einem Silbergroschenpfennig je Zentnermeile mit Gewinn Kohle usw. zu befördern, seien die Bahnen auf die Einführung eines besonderen Zuschlags in Form der Expeditionsgebühren verfallen, wodurch sie dann allerdings zu ihrer Rechnung kämen.

Der Bezirkseisenbahnrat Köln äußerte sich 1885 zu der Frage wie folgt:

„Bei der allgemeinen Einführung des Streckensatzes von 2,2 Pfg. für das Tonnenkilometer sei unbestritten geblieben, daß die Bahnen bei großen Entfernungen erhebliche Einbußen erlitten, wenn ihnen nicht in der Expeditionsgebühr ein Ersatz geboten würde.“

Wie zu Anfang, so ist auch in der späteren Zeit die Expeditions-(Abfertigungs-)Gebühr stets ein Angriffsziel der Interessenten gewesen. Die Abänderungswünsche erstrebten in der Hauptsache:

---

<sup>1)</sup> Mittlerweile ist — während der Drucklegung — der Frachtsatzzeiger 2 am 1. Januar 1927 in Wegfall gekommen. Die Frachtberechnung spielt sich also jetzt genau so ab, wie z. B. im Ruhrrevier.

1. gleichmäßige Berechnung für alle Güterklassen,
2. Staffelung der Abfertigungsgebühr nach Entfernungen. Schonung der Nahentfernungen,
3. Berechnung nicht nach Gewicht, sondern je Wagen,
4. Ermäßigung der Abfertigungsgebühr für Wagen mit höherer Tragfähigkeit.

Die in früheren Jahren in Geltung gewesene, verschieden hoch bemessene Abfertigungsgebühr der westlichen und östlichen preußischen Bahnen — gleichfalls eine Klage des Ruhrbergbaus — wurde, wie bereits ausgeführt, späterhin beseitigt.

Von der im Bundesratsbeschluß vom 14. Juni 1874, wie oben ausgeführt, gestatteten vorläufigen Erhöhung ihrer Tarife um 20 % machten die Bergisch-Märkische und die Köln-Mindener Bahn vom 1. August 1874 ab Gebrauch. Anders die Rheinische Bahn, die von der Zweckmäßigkeit dieser Maßregel nicht überzeugt war und sich ihre Freiheit in der Tarifbildung bewahren, sich durch die Annahme der Erhöhung nicht zu Reformen ihrer Tarife verpflichten wollte. Die im Bundesrat bis zum 31. Dezember 1874 festgesetzte Frist ist, wie früher gezeigt, später gelegentlich der Verhandlungen über die Tarifreform verlängert worden. Für einige Massengüter waren die Tarife auf die frühere Höhe zu ermäßigen. Der, wie früher ausgeführt, in den Jahren 1876 und 1877 zwischen den deutschen Eisenbahnen vereinbarte Reformtarif wurde auf den preußischen Staatsbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden preußischen Bahnen, mit Ausnahme der — mit den beiden großen Privatbahnen konkurrierenden — Bergisch-Märkischen Bahn, vom 1. Juli 1877 eingeführt. Die Kohlen tarifierten hiernach, soweit sie nicht zu niedrigeren Ausnahmesätzen gefahren wurden, nach Spezialtarif III. Die Streckensätze betragen bis 100 km 2,6, ab 101 km 2,2 Pfg. je Tonne und Kilometer.

Die Abfertigungsgebühr belief sich bei

	1— 10 km auf	8 Pfg.
	11—100 „ „	9 „
ab	101 „ „	12 „

je 100 kg.

Während noch um die Mitte der 1870er Jahre die Tarife der privaten Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen völlig der gleichen Bemessung entbehrten, war es als ein großer Fortschritt anzusehen, als im Jahr 1877 trotz der abweichenden Interessen unter genannten Bahnen eine Verständigung dahingehend erzielt wurde, daß gleiche Einheitsätze für die regelmäßigen Tarifklassen und für einen großen Teil der Ausnahmetarife eingeführt wurden. Sie fanden Ausdruck in den am 1. Januar 1878

herausgegebenen Tarifen für den Lokal- und Rheinischen Nachbarverkehr.

Dennoch genügten diese Tarife nicht allen zu stellenden Anforderungen. Zunächst wurden gleiche Einheitsätze nicht erzielt für den wichtigsten Artikel, die Steinkohle. Auch gewährten die Eisenbahnen die vereinbarten Einheitsätze nicht im Verkehr mit fremden Stationen an denjenigen Orten, die auch von der eigenen Bahn erreicht wurden. So bestanden z. B. längere Zeit keine direkten Frachtsätze von der Köln-Mindener Station Dortmund nach rheinischen Stationen, die nur im Verkehr mit dem rheinischen Bahnhof Dortmund direkte Frachtsätze besaßen.

Ein fernerer Mangel lag darin, daß die einzelnen Bahnen ihre Frachten nicht über den kürzesten Schienenweg, sondern über die tatsächlich benutzten, wenn auch erheblich längeren Linien berechneten.

Nach Verstaatlichung der beiden großen rheinisch-westfälischen Privatbahnen wurden diese Mängel beseitigt.

Von den Kgl. Eisenbahndirektionen zu Köln (rechts- und linksrheinisch) und Elberfeld wurden demnach neue Tarife herausgegeben, von denen der Kohlentarif am 1. Juli 1881 und die übrigen Tarife am 1. September 1881 in Kraft traten. Es geschah dies zu einer Zeit des Tiefstands des Kohlenpreises von 5,48 *M* je Tonne.

Die Frachtberechnung war grundsätzlich nach gleichen Einheitsätzen und über den kürzesten betriebsfähigen Schienenweg vorgenommen worden. Die Frachtsätze waren zusammengesetzt aus Streckenfrachten und festen Zuschlägen (Expeditionsgebühren). Daß die Expeditionsgebühren — obwohl die Abfertigungskosten auf alle Entfernungen gleich sind — dennoch für kürzere Entfernungen niedriger bemessen waren, hatte seinen Grund lediglich darin, daß die bisherigen Tarife für kürzere Entfernungen niedrigere Expeditionsgebühren enthielten, deren Erhöhung eine wesentliche Verschiebung der Produktionsbedingungen wichtiger Industriezweige zur Folge gehabt haben würde.

Die Frachtsätze wurden bereits in anderem Zusammenhang erwähnt. Sie sollten binnen kurzer Zeit für den gesamten gegenseitigen Verkehr der preußischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und — bis auf geringe Abweichungen — auch der Reichsbahn zur Anwendung gelangen.

Neben dem Normaltarifschema bestanden Ausnahmetarife, für die meist die früher in Geltung gewesenen Frachten maßgebend waren. Was insbesondere den Kohlenverkehr anlangt, so bestanden bislang Kohlenausnahmetarife nur von einer beschränkten Anzahl Stationen, an

die die einzelnen Kohlenzechen angeschlossen waren, nicht aber von sämtlichen Stationen, obwohl auch in deren Verkehr Kohlen- und Koks-transporte (z. B. von Gasanstalten, Braunkohlengruben usw.) zur Auf- lieferung gelangten.

Um dem abzuhelfen, wurde den Gütertarifen als A u s n a h m e - t a r i f B ein besonderes Frachtverzeichnis beigelegt, das die Kohlen- frachten enthielt und für den Verkehr aller Stationen Geltung hatte. Gleichzeitig waren zur bequemerer Handhabung für den Versand der- jenigen Stationen, an die Kohlenzechen angeschlossen waren, beson- dere, die Frachten von den Z e c h e n bis zu den einzelnen Stationen teils in einem Gesamtsatz, teils unter besonderer Anführung der An- schluß-(Zechen-)Frachten und der Hauptbahnfrachten enthaltende Tarife herausgegeben.

Die Bildung des Kohlenausnahmetarifs war 1881 in der Weise er- folgt, daß neben einer für alle Entfernungen gleichbleibenden Strecken- fracht von 2,2 Pfg. je Tonnenkilometer eine Expeditionsgebühr erhoben wurde, die je Tonne betrug:

auf Entfernungen von	1—10 km . . . . .	60 Pfg.
	11—20 „ . . . . .	70 „
	21—30 „ . . . . .	80 „
	31—40 „ . . . . .	90 „
	41—50 „ . . . . .	100 „
	51—60 „ . . . . .	110 „
	61 und mehr . . . . .	120 „ <sup>1)</sup> .

Die Kohlenfrachten waren somit auf Entfernungen bis 100 km niedriger, auf weitere Entfernungen gleich mit denen des Sp.T. III.

Die bisher in Geltung gewesenen Kohlenfrachten standen bei Ent- fernungen über 60 Kilometer im allgemeinen gleich mit den neuen Frach- ten und waren nur in wenigen Fällen niedriger, in mindestens gleichem Maß jedoch höher.

Dagegen zeigten die bisherigen Tarife unter 60 km ganz bedeu- tende Verschiedenheiten, die bei der Wichtigkeit des Kohlenverkehrs in diesen Entfernungen vorzugsweise die Klagen des Ruhrkohlenberg- baus ausgelöst hatten. So schwankten z. B. die früheren Kohlenfrachten auf Entfernungen von

<sup>1)</sup> Für die östlichen Bahnen galten seit dem 1. September 1884 folgende Sätze:

1—100 km . . . . .	2,6 Pfg.
über 100 „ . . . . .	2,2 „
Die Abfertigungsgebühr betrug aber bei	
1— 50 km . . . . .	6 Pfg.
51—100 „ . . . . .	9 „
über 100 „ . . . . .	12 „ je 100 kg.

5 km zwischen	5,6	und	9 <i>M</i>	je 10 t
6 „ „	6,4	„	10 „ „ „ „	
8 „ „	7,2	„	10 „ „ „ „	
9 „ „	7,2	„	11 „ „ „ „	
14 „ „	9,6	„	13 „ „ „ „	
18 „ „	11,2	„	14 „ „ „ „	
20 „ „	12,8	„	15 „ „ „ „	
25 „ „	14,4	„	16 „ „ „ „	
29 „ „	16	„	17 „ „ „ „	
35 „ „	16	„	18 „ „ „ „	
39 „ „	16,8	„	19 „ „ „ „	usw.

Diese Unterschiede erklärten sich zum Teil aus der ungleichen Bildung der Tarife, zum Teil waren sie den Änderungen zuzuschreiben, die im Lauf der Zeit in Berücksichtigung der mehr oder weniger berechtigten Interessen einzelner Zechen oder Plätze oder auch aus Konkurrenzrücksichten der Eisenbahnen untereinander vorgenommen worden waren.

Bei der Aufstellung der hier in Rede stehenden neuen Tarife gingen die Eisenbahnen davon aus, daß eine wesentliche Änderung des Gesamtertrags sowohl in Gestalt einer Vermehrung wie Verminderung zu vermeiden und weiter anzustreben sei, daß die neuen Tarife sich nicht mehr als durchaus geboten von den bisherigen Frachten entfernten, um die bestehenden Verhältnisse möglichst zu schonen.

Darum wurden für die kürzeren Entfernungen die bestehenden Durchschnittsfrachten angenommen, sodaß auch hier die Expeditionsgebühren nicht in voller Höhe, sondern in abgekürzten Sätzen zur Einrechnung kamen und erst ab 61 km voll erhoben wurden.

Die Einstellung von Durchschnittsfrachten hatte ohne weiteres zur Folge, daß Ermäßigungen wie auch Erhöhungen unvermeidlich waren. Die vor anderen durch niedrigere Frachten bevorzugten Orte erlitten Erhöhungen, die durch höhere Tarife benachteiligten Plätze Ermäßigungen.

Die Kritik blieb naturgemäß nicht aus. Die in oder nahe dem Kohlenrevier belegenen Werke, soweit sie sich bisher besonders niedriger Tarife erfreuten, erhoben den Vorwurf, daß die Frachten auf weitere Entfernungen im Interesse der Eisenbahnen ermäßigt und die Kosten dieser Ermäßigung den kürzeren Entfernungen aufgebürdet seien, genau wie beim Staffeltarif der Jetztzeit.

Gerade die entgegengesetzten Beschwerden erhoben die entfernteren, bisher durch ausnahmsweise niedrige Tarife begünstigten Plätze. Sie behaupteten, daß die Eisenbahnen in Verkennung ihres eigenen Interesses, das darauf hinweise, einer Dezentralisation der Industrie

Vorschub zu leisten, die Transporte auf kurze Entfernungen zum Nachteil der weiteren ermäßigt hätten.

Statt der regelmäßigen neuen Frachten galten die bisherigen niedrigeren für die fast an der Grenze des Geltungsgebiets liegenden Orte Osnabrück und Haßbergen (Georgs-Marienhütte), für die ein nennenswerter Bezug von anderer als Ruhrkohle nicht in Frage kam. Ferner kamen für den Versand von Ruhrkohle nach dem Aachener Bezirk in Mengen von 100 t auf bestimmt begrenzte Zeit zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit der dortigen — auf den Bezug von Ruhrkohle angewiesenen — Werke gegen die benachbarte ausländische Industrie niedrigere Tarife zur Anwendung.

Im Verkehr mit den Rheinhäfen gelangte auf der Grundlage von 2,5 Pfg. je Tonnenkilometer und einem Betrag von 90 Pfg. je Tonne für Abfertigungsgebühr, Anschluß- und Hafenbahnfrachten ein Tarif zur Anwendung, der, soweit es die geographische Lage der Stationen gestattete, nach allen drei Häfen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld gleichgestellt war, wie bereits des näheren ausgeführt.

Die für den Export von Kohlen nach den Nordseehäfen früher erstellten Tarife blieben bestehen.

Die Wünsche nach weiterer Ermäßigung der Frachten, insbesondere für Massengüter verstummten nicht.

Am 26. Januar 1889 wurde in der Sitzung des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen für Rheinland und Westfalen folgender Beschluß gefaßt:

„In Anbetracht der schon seit mehreren Jahren in starker Zunahme begriffenen Überschüsse<sup>1)</sup> der Staatseisenbahnverwaltung spricht der Verein die Erwartung aus, daß diese Überschüsse, den bei Beratung des Eisenbahngarantiesgesetzes und später wiederholt seitens der Kgl. Preussischen Staatsregierung abgegebenen Erklärungen entsprechend, in weit größerem Maß als bisher für die Hebung der wirtschaftlichen Interessen des Lands verwendet werden.

Insbesondere erklärt er es

1. für notwendig, daß die Reform des Tarifs im Sinn der Ermäßigung der Frachtgebühren für Massengüter (Erze, Stein-, Braunkohlen und Koks, Erden und Steine, Kalk und Zement, Roheisen, Rohbaumwolle usw.), sei es gleichmäßig für das gesamte Staatseisenbahnnetz, sei es für bestimmte, besonders wichtige Verkehrsbeziehungen, in kürzester Frist vorgenommen werde, um so mehr, als die Ausfuertätigkeit, namentlich

---

<sup>1)</sup> Im ungünstigsten Etatsjahr der Eisenbahn 1885/86 betrug der Mehrertrag der Einnahmen über die Ausgaben 37 981 130 *M.* Im Jahr 1886/87 stieg er auf 70 307 062, 1887/88 um 56 Millionen Mark mehr als im Vorjahr. Für 1888/89 wurde der Mehrertrag gegen das Vorjahr damals auf 56 Millionen Mark geschätzt.

der niederrheinisch-westfälischen Industrie, bei den jetzigen Frachtsätzen auf die Dauer ernstlich bedroht erscheint.

2. Er erklärt ferner, daß er von dem Beschluß des Landeseisenbahnrats vom 8. Dezember 1888 und der bei dieser Gelegenheit seitens des Vertreters der Kgl. Staatseisenbahnverwaltung ausgesprochenen grundsätzlichen Zustimmungserklärung in Betreff der Abfertigungsgebühren Kenntnis genommen hat, da auch er seinerseits einen billigen Ausgleich der zwischen Osten und Westen bestehenden Ungleichheit auf dem Gebiet der Abfertigungsgebühren für dringend notwendig hält, aber er erwartet, daß bei einer Ermäßigung derselben die Frachten auf größere Entfernungen mindestens in demselben Maß ermäßigt werden, wie diejenigen auf nähere Entfernungen.

3. Zur weiteren Hebung der Ausfuhr über deutsche Häfen erachtet der Verein eine fernere, den Wettbewerb mit den ausländischen Häfen tatsächlich ermöglichende Herabsetzung der Frachtsätze für die zur Ausfuhr bestimmten Stückgüter für dringend notwendig.

4. In bezug auf den Stückgutverkehr überhaupt liegt es nach Ansicht des Vereins in der Billigkeit, daß die in Mengen von mindestens 2 Tonnen gleichzeitig zur Aufgabe gebrachten Stückgüter dem Satz des Ausnahmetarifs für Stückgüter unterworfen werden.“

Hierzu wurde in der Vereinsitzung u. a. folgendes ausgeführt:

„Das Gedeihen und die Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens in Deutschland ist vorzugsweise von einem billigen Austausch der Massengüter abhängig. Billige Kohlen, billige Erze und Steine, billige Düngemittel, billiger Transport dieser und ähnlicher Artikel ermöglicht auch eine billige Produktion, wie sie Deutschland notwendig braucht, nicht nur für den Verbrauch im Innern, sondern auch im Wettbewerb auf dem Weltmarkt.

Deutschland, insbesondere Preußen ist in bezug auf diese Rohstoffe, welche die Unterlage für sämtliche Gewerbszweige bilden, gesegnet, wie, mit Ausnahme Englands, kein zweites Land Europas. Es erfreut sich in Lothringen, am Niederrhein und in Oberschlesien, in Sachsen der reichsten Lagerstätten an Kohlen, Erzen und Salzen, und zugleich ist die Ausbeutung dieser Lagerstätten mit verhältnismäßig niedrigen Gewinnungskosten verknüpft.

Was uns aber in Nachteil setzt gegen andere Länder, insbesondere gegen unseren gefährlichsten Mitbewerber England, das ist der Umstand, daß die gedachten Lagerstätten weit vom Meer, tief ins Land hinein und vielfach zugleich von den Industriezentren weit entfernt gelegen sind, ganz im Gegensatz zu England, wo wenigstens Kohle und Eisen nahe beieinander gelegen sind. Welch' ganz andere und wichtigere Rolle deshalb die Transportkosten bei der Gütererzeugung in Deutschland als in England spielen, geht daraus hervor, daß z. B. die Bahnfrachten in England nur 9—10 % der Gewinnungskosten, dagegen in Preußen 28—30 % betragen.

Die weitere Frage ist nun die, wo und wie die Überschüsse der Eisenbahnen für die Ermäßigung der Frachten für Massengüter zu ver-

wenden sind. Soll dies geschehen durch die Erstellung weiterer Ausnahmetarife in bestimmten Verkehrsbeziehungen, nach dem Ausland usw. oder durch eine allgemeine gleichmäßige Herabsetzung der einschlägigen Tarife? Das letztere würde zweifellos von unserem Standpunkt aus den Vorzug verdienen, weil man dabei auf einen durchschlagenden Erfolg rechnen dürfe.

Die Bedürfnisse der rheinisch-westfälischen Industrie lassen sich kurz zusammenfassen: Es handelt sich darum, die mächtigen Kohlen- und Erzlagerstätten von Westfalen und Lothringen-Luxemburg in eine billigere und engere Verbindung miteinander zu setzen, als dies bisher möglich gewesen ist, eine dauernd gesicherte Verfrachtung des westfälischen Kokes nach den westlichen Grenzgebieten und ebenso der lothringischen Minette nach Westfalen zu erzielen.

Es handelt sich ferner darum, billigere Transportbedingungen zwischen unseren Industriezentren und dem Meer herzustellen“.

Nach damaligen Nachrichten beabsichtigte die Staatseisenbahnverwaltung in Erkenntnis der Notwendigkeit einer weiteren Frachtermäßigung für Massengüter für Steinkohlen und ähnliche Güter ganz allgemein folgende Sätze festzusetzen:

für eine Entfernung:

von	1— 70 km	. . . . .	2,6 Pfg. je tkm
„	71— 80 „	. . . . .	2,5 „ „ „
„	81— 90 „	. . . . .	2,4 „ „ „
„	91—100 „	. . . . .	2,3 „ „ „
„	101—300 „	. . . . .	2,2 „ „ „
„	301—400 „	. . . . .	2,1 „ „ „
„	401—500 „	. . . . .	2,0 „ „ „
„	501—600 „	. . . . .	1,9 „ „ „
„	601—700 „	. . . . .	1,8 „ „ „
„	701—800 „	. . . . .	1,7 „ „ „

mit einer für alle Entfernungen gleichmäßigen Abfertigungsgebühr von 6 Pfg. je 100 kg.

Es würden sich hierdurch z. B. bei den Entfernungen von 10 und 800 Kilometern Ermäßigungen von 9 und 170 *M.* je 10 Tonnen ergeben haben.

Die Einnahmen, die die preußische Staatsbahnverwaltung 1887/88 aus dem Transport von nahezu 50 Millionen Tonnen Kohlen erzielte, betrug 164 700 000 *M.* Eine Ermäßigung dieser Frachtsumme um 10 % würde sich danach auf rund 16½ Millionen *M.* belaufen haben.

Noch besonders zu erwähnen ist, daß in vorgenannter Entschließung auch eine Ermäßigung für weitere Entfernungen gefordert worden war.

Bereits 1885 war in der Versammlung des Vereins der Industriellen des Regierungsbezirks Köln über diese Frage von einem Mitglied wie folgt referiert worden:

„Es darf wohl als unbestritten angenommen werden, daß man von den Tarifen für Rohmaterialien und ganz speziell von den Kohlentarifen verlangen muß, daß sie nicht in besonders ausgesprochener Weise die

Zentralisation der Industrie begünstigen, sondern daß sie umgekehrt ihresteiis dazu beitragen, dieselbe zu dezentralisieren und dadurch zu ermöglichen, daß Industrien auch entfernt von den Produktionsstellen der Kohlen entstehen und im Konkurrenzkampf bestehen können.

Wie wichtig diese Frage der Dezentralisation der Industrie vom volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Standpunkt aus ist, habe ich wohl nicht nötig, an dieser Stelle ausführlich nachzuweisen. Es soll aber noch kurz betont werden, daß es sicherlich nicht im Interesse des Staats liegt, wenn sich auf einem bestimmten Gebiet von beschränkter Ausdehnung eine unverhältnismäßig große Anzahl von Arbeitern ansammelt. Gesunde Wohnungen und gesunde Luft sind an solchen Orten fast nicht mehr zu beschaffen; die Gemeindebudgets wachsen in unerträglicher Weise an; die Lebensbedürfnisse werden künstlich höher geschraubt, die Lebenshaltung also verteuert, und damit steigen die Löhne der Arbeiter und führen die Einwanderung der Bevölkerung ackerbautreibender Distrikte herbei, denen dadurch ebenso die nötigen Arbeitskräfte entzogen werden. Krisen und Arbeitstockungen müssen sich in der empfindsamsten Weise fühlbar machen, und aus einer soliden Arbeiterbevölkerung wird ein Arbeiterproletariat, das in solchen Zeiten — wenn die Staatshilfe nicht rettend beispringt — der Hungersnot ins Gesicht sieht.

Verteilt sich dagegen die Industrie auf größere Distrikte, so wirkt sie befruchtend auf das ganze Land und nicht am wenigsten auf die rentable Entwicklung des Eisenbahnverkehrs. Dem Arbeiter wird es ermöglicht, gesund zu wohnen und den Erwerb eines eigenen Hauses zu erstreben und zu erreichen, womit die Bebauung von etwas Garten- oder Ackerland verbunden sein wird. Die Löhne werden eine wohlthätige Mitte halten zwischen denen der ausgesprochenen Industriebezirke und den nur Ackerbau Treibenden; die kleine Steigerung der Arbeitslöhne, die vielleicht dem Landwirt erwüchse, wird reichlich aufgewogen durch die Vorteile, die ihm durch die konsumfähige Arbeiterbevölkerung entstehen und es ihm ermöglichen, seine Produkte ohne Zwischenhandel und ohne Frachten zu besseren Preisen abzusetzen. Der Arbeiter, der sich eigenen Besitz erringen oder doch wenigstens in behaglicher Wohnung leben kann, wird weniger der Versuchung größerer Orte und den Einwirkungen gewissenloser Agitatoren geneigt sein; den Kommunen werden steuerkräftige Elemente zugeführt usw. So ließen sich die Beispiele von den Nachteilen des einen und den Vorteilen des andern Systems noch sehr vermehren, um nachzuweisen, daß in der Tat die Dezentralisation der Industrie eine der vornehmlichen Aufgaben der Staatswirtschaft und besonders der Eisenbahnpolitik sein müsse.“

Nur zum Teil den in den Kreisen des Ruhrbergbaus gesetzten Erwartungen auf Tarifiermäßigung für Massengüter entsprechend, gab die preußische Staatseisenbahnverwaltung am 17. September 1889 ihre Absicht dahingehend kund, für diese Güter eine Abfertigungsgebühr für alle Entfernungen gleichmäßig festzusetzen und auch die Streckensätze

für kürzere Entfernungen (von weniger als 100 km) gleichmäßig nach dem Satz von 2,2 Pfg. je Tonnenkilometer zu berechnen.

Auf ähnlicher Grundlage wurde alsdann die neue Regelung für folgende Rohstoffe vorgesehen: 1. für geringwertige Brennstoffe (Steinkohlen, Braunkohlen, Brennholz, Torf), 2. für Erze, 3. für Erde, Sand, Kies, Ton, Lehm und ähnliche Artikel, 4. für geringwertige Düngemittel des Massenverkehrs, 5. für Rüben und Kartoffeln.

Als Fracht sollte eine Abfertigungsgebühr von 7  $\mathcal{M}$  je 10 t und ein Streckensatz von 2,2 Pfg. je Tonnenkilometer, aber nur bis zu 350 km und von 1,4 Pfg. Anstoß bei größeren Entfernungen zugrunde gelegt werden. Den hierdurch entstehenden Einnahmeausfall errechnete die preußische Staatseisenbahnverwaltung auf jährlich 15 Millionen Mark.

Die gesamten Hoffnungen, die die Kohlenindustrie auf die nun auch wirklich stattfindende Einführung dieser Frachtsätze gesetzt hatte, sollten sich jedoch nicht erfüllen. Vorläufig — ab 1. Januar 1890 — traten oben genannte Sätze in Form des sogenannten Rohstofftarifs nur für die unter Nr. 3 bis 5 aufgeführten Güter in Kraft. Die Staatseisenbahnverwaltung glaubte den durch Ausdehnung der Ermäßigung insbesondere auch auf den Kohlenverkehr entstehenden Einnahmeausfall nicht tragen zu können, aber auch bei dem damaligen Konjunkturaufschwung — der Preis einer Tonne Kohle betrug 1890 10,72  $\mathcal{M}$  je Tonne gegenüber z. B. 4,71  $\mathcal{M}$  im Jahr 1879 — nicht tragen zu brauchen. Sie äußerte sich hierzu genauer, wie folgt:

„Angesichts der gegenwärtigen ungewöhnlichen Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse, namentlich auf dem Gebiet der Montanindustrie, ließ sich nicht verkennen, daß eine umfassende und beträchtliche Änderung der diese Industrie berührenden Gütertarife, vor allem der Steinkohlentarife im gegenwärtigen Zeitpunkt und so lange auf überwiegende Bedenken stößt, als nicht die wirtschaftliche Bewegung wieder in ruhigere Bahnen einlenkt, die Rückwirkung derselben auf die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes deutlicher erkennbar geworden und nach Art und Umfang genau zu übersehen sind. Auf Grund dieser Bedenken hätte der finanzielle und wirtschaftlich weitaus am meisten ins Gewicht fallende Artikel Steinkohle, Koks und sonstige Brennstoffe zur Zeit in die Tarifiermäßigung nicht mit eingeschlossen werden können.“

Während auf dem Gebiet der Steinkohlen tarifierung bis zum Jahr 1897 wichtigere Ereignisse nicht zu verzeichnen sind, ist dies um so mehr der Fall bei dem Steinkohlen k o k s.

In Anbetracht der außergewöhnlichen Notlage der Eisenerzindustrie an der Sieg, Dill und Lahn (Vordringen der Minette-, spanischen usw. Erze in Rheinland-Westfalen, Erfindung des Thomasverfahrens, hohe

Förderkosten im Siegerland usw.) trat am 1. August 1886 ein Notstandstarif für Eisenerz von der Lahn, Dill und Sieg nach den Hochofenstationen dieser Gebiete und denjenigen des Ruhrbezirks sowie umgekehrt für Koks von der Ruhr nach verschiedenen Hochofenstationen des Lahn-, Sieg- und Dillgebiets in Kraft. Der Tarif gewährte für Koks in Sendungen von mindestens 10 Tonnen folgende Frachtermäßigung: Streckensatz 2 Pfg. je Tonnenkilometer bis 50 km und 1,8 Pfg. Anstoß bei Entfernungen über 50 km (10 Tonnen-Sätze). Die Abfertigungsgebühr betrug bei Entfernungen von:

1—10 km . . . . .	0,8 M je Tonne
11—20 „ . . . . .	0,9 „ „ „
usw.	

Bei 41 km und mehr 1,2, mindestens 2,2 Pfg. je Tonnenkilometer. Der Satz für Erze nach Rheinland und Westfalen betrug 1,5 Pfg. und 6 Pfg. Abf.-Gebühr je 100 kg. Die Frachtermäßigung für Erze wurde auch auf den Bergamtsbezirk Brilon ausgedehnt.

Weiterhin wurde 1886 als Versandstation auch Porta in die Abteilung a für Eisenerze aufgenommen.

1913 fanden zum Absatz der Schmalkaldener Erze die Stationen Floh-Seligenthal und Wernshausen als Eisenerzversandstationen in den Tarif Aufnahme.

Zum Schutz einer zahlreichen Arbeiterbevölkerung und im Interesse des Hafenverkehrs wurde 1886 auch die Station Oberlahnstein, obwohl eine Verhüttung der Erze dort nicht stattfand, als Empfangstation für Eisenerz in die Tarifabteilung a aufgenommen, um den Übergang des Erzes auf den Wasserweg zu ermöglichen (Erztransporte der Firma Krupp Oberlahnstein—Rheinhausen).

Die Aufnahme von Manganerz (Braunstein) in den Tarif erfolgte mit Gültigkeit vom 1. November 1906.

Als Empfangstation für Eisenerze wurden neben den Hochofenstationen auch die Erzbezüge der Stahlwerke in die Frachtermäßigung eingeschlossen. —

Der Tarif war zunächst nur für ein Jahr gewährt, wurde aber alsdann verlängert. Er wurde zum 31. August 1919 aufgehoben.

Da die Ausdehnung des Rohstofftarifs auch auf Brennstoffe immer noch nicht erfolgte, wurde 1893 zur Hebung der Roheisenindustrie und des Bergbaus für den allgemeinen Verkehr — auch z. B. den Wechselverkehr mit der Luxemburgischen Wilhelmsbahn — wenigstens eine Herabsetzung der Frachtsätze für Erze und Koks zum Hochofenbetrieb, und später auch für Kohle zur Herstellung von Hochofenkoks vorgenommen, und zwar in folgender Form der Übertragung der Rohstoffsätze auf diese Stoffe:

1. Für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände, Hammerschlacken, Luppen, Puddelofen-, Schweißofen- usw. Schlacken zum Hochofenbetrieb: Für 1 Tonne und 1 Kilometer bis zu 100 km 2,2 Pfg., für jedes weitere Kilometer 1,5 Pfg. Abfertigungsgebühr 7 Pfg. je 100 kg. Auf Entfernungen von 1, 3—5, 7—9, 12—13, 16—17 und 21 km Annahme der niedrigeren Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben.

2. Für Koks zum Hochofenbetrieb: Für 1 Tonne und 1 Kilometer 2,2 Pfg. Abfertigungsgebühr bis 10 km 6 Pfg., über 10 km 7 Pfg. je 100 kg.

Nach Einführung des Siegerländer Notstandstarifs vom 1. August 1886 machte sich eine immer stärker werdende Bewegung bemerkbar, den am 1. Januar 1890 für Düngemittel usw. eingeführten, sogenannten Rohstofftarif (bis 350 km 2,2 Pfg., darüber hinaus 1,4 Pfg. Anstoß nebst 70 Pfg. Abfertigungsgebühr je Tonne) auch auf Brennstoffe auszudehnen.

Wie ausgeführt, scheiterte die gleichzeitige Ausdehnung des Rohstofftarifs im Jahr 1890 auch auf Steinkohlen und Erze insbesondere an den finanziellen Bedenken der Staatsregierung.

Nachdem aber bereits 1893 ein Ausnahmetarif in der Anfangstaffel des Rohstofftarifs für Erze und Koks für Hochofenstationen bewilligt und bald darauf auch auf Kokskohlen erstreckt worden war, erfolgte am 1. April 1897 auf den preußischen Staatsbahnen die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Erze aller Art, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts ab inländischen Produktionsstätten.

Der Rohstofftarif enthielt für Entfernungen von 1—28 km (und für einzelne weitere Entfernungen bis einschl. 48 km) in Wirklichkeit einen Einheitsatz von 2,6 Pfg. je tkm und 6 Pfg. Abf.-Geb., und erst von dieser Entfernung an setzte die eigentliche Berechnung zu 2,2 und 7 Pfg. ein. Letztere Berechnungsart würde nämlich gegenüber dem im Ruhrbezirk für Steinkohlen geltenden und bereits erörterten Ausnahmetarif B für Entfernungen bis 10 km, der für diese Entfernungen auf dem Einheitsatz von 2,2 Pfg. und 6 Pfg. Abfertigungsgebühr beruhte, und gegenüber dem Spezialtarif III fast durchweg Frachterhöhungen gebracht haben. Deswegen war auch schon im Jahr 1893 bei Einführung des geschilderten Kokstarifs von 2,2 Pfg. je tkm und 7 Pfg. Abfertigungsgebühr je 100 kg bestimmt worden, daß für Koks auf Entfernungen bis 10 Kilometer die zu 2,2 und 6 Pfg. berechneten niedrigeren Sätze des rheinisch-westfälischen Kohlenausnahmetarifs B und für Eisenerze auf Entfernungen bis 21 km die niedrigeren Sätze des Spezialtarifs III der westlichen Staatsbahnen — mit damals noch höheren Abfertigungsgebühren als auf den Bahnen des Ostens — in den neuen Ausnahmetarif aufgenommen würden.

Infolge Einführung des Rohstofftarifs für Brennstoffe am 1. April 1897 wurden die Kokssätze des Ausnahmetarifs vom 1. Mai 1893 entbehrlich, da der Rohstofftarif entweder gleiche oder — bei Entfernungen ab 351 km — ermäßigte Sätze brachte. Infolgedessen trat die Abteilung B des Ausnahmetarifs vom 1. Mai 1893 am 1. April 1897 außer Kraft. In Gültigkeit blieb nur der Frachtsatz für Hochofenkoks von Wilhelmsburg nach Peine, da die Station Wilhelmsburg in die allgemeinen Kohlentarife als Versandstation nicht einbezogen war.

Zum Rohstofftarif ist noch allgemein folgendes zu bemerken:

1. Die Abfertigungsgebühren der Spezialtarife A2, I, II und III betragen bis zum 1. April 1897 je Tonne:

für die östlichen Bahnen		für die westlichen Bahnen	
von 1—50 km . . . . .	60 Pfg.	von 1—10 km . . . . .	80 Pfg.
51—100 „ . . . . .	90 „	11—100 „ . . . . .	90 „
über 100 „ . . . . .	120 „	über 100 „ . . . . .	120 „

Für die Staatseisenbahnverwaltung erschien die einfache Übertragung der niedrigen östlichen Gebühren auf den Westen undurchführbar, weil sie in dem hochentwickelten und in regem Wettbewerb stehenden Industriebezirk des Westens nicht nur finanziellen, sondern auch wirtschaftlichen Bedenken begegnete. Umgekehrt war bei der Übertragung der westlichen Abfertigungsgebühr auf den Osten unüberwindlicher Widerstand zu befürchten. Man glaubte, diese Schwierigkeiten wesentlich herabzumindern durch eine Reform der Tarife für die wichtigsten Massenartikel des allgemeinen Gebrauchs (Rohstofftarif). Mit der Ausdehnung dieses Tarifs auch auf Kohle am 1. April 1897 erfolgte dann auch die Gleichstellung der Abfertigungsgebühren.

2. Die Entfernung von gerade 350 Kilometern, von der ab der ermäßigte Satz von 1,4 Pfg. je tkm gewährt wurde, war nach einer ministeriellen Erklärung mit Rücksicht auf die Lage der schlesischen Kohlenreviere zu einander gewährt worden, um den Bezirk, in dem der bisherige Tarif durchweg um den gleichen Betrag (5 *M* je Tonne) sich ermäßigte, im Interesse der niederschlesischen Industrie möglichst umfangreich zu gestalten. Da das oberschlesische Kohlenrevier von den westlichen Absatzgebieten etwa 150 km weiter entfernt sei, so ergebe sich, daß in jener Richtung bis 200 Kilometer eine Verschiebung der bisherigen Frachtdifferenz zwischen den oberschlesischen und niederschlesischen Kohlentarifen — abgesehen von dem engeren Lokalverkehr bis zu 50 Kilometer — nicht zu erwarten sei.

Weiter war für die Festsetzung der Staffelung erst ab 350 Kilometer insbesondere die Befürchtung zu großer Einnahmeausfälle maßgebend. Auch die Befürchtung einer Konkurrenz der englischen Stein- und der böhmischen Braunkohle spielte eine Rolle.

3. Im Juni 1907 wurde die Frage angeregt, ob der Rohstofftarif nicht dadurch wirksamer auszugestalten sei, daß die Staffelung der Streckeneinheitsätze nicht erst bei 350 Kilometer, sondern schon bei geringeren Entfernungen erfolge. Durch eine allmählich eintretende, bis auf den Satz von 1,4 Pfg. heruntergehende Abstufung würde der unvermittelte Übergang von 2,2 auf 1,4 Pfg. gemildert und zugleich der Tarif auch für die weiteren Entfernungen ermäßigt worden sein. Es kam damals in Betracht, dem Rohstofftarif folgende Streckensätze zugrunde zu legen:

auf Entfernungen von	1—150 km	. . . . .	2,2 Pfg. je tkm
„	„	151—200 „	. . . . . 2 „ „ „
„	„	251—350 „	. . . . . 1,7 „ „ „
„	„	ab 351 „	. . . . . 1,4 „ „ „

Die hierzu angestellten Erhebungen führten zu keinem Ergebnis.

4. Dem Beispiel der preußischen Staatsbahnverwaltung folgend, dehnten die übrigen deutschen Staatsbahnen, insbesondere die Badische, Württembergische, Bayerische, Sächsische usw. Bahn die Frachtsätze des Rohstofftarifs auf Steinkohlen usw. aus.

5. Gaskoks. Ursprünglich waren Gaskoks (Unterprodukt bei der Leuchtgasherstellung) und Zechenkoks (Hauptprodukt der Koksöfen) tarifarisch nach Spezialtarif III gleichgestellt<sup>1)</sup>. Außerdem bestand für Steinkohlen und Koks, ohne Unterschied zwischen Zechen- und Gaskoks, eine Reihe von Kohlenausnahmetarifen, z. B. nach dem Siegerland ab Ruhr. Dies führte zu einer ungleichmäßigen Behandlung der Gasanstalten insofern, als nur die im Kohlenbezirk gelegenen und durch die Ausnahmetarife begünstigten Gasanstalten den Vorteil billiger Frachten genossen, während die übrigen Gasanstalten die volle Fracht des Spezialtarifs III zu tragen hatten.

Der Bezirkseisenbahnrat Köln und der Landeseisenbahnrat sprachen sich jedoch einstimmig gegen die allgemeine Ausdehnung der Ausnahmetarife auf Gaskoks aus und befürworteten, zur Beseitigung aller Berufungsmöglichkeiten Gaskoks allgemein von dem Kohlenausnahmetarif auszuschließen.

Als am 1. April 1897 die Einheitsätze des Rohstofftarifs auf Brennstoffe ausgedehnt wurden, ging das Bestreben dahin, auch äußerlich kenntlich zu machen, daß es sich dabei nicht um eine allgemeine Tarifmaßnahme ohne örtliche Beschränkung handele. Es wurden daher nicht einfach die gesamten Brennstoffe in das Warenverzeichnis des Rohstofftarifs aufgenommen, sondern ausdrücklich angeordnet, daß lediglich Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, in das Warenverzeichnis des Rohstofftarifs einzubeziehen, im übrigen aber lediglich die für den Versand von den Produktionsstätten bereits bestehenden Ausnahmetarife auf der Grundlage der Einheitsätze des Rohstofftarifs umzuarbeiten seien.

Dieser Tarifzustand „Gaskoks, wenn von Gasanstalten — also auch hier Produktionsstätten — versandt“, bestand noch bis in die letzte Zeit hinein.

Eine unterschiedliche Behandlung von Gas- und Zechenkoks bestand aber auch darin, daß Gaskoks von den zur Unterstützung der Ausfuhr und des Wettbewerbs gegen ausländische Erzeugnisse zugunsten

---

<sup>1)</sup> Im Verhältnis zum Zechenkoks betrug der Absatz an Gaskoks

1911/12 . . . . .	2,1 %
1915/16 . . . . .	3,1 %.

Gaskoks steht seinem Wert und seiner Verwendbarkeit nach hinter dem Zechenkoks zurück.

der einheimischen Kohlen-, Koks- und Eisenindustrie eingeführten Ausnahmetarifen mit billigeren Sätzen, als denen des Rohstofftarifs ausdrücklich ausgeschlossen war.

Erst am 1. Oktober 1919 wurde Gaskoks in den für den Binnenverkehr von ganz Norddeutschland geltenden Kohlenausnahmetarif ohne jede Beschränkung in der Versandstation aufgenommen.

Im Aufbau und in seiner Höhe blieb der ab 1. April 1897 mit den Rohstoffsätzen ausgestattete Kohlenausnahmetarif 21 Jahre lang unverändert.

Von dem Koksbedarf der Hüttenwerke Luxemburgs, Deutsch-Lothringens und Frankreichs mit jährlich mehr als 2 Millionen Tonnen hatte das Ruhrgebiet bis zum Jahr 1886 mehr als 40 % geliefert. Inzwischen war aber der belgische und französische Koks unter Unterstützung der Eisenbahnfracht als Wettbewerber aufgetreten. So betrug z. B. die Fracht aus Belgien nach Luxemburg 1,52 Pfg. je tkm, während die deutsche Fracht sich auf 2,4—2,6 Pfg. belief.

Wohl war die Koksindustrie in Westfalen bemüht, auch für ihre Erzeugnisse ähnliche Ermäßigungen zu erhalten, allein der Landeseisenbahnrat lehnte es infolge des Einspruchs der Saarindustrie im Dezember 1886 ab, die schon seit 1½ Jahren beantragte Frachtermäßigung von 2,50 Frs. je Tonne zu befürworten.

Der Landeseisenbahnrat verhandelte am 11. Dezember 1896 und 10. Dezember 1897 weiter über die Frage, und nach nochmaliger Prüfung machten die Eisenbahndirektionen folgende Vorschläge:

1. für Eisenerz einen allgemeinen Ausnahmetarif nach Hochofenstationen einzuführen, der die Frachtsätze von Lothringen und Luxemburg nach dem Ruhrbezirk um durchschnittlich 1,70 *M* je Tonne, nach dem Saarbezirk um 30 bis 40 Pfg. ermäßige,
2. als Ausgleich den Hochofenwerken im Minettebezirk eine Verbilligung der Koksfracht vom Ruhrgebiet um 50 Pfg. je Tonne, vom Aachener Gebiet um 30 Pfg. und vom Saarrevier um 20 Pfg. zu gewähren.

Auf dieser Grundlage trat am 1. Juni 1901 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. (Für Eisenerz galt er anfänglich nur im Versand von den Gewinnungstätten, später aber im Staatsbahnbereich auch von allen anderen Stationen.)

Der Tarif galt für Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb und für Kokskohlen zur Herstellung von Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb in Sendungen von gleichzeitig 50 t von einer Kokerei an einen Empfänger, vom Ruhr-, Aachener- und Saarbezirk nach Lothrin-

gen, Luxemburg und dem Saargebiet. Die Frachtsätze des Rohstofftarifs waren durch den Tarif für Koks und Koks kohlen ermäßigt:

um 2 Pfg. für 100 kg auf	80—200 km
„ 3 „ „ 100 „ „	201—290 „
„ 5 „ „ 100 „ „	über 290 „ .

Die Ermäßigung beruhte auf einer Kürzung der Abfertigungsgebühr (von 7 Pfg. je 100 kg) auf:

5 Pfg. für	80—200 km
4 „ „	201—290 „
2 „ über	291—350 „ .

Es wurde zurückübertragen der Satz:

für 80 km auf die Entfernung bis	75 km
„ 201 „ „ „	„ „ 198 „
„ 291 „ „ „	„ „ 285 „ .

Die Ermäßigung der Koksfracht bedeutete insbesondere einen Ausgleich für die natürlichen Vorteile der Ruhrhüttenindustrie (Kohlenreichtum, Erzbezug auf dem Wasserwege).

Nach Stationen der luxemburgischen Prinz-Heinrich-Eisenbahn (auf der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn wurde der preußische Rohstofftarif mit obigen Kürzungen durchgerechnet) rechnete die preußische Bahn in den um 2 usw. Pfg. gekürzten Rohstofftarif außerdem nur ihre halbe Abfertigungsgebühr ein. Die Prinz-Heinrich-Bahn rechnete (Tarif vom 1. Oktober 1908 Abt. B) ihren Spezialtarif III ein mit der Maßgabe, daß nach Differdingen und Rodingen ein ermäßigter Anteil von 1,11  $\mathcal{M}$  je t und von Ettelbrück nach Steinfurt ein solcher von 1,15  $\mathcal{M}$  zur Verfügung gestellt wurde. Soweit sich für die Stationen Differdingen, Rodingen usw. auf der Station Athus billigere belgische Umkartierungsätze ergaben, als die Fracht aus der normalen Tarifbildung über  $\frac{\text{Igel}}{\text{Ulflingen}}$  betrug, wurden diese Umkartierungsätze für Koks eingerechnet.

Der ganze Koksverkehr ab Ruhr und dem Aachener Gebiet für die Hüttenindustrie in Luxemburg, Lothringen und die Becken von Longwy, Verdun und Nancy wurde bis zum Zielort über deutsch betriebene Strecken (Ulflingen, Igel, Perl) geleitet mit Ausnahme von  $\frac{1}{3}$  der Mengen zunächst für Athus Ort, dann auch  $\frac{1}{3}$  der für das Becken von Longwy, die ab Aachen über belgische Strecken liefen.

Einheitsatz für:

1—100 km . . . . .	1,8 Pfg.	} je tkm
101—190 „ . . . . .	1,5 „	
191 und mehr . . . . .	1,0 „	

nebst 70 Pfg. Abfertigungsgebühr für die Tonne.

Diese Sätze sind als „Ausnahmetarif 7 für Eisenerz“ bis in die Kriegszeit gültig geblieben.

Mit Einführung der Tarife in Tarifmark — ab 20. August 1923 — hatte der Ausnahmetarif 7, der trotz des Artikels 365 des Vertrags von Versailles bestehen geblieben war, folgende Einheiten:

1—100 km . . . . .	1,68 Pfg.	
101—190 „ . . . . .	1,43 „	Anstoß,
über 190 „ . . . . .	0,96 „	„ .

nebst 67 Abf.-Geb. je t. Am 18. September 1923 wurden obige Sätze verdoppelt. Am 20. Januar, 1. März und 18. September 1924 traten Ermäßigungen um 8 und 10 % ein. Seit dem 18. September 1924 sind in den A. T. 7 folgende Einheiten eingerechnet:

1—100 km . . . . .	2,5 Pfg.	
101—190 „ . . . . .	2,2 „	Anstoß,
über 190 „ . . . . .	1,4 „	„ .

Am 1. März 1908 war der Tarif auch auf Eisenerz und Schlacken aus Frankreich im Versand von den deutsch-französischen Grenzstationen ausgedehnt worden, nachdem bereits mit Gültigkeit vom 3. Juni 1902 zur besseren Verwendung der 15 Tonnen-Wagen die Mindestmenge auf 45 Tonnen herabgesetzt worden war.

Die Bindung an dieses Gewicht war am 1. Mai 1903 wieder in Fortfall gekommen.

Die in Ausgleich für die Saar- und Moselkanalisierung für das Jahr 1914 geplanten Tarife kamen wegen des Kriegsausbruchs nicht zur Einführung.

Der Tarif vom 1. Juni 1901 hatte für den Erzversand aus dem Lahn-, Sieg- und Dillgebiet keine Ermäßigung gebracht, vielmehr war der Frachtvorsprung dieses Gebiets auf Grund seines bisherigen Notstandtarifs vom 1. August 1886 erheblich abgeschwächt worden.

Der Ruhrbezirk war mit der Ausdehnung des Thomasverfahrens immer mehr zur Verhüttung von Minette übergegangen, wofür, wie ausgeführt, durch den Hochofentarif vom 1. Mai 1893 und weiter vom 1. Juni 1901 Frachtermäßigungen eingetreten waren. Auch wurde der Siegerländer Notstandstarif seit dem 1. April 1897 auf Entfernungen bis 156 km durch den Rohstofftarif unterboten.

Die Eisenbahnverwaltung sah sich deshalb veranlaßt, diese Disparität zu beseitigen. Zur Unterstützung des Eisenerzbergbaus an der Lahn, Dill und Sieg, sowie im Bezirk des Bergamts Brilon wurde deshalb vom 10. August 1902 an eine weitere Ermäßigung der Eisenerzfrachten aus diesem Gebiet nach der Ruhr, der Saar, Lothringen und Luxemburg sowie dem Aachener Bezirk auf Grund eines Einheitsatzes von 1,25 je tkm und 6 *M* Abfertigungsgebühr für 10 t eingeführt.

Zur Ausgleichung der Vorteile, die den Hochofenwerken an der Ruhr, der Saar und in Lothringen-Luxemburg durch die ermäßigten

Frachten des Ausnahmetarifs vom 1. Juni 1901 sowie durch die oben erwähnte weitere Ermäßigung der Eisenerzfrachten zuteil geworden waren, mußte folgerichtig zugunsten der Hochofenwerke an der Lahn, Sieg und Dill, am Mittelrhein, in Vienenburg (Mathildenhütte) und Osnabrück<sup>1)</sup>, (Georgs-Marienhütte), später (ab 1. März 1905) für Peine und (1. Februar 1905) auch für Unterwellenborn, Rosenberg (Bayern) und Amberg eine Ermäßigung der bestehenden Frachten für K o k s u n d K o k s k o h l e n zum Hochofenbetrieb vorgenommen werden. Eine solche ist gleichzeitig mit der geschilderten Ermäßigung der Eisenerzfrachten eingeführt worden. Es wurden die bisherigen Frachtsätze für Koks (bis 156 km Rohstofftarif, darüber hinaus Ausnahmetarif vom 1. August 1886) ab Ruhr (und vom 15. Februar 1903 an auch ab Aachener Gebiet) wie folgt ermäßigt:

auf Entfernungen bis 100 km	um 3 Pfg. je 100 kg
„ „ von 101—200 „ „	4 „ „ 100 „
„ „ „ 201 und mehr „	5 „ „ 100 „

(Diese Kokssätze verloren infolge der später eingeführten 45 Tonnen-Sätze des Siegerländer Brennstofftarifs ihre Bedeutung. Sie fanden später nur noch Anwendung für einige wenige 10 Tonnen-Sendungen.)

Mit Rücksicht auf die außergewöhnliche Notlage der Werke im Siegerland sowie im Lahn- und Dillgebiet war für deren Kohlenbezüge (Puddelkohle) für die Zeit vom 8. Juli 1895 bis einschl. 30. Juni 1898 ein zu den Einheitsätzen des Rohstofftarifs berechneter Ausnahmetarif, der eine durchschnittliche Ermäßigung von 5  $\mathcal{M}$  je 10 t brachte, eingeführt worden, der nach Erweiterung des Rohstofftarifs am 1. April 1897 in Wegfall kam.

Angesichts der sich weiter verschlechternden Lage des Eisenerzbergbaus an der Sieg, Lahn und Dill (Konkurrenz durch Auslands-erze usw.) fanden im Jahr 1904 neue Verhandlungen wegen weiterer Tarifiermäßigung statt. Der Antrag der Interessenten ging dahin, die Fracht für Steinkohlen und Koks vom Ruhrbezirk nach dem Siegerland auf die in der umgekehrten Richtung für Eisenerz geltenden Ausnahmesätze (1,25 + 6) zu ermäßigen. Am 15. Januar 1905 trat daraufhin ein Ausnahmetarif mit einem Streckensatz von 1,4 für 1 tkm zuzüglich 6 Pfg.

---

<sup>1)</sup> Das Osnabrücker Revier hatte bereits vor dem 1. Mai 1893 zur Schonung bestehender Verhältnisse aus der Privatbahnzeit für Kohlen und Koks um 3 bis 6  $\mathcal{M}$  je 10 t ermäßigte Sätze. Ursprünglich hatte die Georgs-Marienhütte ihre Kohlen aus der in der Nähe gelegenen staatlichen Zeche Borgloh bezogen. Nachdem diese Zeche aber stillgelegt worden war, erfolgte der Bezug von der Grube Piesberg bei Osnabrück. Nachdem auch diese Zeche ihren Betrieb stillgelegt hatte, griff man zur Zeche Werne (bei Hamm) und zur Ruhr.

Abfertigungsgebühr für 100 kg in Kraft. Seine Gültigkeitsdauer war zwar zunächst nur bis zum 14. Juni 1910 festgesetzt, wurde aber alsdann um weitere fünf Jahre verlängert.

Der Tarif galt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts in Sendungen von mindestens 45 Tonnen zum Betrieb der Hochöfen, Siemens-Martin-, Puddel- und Schweißöfen, der Walz- und Hammerwerke und zwar aus dem Ruhrgebiet nach Stationen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets.

Die Einheiten betragen  
für das Siegerland:

1,4 Pfg. je tkm und 0,60  $\mathcal{M}$  Abfertigungsgebühr für die Tonne,  
für das Lahn- und Dillgebiet:

Rohstoffsätze abzüglich der Ermäßigungen, die sich für die Station Siegen, als der weitestgelegenen Station des Siegerlandes, zwischen den auf der Grundlage von 1,4 + 6 Pfg. durchgerechneten Frachtsätzen und denen des Rohstofftarifs ergaben.

(Der Tarif behielt seine Gültigkeit bis zum 31. August 1919. Er wurde — als A. T. 6a — wieder neu eingeführt am 1. April 1924).

Für die verschiedenartige Behandlung war die Erwägung maßgebend, daß die wirtschaftliche Lage des Eisengewerbes an der Lahn und Dill bei weitem nicht so ungünstig war wie im Siegerland.

So betragen die eingetretene Frachtermäßigungen für das Lahn-Dillgebiet für Koks 4 bis 16 %, für Kohle nur 16 bis 25 % gegenüber 20 bis 30 % und 30 bis 40 % für das Siegerland.

Auf die Eingabe vom 17. August 1905 hin wurde dem Lahn- und Dillgebiet ein vom 1. Januar 1906 bis zum 14. Januar 1910 gültiger Tarif zugestanden, wonach der ermäßigte Satz von 1,4 Pfg. je tkm und 6 Pfg. Abfertigungsgebühr je 100 kg bis zur Station Burbach zur Anwendung gelangte. Die Ermäßigung blieb aber immer noch um 4  $\mathcal{M}$  je 10 t hinter der zurück, die sich für das Siegerland ergeben haben würde.

1906 wurde der Tarif auf die Brennstoffe zum Betrieb der Stahlwerke ausgedehnt.

Eine Reihe von Anträgen auf gleichwertige Tarifiermäßigung, wie sie dem Siegerland zugebilligt waren, wurde in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Landeseisenbahnrats abgelehnt. Lediglich für die Stationen Georgs-Marienhütte und Osnabrück wurden Einheitsätze von 1,5 + 6 bewilligt, die gleichzeitig mit solchen für die Station Vienenburg (1,6 + 6) am 15. Januar 1906 mit Gültigkeit zunächst bis einschl. 14. Januar 1910 in Kraft traten.

Ebenso wurde ein im Jahr 1906 gestellter Antrag auf Ausdehnung des Ausnahmetarifs für das Sieg-, Lahn- und Dillgebiet in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Landeseisenbahnrats abgelehnt.

Im Hinblick darauf, daß die Roheisenproduktion 1909 gegen 1902 nur im Lahn- und Dillgebiet eine Abnahme (von 9,9 %), in allen anderen Hochofenbezirken dagegen eine Zunahme erfahren hatte, wurden am 1. Oktober 1910 die für das Siegerland bestehenden Sätze (1,4 + 6) auch nach den Stationen des Lahn- und Dillgebiets durchgerechnet bis zur Eröffnung der Neubaulinie Weidenau—Dillenburg. Im Zusammenhang hiermit wurde am 1. Dezember 1910 auch die Anwendung des Ausnahmetarifs erweitert auf die Steinkohlen- und Koksbezüge der Eisenerzbergwerke (Steigerung der Selbstkosten durch höhere Teufen).

Eine weitere Ausdehnung fand in gleichem Zusammenhang der Tarif auch auf rheinische, hessen-nassauische und oberhessische Braunkohlenbriketts zum Betrieb der Generatoren der Siemens-Martinwerke. (Vorteilhafter für den Generatorenbetrieb als Steinkohle.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1911 wurde der Tarif auf Brennstoffe zum Betrieb von Eisenerzbergwerken, einschließlich des Röstens der Erze, ausgedehnt.

Ab 1. September 1911 wurde — wegen Vorliegens gleicher Verhältnisse — auch dem Harzer Bezirk (Stationen Bad Harzburg und Vienenburg) an Stelle der bisherigen Einheit von 1,6 + 6 die dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet zugestandene Einheit von 1,4 + 6 gewährt.

Ab 1. Oktober 1912 wurde der Tarif auf Braunkohlenbriketts zum Betrieb der Generatoren von P u d d e l- und Schweißöfen ausgedehnt.

1915 wurde die Geltungsdauer des Tarifs bis 1917 ausgedehnt.

Gleichfalls am 1. Oktober 1910 waren die Frachtsätze für Eisen-erz im Notstandstarif vom 1. August 1886 allgemein auf die Einheit von 1,25 Pfg. je tkm und 60 Pfg. Abfertigungsgebühr je Tonne unter gewissem Vorbehalt bei Eröffnung der neuen Eisenbahnlinien Weidenau—Dillenburg und Meinerzhagen—Kreuzthal ermäßigt worden.

Der am 1. Januar 1912 bis 31. Dezember 1917 eingeführte Ausnahmetarif 7g für Eisen- und Manganerz vom Sieg-, Lahn- und Dillgebiet nach O b e r s c h l e s i e n für geschlossene Sendungen von mindestens je 500 Tonnen und jährlich 150 000 Tonnen (Vertragstarif) verfolgte denselben Zweck.

Weiter wurde zur Hebung der Notlage der Hüstener Gewerkschaft am 1. März 1914 der Ausnahmetarif 7c für Eisen- und Manganerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet nach Neheim-Hüsten eingeführt und zwar auf der Grundlage von 1,1 Pfg. je tkm und 50 Pfg. Abfertigungsgebühr je Tonne.

Von 1891 bis 1904 bestanden für den Kohlenverkehr von den großen Kohlengebieten besondere Kohlentarifhefte:

a) für den Verkehr nach folgenden Tarifgruppen der preußischen Staatsbahnen:

Gruppe	I	umfassend die Eisenbahndirektionsbezirke	Bromberg, Danzig, Königsberg,
"	II	" "	Breslau—Kattowitz, Posen,
"	III	" "	Berlin, Stettin,
"	IV	" "	Altona—Hannover, Münster,
"	V	" "	Erfurt, Halle, Magdeburg,
"	VI	" "	Cassel, Frankfurt, Mainz,
"	VII	" "	Elberfeld, Essen,
"	VIII	" "	Köln, Saarbrücken.

Diese Kohlenausnahmetarifhefte enthielten im allgemeinen die Rohstoffsätze als Stationsätze. Noch unter dem Rohstoff liegende Frachtsätze enthielt das Tarifheft nach Gruppe IV. Dieses Heft umfaßte in seinem Hauptteil die Rohstoffsätze nach allen Stationen der Bezirke Altona, Hannover und Münster, weiter noch Ausfuhrsätze (Rückvergütung von 5 *M* je 10 t) nach Emden, Leer und Papenburg, zuletzt 45 t-Sätze nach Stationen der Nord- und Ostseeküste. Auch im Wechselverkehr nach Gruppe III waren weiter ermäßigte Frachtsätze für den Kohlenverkehr nach Stettin, Stralsund und anderen Häfen der Ostsee vorgesehen.

b) für den Wechselverkehr mit Privatbahngruppen.

Es bestanden folgende Privatbahngruppen: westdeutsche Privatbahngruppe, mitteldeutsche Privatbahngruppe, niederdeutsche Privatbahngruppe, süddeutsche Privatbahngruppe, ostdeutsche Privatbahngruppe.

c) für den Wechselverkehr mit nichtpreußischen Staatsbahnen.

Von 1905 an wurden die acht Gruppen der preußischen Staatsbahnen auf vier Gruppen und die Zahl der besonderen Tarifhefte im preußischen Binnenverkehr der großen Kohlengebiete herabgesetzt. Den Hauptteil dieser Tarife nahmen die Sätze des Rohstofftarifs ein. Weitere Abteilungen wurden vorgesehen, für die ermäßigte Küsten- oder Hochofensätze in Frage kamen.

Außer den in den besonderen Tarifheften der großen Kohlengebiete enthaltenen Frachtsätzen waren in dem gemeinsamen Heft A (den

späteren Heften E und C II) noch Frachtsätze enthalten, die nur von und nach einzelnen Stationen oder kleineren Bezirken galten (z. B. von Ibbenbüren, Breslau, Düsseldorf, Mannheim usw.).

Die für den Kohlenverkehr des preußischen Binnentarifs am 1. Januar 1908 ausgesprochene allgemeine Gültigkeit des Rohstofftarifs — von allen (nicht nur Gewinnungstätten) nach allen Stationen — war ebenfalls im gemeinsamen Heft A bekanntgegeben. Die Allgemeingültigkeit der Rohstoffsätze war jedoch bis zum 31. Dezember 1909 befristet. Das spätere Heft E vom 1. Januar 1910, das an die Stelle des gemeinsamen Hefts A trat, enthält diese Allgemeingültigkeit der Frachtsätze des Rohstofftarifs für den Kohlenverkehr nicht mehr.

Von 1910 an fiel für den preußischen Staatsbahnbezirk auch die Teilung nach vier Tarifgruppen fort. Für den Verkehr von den Kohlengebieten an der Ruhr, Saar, in Nieder- und Oberschlesien, in Mitteldeutschland nach Stationen der preußischen Staatsbahnen wurde demzufolge auch nur je ein besonderes Kohlenausnahmetarifheft erstellt. In diesem Tarifheft waren in besonderer Aufzählung nur Stationsfrachtsätze enthalten, die für den Kohlenverkehr als normale Sätze anzusehen waren, d. h. als Frachtsätze unter dem Rohstofftarif lagen. Die Rohstoffsätze selbst waren im Gegensatz zu früher als Stationsätze nicht mehr angegeben. Im Eingang dieser besonderen Hefte war darauf hingewiesen, daß im Verkehr von den Kohlegewinnungstätten nach allen Stationen, für die keine Stationsätze beständen, die Frachtsätze des Rohstofftarifs anzuwenden wären. 1912 wurden die meisten Privatbahnen Norddeutschlands in dieses Heft (für jedes Kohlengebiet bestand ein besonderes Heft) mit aufgenommen. Der Kohlenverkehr einzelner Stationen wurde auch weiterhin durch das Heft C II (früher E und A) geregelt. Die besonderen Kohlenausnahmetarife nach den süddeutschen und sächsischen Staatsbahnen blieben in Form und Inhalt bestehen.

Am 1. Juli 1917 wurden infolge Änderungen der Wettbewerbsverhältnisse zwischen der deutschen und englischen Kohle die Frachtsätze nach Stationen der Ost- und Nordsee auf neuer Grundlage auch für Bunkerkohlen erstellt. Da diese Frachtsätze den größten Teil der bestehenden besonderen Kohlenausnahmetarife einnahmen, wurden am 1. Juli 1917 neue Kohlenausnahmetarife für den Verkehr von der Ruhr, Mitteldeutschland, Niederschlesien und Oberschlesien herausgegeben, die die Bezeichnungen 6a (Ruhr), 6b, 6c und 6d (Mitteldeutschland, Nieder- und Oberschlesien) trugen. Für den Ruhrbezirk kam lediglich das Heft 6a in Frage. Auch in diesen Ausnahmetarifheften — grundsätzlich galten die Rohstoffsätze — waren als Stationsätze nur

Frachtsätze enthalten, die niedriger oder höher als der Rohstofftarif waren.

Infolge des Versailler Vertrags wurden am 1. September 1919 alle Ermäßigungen für Kohle gegenüber dem Rohstofftarif beseitigt, insbesondere auch die für den Verkehr nach dem Siegerland und dem Küstengebiet. Übrig blieben lediglich die Rohstoffsätze. In der Erwägung, daß zweckmäßig ein einheitlicher deutscher Brennstofftarif zu schaffen wäre, wurden zunächst die besonderen Ausnahmetarife des preußischen Staats- und Privatbahngütertarifs, die oberschlesisch- und niederschlesisch-sächsischen besonderen Ausnahmetarife, sowie die in den Wechseltarifen Norddeutschlands mit Sachsen und den süddeutschen Staaten bisher enthaltenen Ausnahmetarife für Kohlen am 1. Oktober 1919 in das besondere Tarifheft übernommen. Es bestand somit vom 1. Oktober 1919 an für den preußischen Staats- und Privatbahnbinnenverkehr sowie für den Wechselverkehr dieses Gebiets mit Sachsen und Süddeutschland nur ein Kohlenausnahmetarif. Dieser Tarif galt ebenso wie der jetzige A. T. 6 für den Versand von den Gewinnungstätten und von Wasserumschlagplätzen. (Der Versand von Kohlen von Wasserumschlagplätzen zu den Sätzen des Rohstofftarifs war zuvor mit Wirkung vom 1. Mai 1918 eingeführt worden.)

Für den Binnenverkehr Sachsens und der süddeutschen Staaten blieben die besonderen Kohlenausnahmetarife noch weiter bestehen.

Am 1. Februar 1922 wurden alsdann infolge des Übergangs der deutschen Bahnen auf das Reich sämtliche in den einzelnen Binnen- und Wechseltarifen noch vorhandenen Kohlenausnahmetarife zu einem gemeinsamen Kohlenausnahmetarif zusammengefaßt.

Die Inlandsklausel (Bindung der Frachtsätze des A. T. 6 an einen Verbrauch der Kohlen im Inland) kam zuerst am 1. Juli 1917 in Anwendung, jedoch nicht allgemein. Zunächst wurde die Anwendung der Kohlenküstenfrachtsätze von der Verwendung der Kohlen im Inland abhängig gemacht. Diese Tarifbestimmung wurde auf den ganzen Kohlen- und Koksverkehr Deutschlands am 1. Oktober 1917 ausgedehnt. Die Einschränkung hatte ihren Grund in der während des Kriegs herrschenden Kohlenknappheit. Als 1924 aus der Kohlenknappheit Kohlenüberfluß entstand, kam auch die Inlandsklausel am 1. März 1924 wieder in Fortfall.

Die Entwicklung der Ausgabeseite des Eisenbahnhaushalts erbrachte für die preußische Eisenbahnverwaltung im Jahr 1918 die Notwendigkeit, Frachterhöhungen vorzunehmen. Diesen Erhöhungen wurde auch der allgemeine Kohlenausnahmetarif unterworfen und zwar am 1. April 1918 mit 15 %, am 1. April 1919 mit 60 %.

Zum 1. Oktober 1919 kam eine Frachterhöhung von 50 % für alle Güter mit Ausnahme von Kohlen zur Durchführung. Wegen der hohen wirtschaftlichen Bedeutung der Kohlen erschien eine gleichmäßige Erhöhung des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs um 50 % nicht angebracht.

Zum 1. Oktober 1919 wurden für den allgemeinen Kohlenausnahmetarif die Einheiten organisch neu erstellt.

Es wurde folgende Staffel eingesetzt:

vom 1. Oktober 1919.

1—350 km	. 2,2 Pfg. für 1 tkm erhöht um 176 % = 6,07 Pfg. (frühere Erhöhungen),
351—400 "	. 1,4 " . . . . . " " 176 " = 3,86 " (Anstoß),
401—600 "	. ohne neue Erhöhung . . . . . = 2,4 " "
über 600 "	. " " " " . . . . . = 1,4 " "
Abfert.-Gebühr	7 Pfg. für 100 kg/176 % . . . . . = 19,32 "

Aus Anlaß der Einführung eines allgemeinen neuen Tarifschemas zum 1. Dezember 1920 und zur Erzielung höherer Einnahmen wurde der Aufbau des Kohlenausnahmetarifs erneut nachgeprüft. Es erhielt alsdann der Kohlenausnahmetarif mit Wirkung vom 1. April 1921 folgende Staffel:

1—75 km	. . . . . 20 Pfg. für 1 tkm
76—350 "	. . . . . 19 " " 1 " (Anstoß),
351—400 "	. . . . . 11 " " 1 " "
401—500 "	. . . . . 7 " " 1 " "
501—600 "	. . . . . 5 " " 1 " "
über 600 "	. . . . . 4 " " 1 " "
Abf.-Geb.	68 Pfg. für 100 kg.

Die Trennung der Staffel von 1—350 km in 1—75 km und 76—350 km geschah aus finanziellen Erwägungen. Hätte man mit 20 Pfg. von 1—350 km durchgerechnet, so wäre man bei 350 km auf einen zu hohen Satz gekommen. Bei Durchrechnung mit 19 Pfg. für die Entfernungen 1—350 km würde das finanzielle Ergebnis gefährdet gewesen sein.

Zur Erreichung einer weiteren höheren Einnahme bei weitestgehender Schonung der weiten Entfernungen wurde dem Kohlenausnahmetarif vom 1. Februar 1922 an folgende Staffel zugrundegelegt:

1—350 km	. . . . . 51 Pfg. für 1 tkm,
351—400 "	. . . . . 18 " " 1 " (Anstoß)
401—500 "	. . . . . 12 " " 1 " "
501—600 "	. . . . . 5 " " 1 " "
über 600 "	. . . . . 3 " " 1 " "
Abf.-Geb.	. . . . . 180 " " 100 kg.

In ihren Entfernungen ist diese Staffel bis heute bestehen geblieben. Die Einheiten dagegen sind während der Inflation ständig erhöht worden, und zwar:

am 1. März 1922 . . . . .	um 20 %,
„ 1. April 1922 . . . . .	„ 40 %,
„ 1. Mai 1922 . . . . .	„ 20 %,
„ 1. Juni 1922 . . . . .	„ 25 %,
„ 1. Juli 1922 . . . . .	„ 25 %,
„ 1. September 1922 . . . . .	„ 50 %,
„ 1. Oktober 1922 . . . . .	„ 100 %,
„ 15. Oktober 1922 . . . . .	„ 50 %,
„ 1. November 1922 . . . . .	„ 50 %,
„ 1. Dezember 1922 . . . . .	„ 150 %,
„ 1. Januar 1923 . . . . .	„ 70 %,
„ 15. Februar 1923 . . . . .	„ 100 %,
„ 1. Juni 1923 . . . . .	„ 50 %,
„ 1. Juli 1923 . . . . .	„ 200 %,
„ 1. August 1923 . . . . .	„ 150 %.

Die Entwicklung des Jahrs 1923 führte dann zur wertbeständigen Festsetzung der Tarife. Eine solche wurde gleichmäßig für alle Tarife in der Weise vorgenommen, daß die am 15. Februar 1923 gültigen Frachtsätze durch 5000 geteilt wurden. (Tarifmark ab 20. August 1923.) Auf diese Weise wurden Frachtsätze errechnet, die den Friedensätzen ungefähr gleich kamen. Die Teilung, auf die einzelnen Stufen des Kohlenausnahmetarifs übertragen, brachte folgende vom 20. August 1923 an gültige Einheiten:

1—350 km . . . . .	2 Pfg. für 1 tkm
351—400 „ . . . . .	0,7 „ „ 1 „
401—500 „ . . . . .	0,45 „ „ 1 „
501—600 „ . . . . .	0,2 „ „ 1 „
601—mehr „ . . . . .	0,1 „ „ 1 „

Abf.-Gebühr = 7 Pfg. für 100 kg.

Die im August 1923 neu geschaffenen Einheiten wurden am 18. September 1923 ebenso wie bei allen anderen Tarifklassen, so auch beim Kohlenausnahmetarif verdoppelt, so daß von da an für den Kohlenausnahmetarif folgende Grundlage sich ergab:

1—350 km . . . . .	4 Pf.
351—400 „ . . . . .	1,4 „
401—500 „ . . . . .	0,9 „
501—600 „ . . . . .	0,4 „
600—mehr „ . . . . .	0,2 „
Abf.-Geb. . . . .	14 „ je 100 kg.

Nach den am 20. Januar mit 8 %, am 1. März und 18. September 1924 mit je 10 % durchgeführten Frachtermäßigungen erhielt der Ausnahmetarif 6 folgende Staffel:

1—350 km . . . . .	3,0 Pf. für 1 tkm (Anstoß)
351—400 „ . . . . .	1,1 „ „ 1 „
401—500 „ . . . . .	0,7 „ „ 1 „
501—600 „ . . . . .	0,3 „ „ 1 „
601—704 „ . . . . .	0,2 „ „ 1 „
Abf.-Geb. . . . .	11 „ „ 100 kg.

Für die Entfernungen von 705 km an mußte, um den Frachtsatz vom Jahr 1914 nicht zu unterschreiten, ein Anstoß von 1,4 Pfg. eingesetzt werden.

Vergleicht man die Sätze der einzelnen Entfernungstufen der zu verschiedenen Zeiten aufgestellten Staffeln, so ergibt sich folgendes Bild:

	1		2		3		4		5	
	Gültig vom 1. 4. 1897 bis 30. 9. 1919 Einheit	Gültig am 1. 10. 1919		Gültig am 1. 4. 1921		Gültig am 1. 2. 1922		Gültig am 18. 9. 1924		
		Ein- heit	Erhöhung gegenüber der Einheit unter 1 in %	Ein- heit	Erhöhung gegenüber der Einheit unter 2 in %	Ein- heit	Erhöhung gegenüber der Einheit unter 3 in %	Ein- heit	Erhöhung oder Ermäßigung gegenüber der Einheit unter 1 in %	
1— 75	2,2	6,07	+ 176	20	+ 229	51	+ 155	3,0	+ 36	
76—350	2,2	6,07	+ 176	19	+ 213	51	+ 169	3,0	+ 36	
351—400	1,4	3,86	+ 176	11	+ 185	18	+ 64	1,1	- 21	
401—500	1,4	2,4	+ 71	7	+ 192	12	+ 71	0,7	- 50	
501—600	1,4	2,4	+ 71	5	+ 108	5	0	0,3	- 78	
601—704	1,4	1,4	—	4	+ 186	3	- 25	0,2	- 85	
705 u. m.	1,4	1,4	—	4	+ 186	3	- 25	1,4	0	
Abf.-Geb.	7,0	19,32	+ 176	68	+ 252	180	+ 165	11,0	+ 57	

Die zwischenzeitlich eingetretenen Frachterhöhungen und Ermäßigungen wurden gleichmäßig zu- oder abgerechnet. Bei den im Jahr 1924 durchgeführten Frachtermäßigungen wurde der vor dem Krieg angewandte Anstoß von 1,4 Pfg. eingesetzt, sobald der Friedensfrachtsatz erreicht war (in der obigen Spalte 5 bei km 705). —

### Ruhrkohlenverkehr nach dem deutschen Küstengebiet.

Zweck der Erstellung von Ausnahmetarifen in dieser Verkehrsbeziehung war die Erweiterung des Absatzes der Ruhrkohle, insbesondere im Wettbewerb gegen die das Küstengebiet fast ausschließlich beherrschende englische Kohle.

Im Jahr 1861 kam der Einpfennigtarif auch für den Kohlenverkehr ab Ruhr nach Norddeutschland zur Einführung, jedoch nur für Extrazugsendungen von wenigstens 250 Tonnen. Die Ausdehnung auch auf den Einwagenverkehr erfolgte 1866. Im Jahr 1868 wurden die Frachtsätze um 1 Taler je 100 Zentner ermäßigt. Der Erfolg war gegenüber der englischen Kohle in den Emshäfen fast bedeutungslos, günstiger dagegen im Verkehr nach Bremen, Bremerhaven und Harburg.

Die Frachtsätze waren im Mai 1873 ins Ems- und Oldenburger Gebiet wie folgt:

I. Westfälischer Verband:

Direkter Verkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener Bahn und solchen der westfälischen-, hannoverschen- und Großh. oldenburgischen Bahn.

Tarif vom 15. November 1871.

(Frachtsätze je 100 Zentner bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen von je 200 Zentnern mittels eines Frachtbriefs im Verkehr mit den Stationen der Strecke Salzbergen—Emden sowie mit den oldenburgischen Stationen und bei Aufgabe von 100 Zentnern mit den übrigen Stationen)

	über $\frac{\text{Haltern}}{\text{Hamm}}$ Münster.	
Essen Stadtbahnhof—Emden . . . . .		10,21 Thaler
„ „ —Leer . . . . .		9,23 „
„ „ —Papenburg . . . . .		9,4 „
„ „ —Wilhelmshafen . . . . .		13,13 „ .

II. Westfälischer Verband:

Direkter Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn und solchen der westfälischen-, Köln-Mindener-, hannoverschen- und Großh. oldenburgischen Bahn. (Tarif vom 15. November 1871.)

Tarifsätze für 100 Zentner bei Aufgabe in Sendungen von mindestens 100 Zentnern im Verkehr mit den Stationen der Köln-Mindener- und hannoverschen Bahn sowie der westfälischen Bahnstrecke Hamm—Rheine und bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen von je 200 Zentnern mit einem Frachtbrief im Verkehr mit den Stationen der westfälischen Bahn Salzbergen, Lingen, Meppen, Leschede, Papenburg, Leer, Oldersum und Emden, sowie nach oldenburgischen Stationen,

	über Hamm—Münster.	
Essen—Emden . . . . .		11,21 Thaler
„ —Leer . . . . .		10,22 „
„ —Papenburg . . . . .		10,3 „
„ —Varel . . . . .		13,27 „
„ —Wilhelmshafen . . . . .		14,22 „ .

Am 26. Januar 1875 wurde für die Strecke Wanne—Hamburg ein neuer Kohlentarif für Sendungen in geschlossenen Zügen nach Bremen, Harburg und Hamburg eingeführt: Die Frachteinheit betrug 1 Silberpfennig je Zentnermeile und 4,5 *M* Abfertigungsgebühr je 5 t bei Bremen und 3 *M* für je 5 t bei Hamburg. Der Tarif fand am 20. Februar 1875 eine Ergänzung durch Aufnahme der Bestimmungstationen Haßbergen und Osnabrück mit Frachtsätzen zu 1,25 Silberpfennigen je Zentnermeile und 6 *M* Abfertigungsgebühr je 10 t.

Aber auch diese Tarife erwiesen sich noch nicht zugkräftig genug, um den Kampf gegen die englische Kohle mit größerem Erfolg aufzu-

nehmen. Es wurde deshalb im September 1875 von der Köln-Mindener Bahn im Verkehr mit Hamburg ein neuer Tarif eingeführt. Nach diesem wurden die Zechen in 3 Zonen eingeteilt und für jede dieser Zonen unter Wegfall der Zechenfrachten Gruppeneinheitsätze erstellt. Es betrug z. B. die Fracht Gelsenkirchen—Hamburg 7,50 *M* je Tonne. Die Frachtsätze der Bergisch-Märkischen Bahn, die gleichfalls die Zechen in 3 Gruppen einteilte, waren um 6 *M* höher und auch sonst nicht zugkräftig.

Die Auflieferung ganzer Züge wurde geändert in eine solche von 50 t der einzelnen Zeche.

Die Sätze für Hasbergen und Osnabrück wurden am 1. Mai 1876 auf 1 Pfennig und 9 *M* Abfertigungsgebühr je 10 t ermäßigt.

In der Folge wurden die Hamburger Sätze auch für den Verkehr nach Wilhelmshaven angenommen. Am 1. Juni 1876 wurden für den Verkehr nach Kiel (über Hamburg) durch einen Ausnahmetarif für die drei Zechengruppen Einheitsätze von 10, 10,10 und 10,20 *M* je Tonne eingeführt. Am 1. September 1879 wurde der Hamburger Satz von 7,5 auf 7 *M* je Tonne ermäßigt, auf welcher Grundlage auch die Tarife nach den über Hamburg hinausliegenden Stationen geregelt werden sollten. Weitere Vorstellungen der Interessenten zielten darauf hin, den Frachtsatz für Hamburg von 7 auf 6 *M*, für Bremen von 5,3 auf 4,5 *M* und für Bremerhaven von 5,9 auf 5 *M* ermäßigt zu sehen. Die beantragten Frachtsätze wurden der Hauptsache nach im Mai 1880 zunächst für ein Jahr gewährt, und zwar die nach Hamburg sowohl für Kohle zur überseeischen Ausfuhr als auch für den Ortsverbrauch im Gegensatz zu Bremen, wo der Tarif nur für Kohle zur überseeischen Ausfuhr oder zum Verbrauch auf überseeischen Dampfern galt. Für den Verkehr z. B. nach Lübeck trat hierdurch eine Ermäßigung von 1,40 *M* je Tonne ein.

Mittlerweile war auch nach den Emshäfen (Emden, Leer, Papenburg) eine Ermäßigung von 5 *M* je 10 t für Ausfuhr- und Bunkerkohle eingetreten, so daß die Sätze 45, 46, 47 und 48 *M* betragen.

Welche Bedeutung der Ruhrbergbau insbesondere zur Zeit des Absatzmangels nach den Gründerjahren auf die Vergrößerung seines Belieferungsgebiets legte, geht daraus hervor, daß er 1876 ein besonderes Kohlenausfuhrkomitee einsetzte, dem 1877 die Gründung des Westfälischen Kohlenausfuhrvereins folgte. Er bestand bis zur Syndikatsbildung im Jahr 1893.

Am 1. Juli 1882 war ein neuer Tarif für 50 t-Sendungen von Stationen der rheinisch-westfälischen Bahnen nach Hamburg—Bremen, der Altona-Kieler-, Eutin-Lübecker-, Lübeck-Büchener- usw. Bahn, sowie für den Transport überseeischer Erze auf sonst leer zurücklaufenden Kohlen-

wagen nach dem Ruhrrevier erstellt worden. Die Zechen waren in 7 Gruppen eingeteilt, und für je eine Gruppe wurde derselbe Satz für 10 t bestimmt, z. B. für Gruppe I—III nach Kiel 83,10 bis 85,10 (früher 87,60 bis 89,60) je 10 t. Dabei bestand zwischen dem Lokaltarif und dem Seetransittarif ein Unterschied von 5 *M* je 10 t.

Die Sätze berechneten sich hiernach z. B. wie folgt (für 10 t):

	loco	für Übersee- Export
Altenessen—Bremen . . . . .	51	46
„ —Hamburg . . . . .	61	56

Nach Lübeck betrug die Fracht vom 1. April bis 31. Oktober (Dauer der Schifffahrt) 2 *M* je 10 t weniger.

Immer noch war jedoch eine Steigerung des eigentlichen Kohlenexports durch diese Tarifmaßnahmen nicht eingetreten. Die Bahnen beabsichtigten daher, eine weitere Ermäßigung der Fracht für Ausfuhrkohle um höchstens 5 *M* je 10 t eintreten zu lassen. 1884 wurde die Bunkerkohle der Hamburger Seedampfer der Ausfuhrkohle gleichgestellt und für beide Kohlsorten ein Frachtsatz von  $6 - 0,50 = 5,5$  *M* je Tonne festgesetzt. Gleichzeitig verzichtete die Bahn auf die Ausladegebühr, so daß sich die Ermäßigung im ganzen auf 0,70 *M* je Tonne belief.

1886 stellt die Handelskammer von Ostfriesland und Papenburg den Antrag, die für Kohlensendungen zur Verschiffung seewärts und zu Heizzwecken des See- und Flußschiffahrtbetriebs nach Emden, Leer und Papenburg gewährte Ermäßigung von 5 *M* je 10 t auch auf Kohle, die zur Ausfuhr auf Kanalschiffen durch Holland bestimmt war, auszuweiten, welchem Verlangen auch entsprochen wurde.

Zeit von 1888 bis 30. Juni 1917. (Frachtsätze für Stein- und Braunkohle ab Ruhr- und Aachener Gebiet und dem linksrheinischen Braunkohlengebiet.

1. Ermäßigte Frachtsätze nach den Emshäfen und dem zugehörigen Küstengebiet (Ostfriesland und Oldenburg) für Einzelsendungen in 10 t.

Veranlassung: Wettbewerb gegen die englische Kohle.

Grundlage für die Erstellung der Frachtsätze (Stationsfrachtsätze). Maßgebend für die Tarifbildung waren die Frachtsätze für Emden und Leer, die gleich hoch waren; Norden war um 6 Pf. höher, Papenburg um 1 Pf. niedriger gehalten. Auf die übrigen Stationen von Ostfriesland bis südlich nach Lingen und die oldenburgischen Stationen an und nördlich der Strecke Leer—Bremen waren die Sätze von Emden, Papenburg und Norden teils übertragen, teils waren durch An-

stoß von 2,2 Pf. für 1 t/km und 30 Pf. Abfertigungsgebühren je Tonne neue Frachtsätze gebildet worden.

Für Emden, Leer und Papenburg waren besondere Ausfuhrsätze erstellt worden, die um 5 Pf. für 100 kg niedriger gehalten waren als die Ortsätze. Die Ausfuhrsätze galten auch für Kohlen, die in den genannten Häfen zu Bunkerzwecken gebraucht wurden. Bei der Ermäßigung um 5 Pf. für 100 kg handelte es sich um eine Tarifmaßnahme aus einem Ausnahmetarif nach Stationen des ehemaligen Direktionsbezirks Köln rechtsrheinisch.

2. Ermäßigte Frachtsätzenachden Elb- und Weserhäfen sowie nach Schleswig-Holstein, Hannover, Mecklenburg und Pommern für mindestens 45 t für Stein- oder Braunkohle.

Die Stationen von Ostfriesland, die den ermäßigten 10 t-Satz hatten, kamen für den 45 t-Tarif nicht in Betracht. Tarifarisch war der 45 t-Tarif durch keine Eisenbahnstrecken begrenzt, wie dies nach 1917 geschah. Der Tarif umfaßte ungefähr das Gebiet, das nördlich von einer zwischen den Stationen Oldenburg und Stettin gedachten geraden Linie lag.

Veranlassung: Wettbewerb gegen die englische Kohle.

Grundlage für die Erstellung der Frachtsätze (Gruppensätze, 8 Gruppen der Versandstationen). Maßgebend für die Satzbildung des ganzen Gebiets waren die Frachtsätze der Stationen Hamburg und Bremen, die für Kohlen zum Ortsverbrauch gleich hoch gehaltene Frachtsätze hatten. Diesen Sätzen lagen keine bestimmten Einheiten zugrunde, sie wurden ebenso wie die 10 t-Sätze für Emden und Leer unter Berücksichtigung des Wettbewerbs der englischen Kohle festgesetzt. Das Bestreben ging dahin, die Eisenbahnfracht Ruhr—Hamburg mit der Seefracht England—Hamburg gleichzustellen. Die Gleichstellung des Kohlenpreises war Sache der Ruhrkohle. Der Satz von Bremen wurde auf die westlich und nordwestlich von Bremen gelegenen Stationen (Wilhelmshaven, Nordenham, Bremerhaven, Geestemünde u. a.), der Satz von Hamburg auf Harburg, Wilhelmsburg und Buchholz übertragen. Für alle anderen nördlich und südlich von Hamburg gelegenen Stationen wurden die Sätze durch Anstoß an den Hamburger Satz gebildet. Die Höhe der Anstoßeinheitenätze (1,7 bis 2,2 Pf.) richtete sich danach, wieweit der englische Wettbewerb von Einfluß war. Für die Stationen der damaligen Mecklenburgischen Staatsbahn erfolgte Weiterbildung von den preußischen Übergangstationen aus zu den Sätzen des um die halbe Abferti-

gungsgebühr gekürzten Spezialtarifs III. Nur für die mecklenburgischen Häfen Warnemünde und Rostock wurde mit einer Einheit von 1,52 und 30 Pf. an den Satz der preußischen Übergangstation angestoßen. Der Weiterbildung nach dem Stettiner Gebiet wurde eine Umabfertigung in Rostock zugrundegelegt. Der Frachtsatz nach Stettin selbst war nach einer Einheit von  $1,87 + 0,60 + 0,10$  gebildet. Diese Einheit stellte den Durchschnitt dar, der sich von Oberschlesien nach dem Stettiner Gebiet ergab.

Unterschiedliche Frachtsätze für Ortskohlen und Ausfuhrkohlen waren nur für die Weserhäfen vorgesehen, für das übrige Gebiet, also auch für Hamburg, bestand für beide Kohlenarten nur ein Satz. Der Ausfuhrsatz der Weserhäfen (auch gültig für Bunkerkohle) war um rund 8 *M* je 10 t niedriger gehalten als der für Kohlen zum Ortsverbrauch. Zechenanschlußgebühr kam neben den Frachtsätzen nicht zur Erhebung.

Von Wanne nach Bremen betrug der Satz je 10 t:

55 *M* für Kohlen zum Ortsverbrauch und

47 *M* für Ausfuhrkohlen und Kohlen zum Bunkern.

Von Wanne nach Hamburg betrug der Frachtsatz:

55 *M* für Kohlen zum Ortsverbrauch, zur Ausfuhr und zum Bunkern.

3. Ermäßigte Frachtsätze für 200—300 t nach Emden, Leer und Papenburg (sog. Vertragstarif).

Veranlassung. Zur Erleichterung der Ausfuhr von Steinkohlen über die Emshäfen in Wettbewerb mit den holländischen Häfen wurde der Tarif am 1. April 1904 erstellt.

Geltungsbereich. Als Empfangstationen kamen nur die Häfen von Emden, Emden-Außenhafen, Leer und Papenburg in Betracht. Nach den übrigen Nord- und Ostseehäfen bestand dieser sog. Vertragstarif nicht.

Anwendungsbedingungen. Der Tarif galt nur für die Ausfuhr über See nach außereuropäischen Ländern und den europäischen Häfen des Mittelländischen und des Schwarzen Meers. Innerhalb von 12 aufeinander folgenden Monaten mußten mindestens 120 geschlossene Sendungen von je 200 bis 300 t aufgegeben sein.

Höhe des Frachtsatzes. Es bestand ein allgemein gültiger Satz ab allen größeren Ruhrstationen von 37 *M* für 10 t. Zugrundegelegt war der Satz des niederländischen Vertragstarifs (42 *M*), abzüglich des von den niederländischen Verwaltungen gewährten Refraktiensatzes von 5 *M*.

Zeit vom 1. Juli 1917 bis 30. September 1919.

Da im Jahr 1917 infolge des Kriegs ein Wettbewerb mit der englischen Kohle nicht in Frage kam, konnten die unter dem Rohstofftarif liegenden 10, 45 und 200 bis 300 t-Sätze aufgehoben werden. Weil jedoch die im Küstengebiet gelegenen industriellen Werke auf einen billigeren Bezug von Kohlen eingestellt waren, trat für dieses Gebiet keine gänzliche Beseitigung, sondern nur eine Einschränkung der Ausnahmefrachtsätze bezüglich ihrer Höhe ein. Diese Einschränkung betraf jedoch nur die Kohlen für den Ortsverbrauch, für Bunkerkohlen blieben die bisherigen 45 t-Sätze der Hafenplätze bestehen (für Hamburg 55), ohne an eine gleichzeitige Auflieferung von 45 t gebunden zu sein. (Ausfuhrkosten kamen wegen des Kriegszustands nicht in Betracht.) Für Kohlen zum Ortsverbrauch in den Seehäfen und in den anderen, im begünstigten Gebiet gelegenen Stationen trat dagegen eine Verteuerung der Frachten von 1 bis 36 % ein, die je nach Lage der Empfangstation verschieden war. (Rendsburg z. B. 1 %, Neumünster 5 %, Bremen 9 %, Hamburg 25 %, Emden 36 %.) Die neuen Frachten waren auf Grund folgender Einheiten ermittelt worden: Streckenfracht 2,2 (für 1 bis 250 km), 0,8 (für 251 bis 350), Anstoß, 1,4 Pf. (über 350 km) Anstoß + 7 Pf. Abfertigungsgebühr für 100 kg. Dies ergab für eine Sendung von Wanne nach Hamburg einen Satz von 69 *M*, für eine solche nach Bremen 60 *M* je 10 t.

Der Geltungsbereich wurde neu begrenzt, deckte sich aber im wesentlichen mit dem früheren Zustand. Das Empfangsgebiet umfaßte die an und nördlich der Strecke Bunde (Ostfr.)—Papenburg—Leer (Ostfriesl.) — Oldenburg — Delmenhorst — Bremen — Hamburg — Büchen — Lübeck—Kleinen—Güstrow—Neubrandenburg gelegenen Stationen.

Um eine Umabfertigung nach dem nicht begünstigten Gebiet zu verhindern, wurde die Abfuhrklausel in den Tarif aufgenommen.

An eine gleichzeitig aufzuliefernde Mindestmenge von 45 t war weder der Bunkerkohlensatz noch der Frachtsatz für Kohlen zum Ortsverbrauch gebunden.

Zeit vom 1. Oktober 1919 bis zur Jetztzeit.

Die 1917 dem Küstengebiet noch zugebilligten Frachtermäßigungen (Staffelsatz für Kohlen zum Ortsverbrauch und Bunkerkohlensatz) kamen mit Wirkung vom 1. Oktober 1919 in Fortfall. Ihre Aufhebung lag in den auf Grund des Versailler Vertrags gegebenenfalls geltend zu machen den Forderungen begründet. Am 5. Mai 1925 wurde aber wieder der jetzige A.-T. 6e für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts

vom Ruhr- und Aachener Gebiet nach Stationen des Nord- und Ostseeküstengebiets eingeführt.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß die Tarife für den Steinkohlenverkehr von Schlesien und den Braunkohlenverkehr von Mitteldeutschland nach dem Küstengebiet der Ostsee vom 1. Juli 1917 aus dem gleichen Grunde wie die Tarife für den Versand vom Ruhrgebiet geändert worden sind.

Am 1. Oktober 1919 kamen auch für die schlesische Kohle beide Sätze (für Kohle zum Ortsverbrauch und Bunkerkohle) in Fortfall.

Es betrug die Fracht (je 10 t)	von	
	Oberschlesien	Niederschlesien nach Stettin
für Kohlen zum Orts- vor dem 1. 7. 1917 . . .	75 <i>M</i>	59 <i>M</i>
verbrauch . . . . . nach „ 1. 7. 1917 . . .	87 „	71 „
für Bunkerkohlen . . vor „ 1. 7. 1917 . . .	75 „	59 „
nach „ 1. 7. 1917 . . .	75 „	59 „

Am 5. Mai 1925 wurde für das Küstengebiet ab Oberschlesien der neue A.-T. 6 f und am 1. Juni 1925 für Niederschlesien der A.-T. 6 g (Re-faktientarif) eingeführt.

Im Braunkohlenverkehr von Mitteldeutschland waren bei Umgestaltung der Tarife im Jahr 1917 der Braunkohle nach den in Frage kommenden Empfangsgebieten dieselben Vergünstigungen eingeräumt wie der Steinkohle, so daß sich für den Versand nach Nordwesten die Staffel 2,2 (1 bis 250 km), 0,8 (251 bis 350) Anstoß, 1,4 (über 350 km) Anstoß + 7 Pf. Abfertigungsgebühr, für den Versand nach Norden und Nordosten die Staffel 2,2 (1 bis 300 km), 1,2 (300 bis 400), Anstoß, 0,8 (401 bis 600) Anstoß, 1,8 Anstoß darüber + 7 Pf. Abfertigungsgebühr ergab. Bei dieser Regelung stellte sich wie bei der Steinkohle eine Erhöhung von 1 bis 25 % heraus. Am 1. Oktober 1919 fiel auch für die Braunkohlen nach dem Küstengebiet die Ermäßigung, so daß von diesem Zeitpunkt an Steinkohlen und Braunkohlen von allen Gewinnungstätten nach dem Küstengebiet zu denselben Sätzen verfrachtet wurden, wie nach jeder anderen Station des Deutschen Reichs. Ab 1. Februar 1927 wurde jedoch wieder ein ermäßigter Ausnahmetarif — 6 l — an den deutschen Braunkohlengewinnungstätten (auch den linksrheinischen) nach Stationen des Nord- und Ostseeküstengebiets eingeführt.

Eine genauere Übersicht der Frachtverhältnisse bis zum 31. August 1919 ergibt nachfolgende Zusammenstellung:

(Siehe Zusammenstellung auf S. 172—175.)

Mengen der englischen Kohleneinfuhr.

An englischen Kohlen wurden z. B. nach Deutschland eingeführt:

	1897	1907
Ostseehäfen . . . . . t	2 404 914	3 963 939
Nordseehäfen . . . . . „	2 356 540	6 233 007
Insgesamt, einschl. Binnenhäfen (Emmerich usw.) t	4 408 901	11 941 344

Der Kohlenempfang in H a m b u r g betrug:

Jahr	aus England	Prozent an der Gesamt- kohlenzufuhr	aus Rheinland- Westfalen	Prozent an der Gesamt- kohlenzufuhr
1913	4 949 212	57,10	3 718 562	42,90
1925	2 099 361	40,93	3 029 757	59,07

**Ruhrkohlenverkehr nach Süddeutschland.**

In den 1870er Jahren war der Tarifzustand folgender:

1. Direkter Verkehr — über Mülheim (Rhein) und Siegen—Gießen — zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen-Bahn und solchen der großherzoglich Badischen und kgl. Württembergischen Bahn.

Tarif vom 1. Juni 1871.

Bedingung: Aufgabe von Sendungen zu 200 Zentnern mit je einem Frachtbrief.

Frachtsatz je Zollzentner:

Dortmund—Freiburg . . . . .	795	Silbergroschen
„ —Constance . . . . .	1023	„
„ —Karlsruhe . . . . .	612	„
„ —Säckingen . . . . .	897	„
„ —Tübingen . . . . .	835	„
„ —Stuttgart . . . . .	726	„
„ —Ulm . . . . .	869	„

2. Rheinischer Eisenbahn-Verband und Köln-Mindener Stationen.

Direkter Verkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener Bahn und solchen der Pfälzischen, großh. Badischen, kgl. Württembergischen Bahn und den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen — über Weissenburg —.

Tarif vom 1. März 1873 und 1. Februar 1872.

Der Transport erfolgte nur in ganzen Wagenladungen zu 200 Zentnern. Die Fracht wurde nach der Tragkraft des verwendeten Wagens berechnet.

(Fortsetzung des Textes auf S. 174 unten.)

(Zu S. 170 gehörig.)

**Steinkohlen und  
Vor dem**

**Ausnahmetarife**

Normalklasse für Kohlen			nach		Hamburg	Ostpreußen
			von			
Sp. III km Streck- satz 1—100 2,6 über 100 2,2 Abf.-Geb. km 1— 50 6 51—100 9 über 100 12	Die allgemeine Ausnahme- tarifierung für Kohlen bestand in der Gewährung des Rohstofftarifs, d. h. Strecken- für km satz 1—350 2,2 über 350 1,4 (Anstoß) + 7 Pfg. Abf.-Geb.  Allgem. Frachtsatz früher jetzt (M f. 10 t) 1914 1925  erhöht bei um km % 9 10 14 55 11 20 17 55 14 30 20 43 16 40 23 44 18 50 26 44 29 100 41 41 51 200 71 39 73 300 101 38 84 350 116 38 91 400 122 34 105 500 129 23 119 600 132 11 134 704 134 —		a) der Ruhr	Gruppensätze durch- schnittlich 1,45 + 6  Gelsenkirchen—Hamburg Entfernung Frachtsatz km früher jetzt <sup>1)</sup> 345 56 115		
			b) Nieder- und Ober- schlesien			bei km Frachtsatz 1—530 1,42 531—700 1,40 durchger. über 700 1,34 „ Königshütte + 6—Königs- berg Entfernung Frachtsatz km früher jetzt 669 100 133  Dittersbach—Königsberg Entfernung Frachtsatz km früher jetzt 639 95 132
			c) Mittel- deut- sches Braun- kohlen- gebiet	nach den deutschen Hafenplätzen  Bitterfeld—Hamburg Entfernung Frachtsatz km früher jetzt 338 82 112  Bitterfeld—Königsberg Entfernung Frachtsatz km früher jetzt 726 117 137  nach Elb- und Weserhäfen und  Bitterfeld—Hamburg Entfernung Frachtsatz km früher jetzt 338 51 112		

<sup>1)</sup> Früher = vor 1. Juli 1917. Jetzt = 1. Januar 1925. (In Mark für 10 t. Abfertigungsgebühr in Pfennigen je 100 kg.)

**Braunkohlen.**

1. Juli 1917.

A u s n a h m e t a r i f e

Westpreußen und Hinterpommern	Vorpommern und Mecklenburg	Stettin und Swinemünde																																																																																																												
		<p align="center">Etwa 1,34 + 6 (nur von einigen Stationen waren Stationsfrachtsätze erstellt).</p> <p align="center">Herne—Stettin</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td style="text-align: left;">Frachtsatz</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">621</td> <td style="text-align: left;">120</td> <td style="text-align: left;">132</td> </tr> </table>	Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	621	120	132																																																																																																			
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
621	120	132																																																																																																												
<p align="center">1,46 + 6 Bunkerkohle nach Danzig 1,34 + 6</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Königshütte—Danzig</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">564</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Ortskohle</td> <td style="text-align: left;">88</td> <td style="text-align: left;">130</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Bunkerkohle</td> <td style="text-align: left;">82</td> <td style="text-align: left;">130</td> </tr> </table> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Dittersbach—Danzig</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">534</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Ortskohle</td> <td style="text-align: left;">84</td> <td style="text-align: left;">130</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Bunkerkohle</td> <td style="text-align: left;">78</td> <td style="text-align: left;">130</td> </tr> </table>	Königshütte—Danzig			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	564			Ortskohle	88	130	Bunkerkohle	82	130	Dittersbach—Danzig			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	534			Ortskohle	84	130	Bunkerkohle	78	130	<p align="center">1,52 + 6</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Königshütte—Greifswald</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">632</td> <td style="text-align: left;">102</td> <td style="text-align: left;">132</td> </tr> </table> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Königshütte—Rostock</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">716</td> <td style="text-align: left;">115</td> <td style="text-align: left;">135</td> </tr> </table> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Dittersbach—Greifswald</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">407</td> <td style="text-align: left;">82</td> <td style="text-align: left;">128</td> </tr> </table> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Dittersbach—Rostock</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">530</td> <td style="text-align: left;">87</td> <td style="text-align: left;">129</td> </tr> </table>	Königshütte—Greifswald			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	632	102	132	Königshütte—Rostock			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	716	115	135	Dittersbach—Greifswald			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	407	82	128	Dittersbach—Rostock			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	530	87	129	<p align="center">1,34 + 6</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Königshütte—Stettin</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">511</td> <td style="text-align: left;">74</td> <td style="text-align: left;">129</td> </tr> </table> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Dittersbach—Stettin</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">394</td> <td style="text-align: left;">59</td> <td style="text-align: left;">121</td> </tr> </table>	Königshütte—Stettin			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	511	74	129	Dittersbach—Stettin			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	394	59	121
Königshütte—Danzig																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
564																																																																																																														
Ortskohle	88	130																																																																																																												
Bunkerkohle	82	130																																																																																																												
Dittersbach—Danzig																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
534																																																																																																														
Ortskohle	84	130																																																																																																												
Bunkerkohle	78	130																																																																																																												
Königshütte—Greifswald																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
632	102	132																																																																																																												
Königshütte—Rostock																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
716	115	135																																																																																																												
Dittersbach—Greifswald																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
407	82	128																																																																																																												
Dittersbach—Rostock																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
530	87	129																																																																																																												
Königshütte—Stettin																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
511	74	129																																																																																																												
Dittersbach—Stettin																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
394	59	121																																																																																																												
<p>zum Ortsverbrauch 1—100 km . . . . . 2,2 + 7 Abfertigungsgebühr über 100 „ (Anstoß) . 1,4</p>																																																																																																														
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Bitterfeld—Danzig</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">594</td> <td style="text-align: left;">98</td> <td style="text-align: left;">131</td> </tr> </table>	Bitterfeld—Danzig			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	594	98	131	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Bitterfeld—Greifswald</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">354</td> <td style="text-align: left;">65</td> <td style="text-align: left;">116</td> </tr> </table>	Bitterfeld—Greifswald			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	354	65	116	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Bitterfeld—Stettin</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">280</td> <td style="text-align: left;">54</td> <td style="text-align: left;">95</td> </tr> </table> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Bitterfeld—Swinemünde</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">345</td> <td style="text-align: left;">63</td> <td style="text-align: left;">115</td> </tr> </table>	Bitterfeld—Stettin			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	280	54	95	Bitterfeld—Swinemünde			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	345	63	115																																																												
Bitterfeld—Danzig																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
594	98	131																																																																																																												
Bitterfeld—Greifswald																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
354	65	116																																																																																																												
Bitterfeld—Stettin																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
280	54	95																																																																																																												
Bitterfeld—Swinemünde																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
345	63	115																																																																																																												
<p>nach Stettin und Swinemünde zur Ausfuhr . . . . . 1,34 + 6</p>																																																																																																														
		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Bitterfeld—Stettin</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">280</td> <td style="text-align: left;">44</td> <td style="text-align: left;">95</td> </tr> </table> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Bitterfeld—Swinemünde</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Entfernung</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">Frachtsatz</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">km</td> <td style="text-align: left;">früher</td> <td style="text-align: left;">jetzt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">345</td> <td style="text-align: left;">52</td> <td style="text-align: left;">115</td> </tr> </table>	Bitterfeld—Stettin			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	280	44	95	Bitterfeld—Swinemünde			Entfernung	Frachtsatz		km	früher	jetzt	345	52	115																																																																																				
Bitterfeld—Stettin																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
280	44	95																																																																																																												
Bitterfeld—Swinemünde																																																																																																														
Entfernung	Frachtsatz																																																																																																													
km	früher	jetzt																																																																																																												
345	52	115																																																																																																												

(Zu S. 170 gehörig.)

**Steinkohlen und**  
**Vom 1. Juli 1917 bis**  
**Ausnahmetarife**

Normal- klasse für Kohlen		nach		den Elb-, Weser- und Häfen zur
		von		
Sp.-T. III	Die allgemeine Aus- nahmetarifierung für Kohlen bestand in der Gewährung des Rohstofftarifs. km Satz 1—350 2,2 Pfg. über 350 1,4 „ (Anstoß) + 7 Pfg. Abf.-Geb.	a) der Ruhr ein- schließlich dem rheinischen Braunkohlen- gebiet	km Pfg. 1—250 2,2 für 1 tkm 251—350 0,8 „ 1 „ (Anstoß) über 350 1,4 „ 1 „ ( „ ) + 7 Pfg. Abf.-Geb. für 100 kg	
		b) Oberschlesien	den Bezirken Königsberg—Danzig km Pfg. 1—300 2,2 für 1 tkm 301—450 0,9 „ 1 „ (Anstoß) über 450 0,8 „ 1 „ ( „ ) + 7 Pfg. Abf.-Geb. für 100 kg	
		c) Niederschlesien	wie bei Oberschlesien	
		d) dem mittel- deutschen Braunkohlen- gebiet	dem nordwestlichen Küstengebiet km Pfg. 1—250 2,2 für 1 tkm 251—350 0,8 „ 1 „ (Anstoß) über 350 1,4 „ 1 „ ( „ ) + 7 Pfg. Abf.-Geb. für 100 kg	

Vom 1. Juli 1917 an umfaßte das begünstigte Küstengebiet die Stationen, die horst — Bremen — Hamburg — Büchen — Lübeck — Kleinen — Güstrow — Neubrandenburg — Neustettin — Laskowitz — Strasburg (Westpr.) lagen.

(Fortsetzung von S. 171.)

Die Instradierung der nach den pfälzischen Stationen Maximiliansau und Weißenburg bestimmten Sendungen konnte nach Wahl der Versender zu gleichen Taxen entweder über Münster a. Stein oder über Worms erfolgen. Sendungen, für die eine derartige Routenanschrift nicht gegeben war, wurden während der Monate Januar — einschl. Juni über Münster a. Stein-Alsenzbahn, während der Monate Juli—Dezember einschl. über Bingen—Worms geleitet.

**Braunkohlen.**

zum 31. August 1919.

A u s n a h m e t a r i f e

Emshäfen sowie den schleswig-holsteinischen und mecklenburgischen Unterstützung der deutschen Seeschiffahrt (Bunkerkohlentarif).

Die bisherigen Frachtsätze wurden im allgemeinen beibehalten.

Die rheinisch-westfälischen Stationen wurden in 3 Gruppen eingeteilt.

Nach Abzug von 7 Pfg. Abfertigungsgebühr ergaben sich folgende Einheitsätze:

für Hamburg 1,42, für Bremen 1,67, für Emden, Geestemünde, Bremerhaven 1,34,  
für Kiel 1,30, für Flensburg 1,10.

dem Wirtschaftsgebiet von Stettin (Stettin, Altdamm, Podejuch, Scheune und die Strecke Stettin—Ziegenort) 1,58 Streckensatz + 6 Pfg. Abf.-Geb.	dem übrigen Teil des Stettiner Bezirks und nach Mecklenburg km Pfg. 1—300 2,2 für 1 tkm 301—400 1,2 „ 1 „ (Anstoß) 401—600 0,8 „ 1 „ ( „ ) über 600 1,8 „ 1 „ ( „ ) + 7 Pfg. Abf.-Geb. je 100 kg	den Ostseehäfen zur Unterstützung der deutschen Seeschiffahrt (Bunkerkohlentarif) Die Ortsfrachtsätze wurden um 12 Pfg. je 100 kg ermäßigt.
1,64 Streckensatz + 6 Pfg. Abf.-Geb.	wie bei Oberschlesien	wie bei Oberschlesien
dem östlichen Küstengebiet, den Bezirken Danzig und Königsberg km Pfg. 1—300 2,2 für 1 tkm 301—450 0,9 „ 1 „ (Anstoß) über 450 0,8 „ 1 „ ( „ ) + 7 Pfg. Abf.-Geb.	dem Wirtschaftsgebiet von Stettin (Stettin, Altdamm, Podejuch, Scheune und die Strecke Stettin—Ziegenort) Die bisherigen Sätze um 12 Pfg. erhöht, soweit nicht nach nebenstehender (letzte Spalte 6) Staffel sich billigere Sätze ergeben	dem übrigen Teil des Stettiner Bezirks und nach Mecklenburg. km Pfg. 1—300 2,2 für 1 tkm 300—400 1,2 „ 1 „ (Anstoß) 401—600 0,8 „ 1 „ ( „ ) über 600 1,8 „ 1 „ ( „ ) + 7 Pfg. Abf.-Geb. für 100 kg.

an und nördlich der Linie Bunde (Ostfr.) — Papenburg — Leer — Oldenburg — Delmen-  
— Rostock — Stralsund — Pasewalk — Stettin — Stargard (Pom.) — Schivelbein — Gramenz

Im Verkehr mit Elsaß-Lothringen hatte die Entladung der Wagen durch den Empfänger innerhalb 8 Stunden nach Absendung des Avises zu erfolgen. Bei Überschreitung dieser Frist wurde je Wagen und Tag eine Strafe von 5 Francs erhoben. Auswärts wohnende Empfänger hatten auf Verlängerung der Entladefrist keinen Anspruch. Falls eine Routenvorschrift nicht gegeben war, blieb die Instradierung dem Ermessen der Versandstation überlassen; jedoch war auf eine möglichst gleiche Aus-

nutzung beider Routen (Münster am Stein—Weissenburg oder Worms—Weissenburg) hinzuwirken.

Der Frachtsatz für den Zollzentner betrug in Silber Groschen, für 200 Zentner in Francs:

Von Essen und Altenessen nach	Ludwigshafen loco . . . .	432	Silbergroschen
„ „ „ „	„ Weissenburg transit . . . .	471	„
„ „ „ „	„ Karlsruhe . . . . .	573	„
„ „ „ „	„ Konstanz . . . . .	967	„
„ „ „ „	„ Mannheim (Bahnhof) . . . .	478	„
„ „ „ „	„ Waldshut . . . . .	879	„
„ „ „ „	„ Stuttgart . . . . .	699	„
„ „ „ „	„ Ulm . . . . .	842	„
„ „ „ „	„ Basel B. B. . . . .	179,65	Fracs.
„ „ „ „	„ Altmünsterol . . . . .	179,85	Fracs.
„ „ „ „	„ Avricourt . . . . .	161,05	Fracs.
„ „ „ „	„ Belfort . . . . .	183,45	Fracs.
„ „ „ „	„ Straßburg . . . . .	142,45	Fracs.
„ „ „ „	„ Zabern . . . . .	148,25	Fracs.

### 3. Rheinischer Eisenbahn-Verband.

Ausnahme-Tarif vom 1. Juli 1870 und 1. Februar 1872. Direkter Verkehr zwischen Stationen der Rheinischen Bahn und solchen der Pfälzischen, großh. Badischen, kgl. Württembergischen Bahn und den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen (über Rheinhausen—Osterrath). Entladevorschrift wie oben bei der Köln-Mindener Bahn.

Bedingung: Aufgabe in ganzen Wagenladungen zu 200 Zentnern. Die Fracht wurde nach der Tragkraft des verwendeten Wagens berechnet.

Falls eine Routenvorschrift nicht gegeben war, blieb die Leitung dem Ermessen der Versandstation überlassen, doch war auf eine möglichst gleichmäßige Benutzung jeder Route hinzuwirken.

Frachtsatz für den Zollzentner in Silber Groschen, für 200 Zentner in Francs:

Essen—Ludwigshafen loco . . . .	444	Silbergroschen
„ —Weissenburg transit . . . .	471	„
„ —Karlsruhe . . . . .	573	„
„ —Konstanz . . . . .	697	„
„ —Mannheim (Bahnhof) . . . .	478	„
„ —Stuttgart . . . . .	699	„
„ —Ulm . . . . .	842	„
„ —Altmünsterol . . . . .	179,65	Fracs.
„ —Avricourt . . . . .	161,05	„
„ —Straßburg . . . . .	142,45	„

4. Rheinisch-Luxemburgischer und Rheinisch-Lothringischer Verkehr (Tarif vom 10. Dezember 1872).

Direkter Verkehr zwischen Stationen der Rheinischen Bahn einerseits und solchen der Luxemburgischen Wilhelms-Bahn und der Lothringischen Bahn andererseits (über Wasserbillig [Conz] Trier, und Bingerbrück).

Bedingung: Auflieferung von Sendungen zu 200 Zentnern, jede von einem besonderen Frachtbrief begleitet.

Frachtsatz je 200 Zentner:

Essen—Luxemburg . . . . .	30,2	Thaler
„ —Metz . . . . .	34,25	„
„ —Hagendingen . . . . .	33,10	„
„ —Novéant . . . . .	35,15	„ .

5. Direkter Verkehr zwischen Stationen der Rheinischen Bahn und solchen der kgl. Saarbrücker, oder Rhein-Nahe-Bahn (über Neuß, Düren, Trier, oder Köln, Bingerbrück).

Tarif vom 1. Mai 1872.

Bedingung: Aufgabe von Sendungen zu 200 Zentnern, mit je einem besonderen Frachtbrief.

Frachtsatz für 100 Zentner:

Essen—Forbach . . . . .	16,6	Thaler
„ —Neunkirchen . . . . .	15,26	„
„ —St. Wendel . . . . .	15,9	„
„ —Saarbrücken . . . . .	15,24	„ .

6. Rheinisch-Bayerisch-Österreichischer Verkehr (über Aschaffenburg).

Direkter Verkehr zwischen Stationen der Rheinischen Bahn einerseits und solchen der Bayerischen Staats-, Bayerischen Ost-, Böhmisches West- und Kaiserin-Elisabeth-Bahn andererseits.

Tarif vom 1. November 1872.

Bedingung: Aufgabe von Sendungen von mindestens 200 Zentnern mit einem Frachtbrief und auf einem Wagen.

Frachtsatz für den Zentner in Silber Groschen:

Essen—Augsburg . . . . .	958
„ —Eger . . . . .	1033
„ —Kissingen . . . . .	738
„ —Kufstein . . . . .	1178
„ —Rosenheim . . . . .	1124
„ —Salzburg . . . . .	1253
„ —Regensburg . . . . .	1011
„ —Passau . . . . .	1193
„ —Pilsen . . . . .	1216
„ —Wien . . . . .	1606

Am 1. Januar 1881 trat ein neuer Ausnahmetarif von den Ruhrzechen nach Stationen der Main-Neckar-Bahn in Kraft, ebenso nach der

Nassauischen, Main-Weser, Homburger, Oberhessischen, Frankfurt-Bebraer und Hessischen Ludwigs-Bahn, sowie am 1. Februar ein solcher nach den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelms-Bahn.

Ein 1884 eingeführter neuer Ausnahmetarif nach bayerischen Stationen brachte Ermäßigungen von 5—6  $\mathcal{M}$  je 10 Tonnen. Am 1. Mai 1884 wurden neue Frachtsätze von der Ruhr nach den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz veröffentlicht. Im Jahr 1897 wurden die rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Kohlentarifhefte 1—6 herausgegeben. Die Tarife waren auf der Grundlage des vom 1. April 1897 ab für Kohlen geltenden Rohstofftarifs erstellt.

Am 1. Mai 1908 traten an Stelle der 6 Hefte 4 Tarifhefte für den westdeutschen Kohlenverkehr in Kraft.

Die Neuberechnung war erforderlich wegen der Entfernungsänderungen, die durch die am 1. Februar 1908 erschienenen westdeutschen Gütertarifhefte 1—4 (Gruppe III) und die vorher ausgegebenen westdeutschen Gütertarifhefte 5—8 (Gruppe IV) eingetreten waren.

**Bildung der Frachtsätze:** Die Frachtsätze waren, wie erwähnt, auf der Grundlage des Ausnahme-Tarifs 2 (Rohstofftarif) gebildet.

Ausnahmen. Heft 1 (Baden):

- a) Die Frachtsätze für die Bodenseestationen enthielten die besonders eingerechnete Umladegebühr von 0,02  $\mathcal{M}$  für 100 kg.
- b) Die Frachtsätze für die Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn waren um 0,02  $\mathcal{M}$  für 100 kg erhöht (Umladegebühr).

Heft 3 (Elsaß-Lothringen): Die Frachtsätze für die Schmalspurstationen waren um 0,04 bis 0,08  $\mathcal{M}$  für 100 kg erhöht.

**Abt. B des Tarifs. Frachtsätze für Koks zum zollinl. Hochofenbetrieb und Koks kohlen zur Herstellung von Koks zum zollinl. Hochofenbetrieb.**

Die Frachtsätze wurden am 1. Juni 1901 eingeführt und beruhten auf den Einheitsätzen des Rohstofftarifs mit einer Abfertigungsgebühr

von 5 Pf. . . . .	auf 80—200 km
„ 4 „ . . . . .	„ 201—290 „
„ 2 „ . . . . .	„ 291—350 „

unter Rückübertragung des Satzes

für 80 km auf Entfernungen bis 75 km
„ 201 „ „ „ „ 198 „
„ 291 „ „ „ „ 285 „

Heft 4 (Württemberg): In den Frachtsätzen waren die Zuschläge für die württembergischen Nebenbahnen (in der Regel 0,02 *M* für 100 kg) mitenthaltten.

Am 1. Februar 1922 wurde durch die Einführung des Reichsbahnkohlentarifs der Ausnahme-Tarif 6 in den westdeutsch-südwestdeutschen Gütertarifheften 1—8 aufgehoben.

An Kohlen waren z. B. im Jahr 1907 von der Gesamtkohlenförderung des Ruhrgebiets (einschl. der rechtsrheinischen Zeche Rheinpreußen) 80 % auf der Eisenbahn versandt worden, davon 52,58 % nach dem Rohstofftarif und 47,42 % nach den verschiedenen Ausnahmetarifen.

Der Ruhrkohlenversand erstreckte sich über ganz Deutschland. Allerdings waren die Mengen, die nach den östlichen Provinzen Preußens gingen, so gering, daß sie kaum ins Gewicht fielen. Die Provinzen Ost- und Westpreußen und Posen waren durch ihre natürliche Lage auf den Kohlenbezug aus England und Schlesien angewiesen. Ebenso waren die Mengen, die Pommern, die Provinz Brandenburg und das Königreich Sachsen an Ruhrkohle erhielten, nicht bedeutend, teils weil diese Gebiete, wie die beiden letztgenannten, selbst in erheblichem Umfang Kohle (Braun- und Steinkohle) fördern, teils auch weil für die Deckung ihres Bedarfs aus anderen Bergbaubezirken (Oberschlesien, Niederschlesien, Böhmen, England) die Frachten günstiger lagen als für den Bezug aus dem Ruhrgebiet. In der Provinz Sachsen und den thüringischen Staaten machte die Braunkohle, die auch in der Provinz Hannover einen ziemlich guten Markt fand, in dem Küstengebiet an der Nordsee hingegen die englische Kohle der Ruhrkohle den Markt streitig. Auf dem süddeutschen Markt stand die Ruhrkohle vor allem mit der Saarkohle und der böhmischen Braunkohle, zum Teil auch mit der belgischen und der auf dem Wasserweg nach Mannheim gelangenden und von dort weiter versandten englischen Kohle im Wettbewerb. Einschränkend auf ihren dortigen Absatz wirkte auch die Eigenproduktion Bayerns, der Pfalz und Lothringens.

Bemerkenswert war die große Bedeutung des Ruhrkoks. Die meisten Verkehrsbezirke deckten ihren Koksbedarf zu einem wesentlich größeren Teil aus dem Ruhrbezirk, als den Kohlenbedarf. Ruhrkoks fand sogar Eingang in den Verkehrsbezirk Oppeln und in beträchtlichen Mengen in das Saargebiet.

In den Jahren 1906/07 wurden neun Zehntel der vom Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat ins Ausland abgesetzten Kohlen von Holland, Belgien und Frankreich aufgenommen. Frankreich war auch, soweit der Eisenbahnbezug in Frage kam, neben Luxemburg (1,7 Millio-

nen Tonnen) in sehr starkem Maß Verbraucher von Ruhrkoks. (1907 1,8 Millionen Tonnen.) Für Briketts fanden die Ruhrzechen im Ausland willige Abnahme (Belgien 176 000 t, Schweiz 91 000 t, Böhmen 79 000 t, Niederlande 87 000 t).

Diesen Auslandsverkehr zu unterstützen, gehörte naturgemäß auch zu den Aufgaben der Eisenbahn.

## **B. Verkehr mit außerdeutschen Eisenbahnen.**

### **1. Allgemeines.**

Die Entwicklung der Kohlentarife mit dem Ausland stand im Zusammenhang mit der wechselnden Zoll- und Handelsvertragspolitik, deren Ergebnis der Zollltarif des Jahrs 1879 war, der zahlreiche in dem letzten Jahrzehnt beseitigte Industrieschutzzölle wieder einführte, noch bestehende erhöhte und auch der Landwirtschaft einen gemäßigten Zollschatz brachte. Auf das Roheisen wurde z. B. wieder ein Zoll von 10 *M* je Tonne eingeführt.

Nach langen Verhandlungen über die Auferlegung eines Eingangszolls auch auf Kohle, bei dem man insbesondere Gegenmaßnahmen der Nachbarstaaten fürchtete, einigte man sich im Ruhrbergbau doch dahin, einen Antrag an den Bundesrat zu richten, daß in den Zollltarif ein Eingangszoll auf Kohlen in solcher Höhe aufgenommen würde, daß er einen Ausgleich für die auf dem heimischen Bergbau lastenden öffentlichen Abgaben bilde. Die Eingabe hatte jedoch keinen Erfolg. Reichsregierung und Volksvertretung verlangten noch immer die Zollfreiheit für mineralische Brennstoffe. Gelegentlich der Revision des Zollltarifs von 1879 in den 1884/85er Jahren wurde, nachdem man mittlerweile in der Frage einen anderen Standpunkt eingenommen hatte, ein neuer Antrag seitens des Ruhrbergbaus nicht mehr gestellt. Insbesondere waren es Oberschlesien und das Saarrevier, denen man bei einer Gefahr von Gegenmaßnahmen durch die Nachbarstaaten ihre Ausfuhr nicht beschneiden wollte.

In der folgenden Zeit wurde die Kohlenausfuhrpolitik des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats nicht ohne lebhafte Kritik insbesondere der landwirtschaftlichen Kreise hingenommen. So wurde in der Hauptversammlung der nordwestlichen Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller vom 2. April 1908 folgendes ausgeführt:

„Wie beinahe alljährlich, ist auch die Frage der Aufhebung der Ausfuhrtarife für Steinkohlen und Koks sowohl in den Parlamenten als auch im Landeseisenbahnrat Gegenstand der Besprechung gewesen. Ihr Vorkämpfer ist bekanntlich der Graf Kanitz, der in der Aufhebung dieser Tarife ein Mittel zur Verbilligung der Kohle im Inlande erblickt. Daß unsere Kohlen-

ausfuhr bei starker Nachfrage im Inland nicht in größerem Maße erfolgt, als zur Aufrechterhaltung notwendiger Geschäftsverbindungen unbedingt erforderlich ist, daß das Kohlensyndikat dabei bemüht war, selbst unter Verlusten als Ersatz für die Ausfuhr Kohlenmengen von England hereinzunehmen und somit seinen Verpflichtungen gegen den inländischen Markt, denen es sich wohl bewußt ist, gerecht zu werden, das beweisen zur Genüge die Ein- und Ausfuhrziffern für Kohle, die für 1907 einen Einfuhrüberschuß von nicht weniger als 10,3 Millionen Tonnen, d. s. 4 Millionen Tonnen mehr als im Vorjahr nachwiesen.

Der Landeseisenbahnrat hat daher auch die vom Grafen Kanitz beantragte Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife abgelehnt, im Gegenteil ihre grundsätzliche Beibehaltung befürwortet und nur der Eisenbahnverwaltung eine Prüfung anheimgestellt, ob die nach den Stationen der französischen Ostbahn, nach Italien, der Schweiz und Österreich-Ungarn geltenden direkten Tarifsätze aufgehoben oder eingeschränkt werden können.“

Dementsprechend bestimmte die Eisenbahnverwaltung, daß ab 1. Oktober 1908 die aus preußischen und lothringischen Kohlegewinnungsgebieten für die Ausfuhr von Stein- und Braunkohlen, Koks und Briketts bestehenden unmittelbaren und Grenzübergangs-Ausnahmetarife nach Stationen der französischen Ostbahn, nach französischen Kanalarstationen und nach Südfrankreich über Belfort, nach der Schweiz, nach Italien, Österreich-Ungarn und Rußland, deren Einheitsätze auf niedrigerer Grundlage, als der des Rohstofftarifs, beruhten, aufzuheben seien. Im Verkehr mit Italien seien auch die im Wege der Rückvergütung gewährten besonderen Frachtermäßigungen aufzuheben. Weiter wurde bestimmt:

„Die Ausnahmetarife vom Ruhr- und Aachener Gebiet nach Amannweiler-Grenze, Novéant und Fentsch-Grenze, sowie Rodingen, französische Grenze, bleiben bestehen, da diese Ausnahmetarife lediglich Wettbewerbsstarife gegen die auf anderen, überwiegend fremden Strecken gültigen Tarife sind. Ihre Aufhebung würde daher keine Verringerung der Kohlenausfuhr, sondern nur deren Übergang auf andere für die preußischen Bahnen ungünstige Bahnwege zur Folge haben. Ihre Gültigkeit wird jedoch auf Hochofenkoks und Kohlen zur Herstellung von Hochofenkoks beschränkt. Für den Kohlenverkehr nach Belgien und den belgisch-französischen Übergangstationen sowie von Belgien werden die für den Einwagentarif (10-t-Sendungen) preußischerseits bisher gewährten Ermäßigungen zurückgezogen. Für die neu zu berechnenden Frachtsätze wird künftig auf den deutschen Bahnstrecken nur der Rohstofftarif unter Auflassung einer halben Abfertigungsgebühr zur Verfügung gestellt werden. Die Ausnahmetarife für 45-t-Sendungen und für die Vertragsonderzüge nach Belgien, sowie die Ausnahmetarife vom Ruhr-, Osnabrücker und Aachener Gebiet sowie vom linksrheinischen Braunkohlengebiet nach den Niederlanden bleiben bestehen, da für die Beibehaltung dieser Ausnahmetarife erhebliche Betriebsinteressen der Eisenbahn sprechen. Auch wäre bei Aufhebung der Tarife mit dem Übergang eines großen Teils der Sendungen auf den Wasserweg zu rechnen. Beibehalten werden außerdem wegen erheblicher wirtschaftlicher Rücksichten der Ausnahmetarif für Gaskohle vom Saargebiet nach Tirol und die Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen usw. von Niederschlesien nach den österreichischen Hochofenstationen Kladno und

Königshof unter Beschränkung auf Hochofenkoks, sowie die Ausnahmetarife für Stein- und Braunkohlen usw. von Rheinland-Westfalen, Mitteldeutschland und Oberschlesien nach Dänemark.“

## 2. Kohlenverkehr mit den Niederlanden.

### a) Von Deutschland nach den Niederlanden.

Der Schwerpunkt der Kohlenausfuhr aus dem rheinisch-westfälischen Kohlengebiet lag von jeher im Verkehr nach den Niederlanden. Dieser Weg war einmal zwangsläufig schon durch die Rheinstraße gegeben, und sodann unterstützten ihn die niederländischen Eisenbahnen in weitgehendem Maß durch Frachtermäßigungen gegenüber dem Rheinweg.

Die Kohlentarife nach den Niederlanden waren auch die ersten Ausfuhrtarife für die rheinisch-westfälische Kohlenindustrie.

Derartige direkte Kohlentarife haben schon vor dem Jahr 1858 bestanden. Im Jahr 1863 wurde mit der Niederländischen Rheinbahn ein neuer Tarif für Steinkohlen in Extrazügen vereinbart, dem der Ein-(Silbergroschen) pfennigtarif mit einer Expeditionsgebühr von einem Taler für die „Ladung“ zugrunde lag. Die Wagen der Köln-Mindener Bahn konnten damals die holländische Grenze hoher Staats- und Gemeindeabgaben wegen nicht überschreiten. Es fiel daher die Gestellung der Wagen für diesen Verkehr ausschließlich der Niederländischen Rheinbahn zu, was, wenigstens vorübergehend, eine Beschränkung des Versands auf nur wenige Zechen zur Folge hatte. Die Verzichtleistung der holländischen Behörden auf die erwähnte Abgabe machte diesem Zustand ein baldiges Ende.

Zu Anfang des Jahrs 1863 beantragte der rheinisch-westfälische Bergbau bei der Köln-Mindener Bahn, daß sich alle Zechen von Gelsenkirchen bis Oberhausen an den Kohlen-Extrazügen nach Holland zu den nämlichen ermäßigten Tarifsätzen beteiligen könnten, wie sie bereits für Gelsenkirchen bestimmt waren.

Im Jahr 1868 kamen auch direkte Frachtsätze zwischen den Stationen der rheinischen Bahn und der Niederländischen Staatsbahn zustande.

Wegen des Wettbewerbs der englischen Kohle blieb der Verkehr aus dem Ruhrbezirk nach Holland lange Zeit auf einer sehr mäßigen Höhe stehen. Immer mehr überzeugte man sich, daß nur Frachtermäßigungen der holländischen und der deutschen Eisenbahnen zusammen eine Besserung herbeiführen könnten. Nicht zu unterschätzen war auch der Wettbewerb der Rheinschiffahrt von den Rheinhäfen nach Holland. Die niederländischen Bahnen gewährten daher, neben ihrer Beteiligung an

den Frachtermäßigungen, besondere Rückvergütungen (Refaktien) auf ihren Frachtanteil, die für Sendungen von regelmäßig wöchentlich 1200 bis 1800 t nach den Seeplätzen 7—9 *M* für 10 000 kg betragen. Besonders lobend anerkannt wurde damals das Entgegenkommen der niederländischen Rheinbahn, die sich (1868) bereit erklärte, für sämtliche Kohlensendungen von den Stationen der Köln-Mindener Bahn von Dortmund bis Oberhausen im Verkehr nach Amsterdam, Rotterdam und Haag einen der durchschnittlichen Entfernung entsprechenden einheitlichen Frachtsatz auf der Grundlage des Einpfennigtarifs zu gewähren und auf die bisher erhobenen Lokalgebühren für Benutzung ihrer Seitenstränge zu verzichten, wenn die Köln-Mindener Bahn ihrerseits von der Erhebung der Zechenfracht Abstand nehmen würde. Von der Köln-Mindener Bahn wurde aber ein Eingehen auf diesen Vorschlag abgelehnt.

Mitte des Jahrs 1871 trat im Verkehr der bergisch-märkischen Kohlenstationen nach Stationen der nördlichen Linien der niederländischen Staatsbahn über Emmerich—Arnheim ein direkter Tarif auf der Grundlage von 1 Pf. für die Ztr./Meile und 3,6 Pf. Expeditions- nebst 1,8 Pf. Transitgebühr in Kraft, auch mit der Niederländischen Rheinbahn wurde der Einpfennigsatz eingeführt.

Im Mai 1873 war der Tarifstand im direkten Kohlenverkehr mit Holland wie folgt:

Bergisch-Märkische Bahn.

1. Deutsch-holländischer Verband,  
über Rheine—Salzbergen.

Tarif vom 1. November 1868.

Direkter Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahn (nördliche Linie).

Die Tarifsätze kamen nur zur Anwendung bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen von je 200 Zentnern.

Frachtsatz für 100 Zentner:

Essen—Enschede . . . . .	9,16 Taler,
„ —Almelo . . . . .	9,24 „
„ —Hengelo . . . . .	9,7 „
„ —Bentheim . . . . .	8,21 „ .

2. Niederländischer Verband,  
über Venlo.

Tarif vom 2. November 1867.

Direkter Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahn (westliche Linie).

Bedingung: Aufgabe in geschlossenen Sendungen von je 200 Zentnern mittels eines Frachtbriefs.

Für Rotterdam waren die Versender gehalten, nur Sendungen von mindestens 600 Zentnern mittels eines Frachtbriefs aufzugeben. Die Überladegebühr für Rotterdam betrug 20 Silbergroschen je Zentner.

Frachtsatz für 100 Zentner:

Essen—Roermond . . . . .	6,11 Taler,
„ —Boxtel . . . . .	8,4 „
„ —Rotterdam . . . . .	11,26 „
„ —'s Hertogenbosch . . . . .	8,19 „ .

3. Direkter Verkehr — über Oberhausen—Emmerich—Arnhem — nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn (nördliche Linie):

Tarif vom 1. Juni 1871.

Bedingung: Aufgabe von je 200 Zentnern mit besonderem Frachtbrief. Quantitäten unter 200 Zentnern wurden von Bahn zu Bahn nach Maßgabe der Lokaltarife befördert.

Tarifsatz je 100 Zentner:

Essen—Deventer . . . . .	8,5 Taler,
„ —Groningen . . . . .	13,3 „
„ —Leeuwarden . . . . .	12,21 „
„ —Zwolle . . . . .	9,6 „ .

4. Direkter Verkehr — über Oberhausen—Emmerich—Arnhem — nach Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn:

Spezialtarif A und B vom 1. Juli 1871.

Spezialtarif A kam zur Anwendung:

- a) bei Beförderung der Sendungen in Extrazügen,
- b) bei Verladung von mindestens 2000 Zentnern von einer Zeche nach einer Station.

Das in einem Extrazug befindliche ganze Transportquantum mußte wenigstens 5000 Zentner und durfte höchstens 8000 Zentner betragen.

Die Beteiligung an den Extrazügen war allen den Zechen gestattet, die sich durch Revers verpflichteten, für jeden ihnen gestellten, aber nicht beladenen oder nicht rechtzeitig zurückgelieferten Wagen eine Konventionalstrafe von 1 Taler, 15 Silbergroschen je 100 Zentner Tragfähigkeit zu zahlen.

Die Extrazüge waren entweder von einer Zeche zu beladen, in welchem Fall Sendungen nach höchstens vier der im Tarif genannten niederländischen Stationen eingestellt werden durften, und die Wagen stationsweise rangiert zu übergeben waren, oder es konnten sich mehrere Zechen an einem Extrazug beteiligen. In letzterem Fall durfte der Extrazug aber nur Ladungen nach einer Station enthalten, und wurde von den an der Bergisch-Märkischen Bahn gelegenen Zechen verlangt, daß jede einzelne mindestens zwei Doppelwagen stellte.

Spezialtarif B kam zur Anwendung, wenn die unter Spezialtarif A angegebenen Bedingungen nicht erfüllt waren. Bedingung: Aufgabe von mindestens 200 Zentnern mit einem Frachtbrief.

Frachtsatz je 100 Zentner:

	Spezialtarif A	B
Essen—Amsterdam . . . . .	8,7 Taler	10,9 Taler
„ —Arnhem . . . . .	5,17 „	5,29 „
„ —Rotterdam . . . . .	8,14 „	11,3 „
„ —Utrecht . . . . .	7,21 „	8,19 „
„ —Zevenaar . . . . .	5,4 „	5 „ .

Die Sätze enthielten zugleich die Gebühr der Niederländischen Rheinbahn für Benutzung der Seitenstränge auf den Stationen beim Entladen der Wagen.

Köln—Mindener Bahn.

1. Direkter Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahn (nördliche Linie) über  $\frac{\text{Hamm}}{\text{Haltern}}$  — Rheine—Salzbergen.

Tarif vom 1. Dezember 1872.

Bedingung: Aufgabe von Sendungen von je 200 Zentnern, jede von einem besonderen Frachtbrief begleitet.

Frachtsatz je 100 Zentner:

Essen—Bentheim . . . . .	7,24 Taler,
„ —Hengelo . . . . .	8,23 „
„ —Almelo . . . . .	9,11 „
„ —Enschede . . . . .	9,30 „ .

2. Wie zu 1. westliche Linie über Ruhrort—Venlo:

Tarif vom 1. April 1868.

Bedingung: Aufgabe von mindestens 200 Zentnern mit einem Frachtbrief.

Frachtsatz je 100 Zentner:

Essen und Altenessen—Roermond . . . . .	23,88 Fres.
—Boxtel . . . . .	30,50 „
—Breda . . . . .	36,00 „
—Dordrecht . . . . .	44,50 „
—'s Hertogenbosch . . . . .	32,80 „ .

3. Direkter Verkehr mit Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn über Oberhausen—Emmerich.

Spezialtarif vom 1. Juli 1871.

Die Bestimmungen deckten sich mit denjenigen der Bergisch-Märkischen Bahn unter Ziffer 4 Spezialtarif A.

Frachtsatz je 100 Zentner:

	Tarif A Taler	B Taler
Essen und Altenessen—Amsterdam . . . . .	8,70	10,90
—Arnheim . . . . .	5,17	5,29
—Gouda . . . . .	8,14	10,40
—Rotterdam . . . . .	8,14	11,30
—Utrecht . . . . .	7,21	8,19
—Zevenaar . . . . .	5,40	5,90

4. Direkter Verkehr (über Emmerich—Arnheim) mit Stationen der niederländischen Staatsbahn (nördliche Linie):

Tarif vom 1. Juni 1871.

Bedingung: Aufgabe von geschlossenen Sendungen von je 200 Zentnern mit besonderem Frachtbrief.

Frachtsatz je 100 Zentner:

Essen—Deventer . . . . .	8,50 Taler,
—Groningen . . . . .	13,30 „
—Leeuwarden . . . . .	12,21 „
—Zwolle . . . . .	9,60 „ .

5. Direkter Verkehr mit belgischen und holländischen Stationen (über Deutz—Köln—Aachen—Mastricht):

Tarif vom 10. April 1867.

Bedingung: Aufgabe voller Wagenladungen von je 200 Zentnern. Außer der Fracht wurden je Sendung 10 Centimes Einschreibe- und 10 Centimes Anmeldegebühr erhoben. Die Beförderung erfolgte nach dem Reglement des Rheinisch-Belgischen Güterverkehrs.

Frachtsatz je 100 Zentner:

Altenessen—Aerschot . . . . .	97,75 Frcs.
—Antwerpen . . . . .	100,25 „
—Roosendaal . . . . .	125,25 „ .

Rheinische Eisenbahn.

1. Direkter Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahn (über Rheinhausen—Venlo):

Tarif vom 24. Dezember 1867.

Frachtsatz je 100 Zentner, bei Aufgabe in geschlossenen Sendungen von mindestens 100 Zentnern mittels eines Frachtbriefs:

Essen—Roermond . . . . .	6,11 Taler,
—Mastricht . . . . .	8,20* „
—Boxtel . . . . .	8,40 „
—Breda . . . . .	9,18 „
—Lüttich . . . . .	11,16 „
—Hasselt . . . . .	9,20 „ .

Die in den Jahren 1874/75 eingetretene Tariferhöhung wurde von der Bergisch-Märkischen Bahn benutzt, um in den direkten niederländischen Tarifen und im Nordbrabant-deutschen Verkehr um 20 % erhöhte Anteile einzurechnen. Im überseeischen Exporttarif betrug dagegen die Erhöhung nur die Hälfte (10 %).

Um die Mitte des Jahrs 1876 trat ein Tarif für geschlossene Züge nach Vlissingen in Kraft, der zum erstenmal für alle drei Bahnen auf gleicher Grundlage beruhte. Die Werke waren nach Gruppen gesondert, der Transport erfolgte in Extrazügen auf den Linien der drei Bahnen zum Preis von 7,15 *M.*, 7,25 *M.* und 7,35 *M.* für 10 000 kg, unter Wegfall der Abholegebühr.

Nach einem ab 28. Januar 1881 gültigen Tarif konnten vier bis fünf Zechen sich zu regelmäßigen Extrazügen von 25—40 Doppelwaggons vereinigen, die für nicht mehr als 4 Endstationen bestimmt waren. (Kontrakttarif). Die westfälischen Zechen waren in 3 Gruppen eingeteilt, für die der Frachtsatz 49,50 oder 51 *M.* betrug, gleich nach welcher Station die Sendung lief.

Die Frachtsätze bezogen sich auf wöchentlich einen Extrazug und ermäßigten sich um je

eine Mark	bei	zwei,
zwei „	„	drei,
drei „	„	vier,
vier „	„	fünf,
fünf „	„	sechs

Extrazügen je Woche.

Der Satz für die Strecke Schalke—Rotterdam (216 km) rechnete sich z. B.

bei 1 Extrazug	auf	1,69 <i>M</i>	je tkm,
„ 2 Extrazügen	„	1,64 „ „	„
„ 3 „	„	1,60 „ „	„
„ 4 „	„	1,55 „ „	„
„ 5 „	„	1,50 „ „	„
„ 6 „	„	1,46 „ „	„

Für einzelne Stationen stellte sich der Satz noch wesentlich billiger, z. B.

Schalke	—Vlissingen	1,71 oder	1,57
Essen	—	„	1,69 „
Langendreer	—	„	1,62 „
Dortmund	—	„	1,58 „

bei einem oder 6 Extrazügen je Woche einschl. Abfertigungsgebühren.

In der Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Köln vom 7. November 1883 wurde einer Verlängerung dieser Tarife einstimmig zugestimmt.

Diese Tarife galten auch für die Einfuhr von Erzen.

Außer diesen Kontraktтарifen bestanden bis zum Jahr 1883 nach den Niederlanden für Kohlen noch folgende andere Tarife:

1. über Venlo nach Rotterdam, Dordrecht usw. für Sendungen von 50 000 kg. Sie basierten auf 1,6 Pf. Streckensatz je Tonnenkilometer, 6 *M* Abfertigungsgebühr und 2 *M* Zechenfracht;
2. über Emmerich für Ladungen von 10 000 kg nach Binnenstationen zu 2,1 Pf. je tkm, 12 *M* Abfertigungsgebühr und 2 *M* Zechenfracht. Für Hafestationen betrug der Streckensatz nur 1,9 Pf. nebst gleicher Abfertigungsgebühr.

Für Sendungen über Emmerich von 50 000 kg für Binnenstationen betrug der Satz 1,9 Pf. je tkm, 12 *M* Abfertigungsgebühr und 2 *M* Zechenfracht; für Hafestationen ermäßigte sich der Streckensatz auf 1,6 Pf. Die übrigen Gebühren (12 + 2 *M*) waren die gleichen.

Der Bezirkseisenbahnrat Köln erklärte sich damit einverstanden, daß die neuen Tarife nach den Häfen bei Sendungen von 50 t zu 1,7 Pf. Streckensatz und 11,50 *M* Abfertigungsgebühr je 10 t normiert würden.

Die bisherigen Kohlentarife für den Verkehr von rheinisch-westfälischen nach niederländischen Stationen waren nicht nach einheitlichen Grundsätzen aufgestellt.

Nach Übergang der drei rheinisch-westfälischen Eisenbahnen auf den Staat erfolgte auch zur Herbeiführung einer gleichmäßigen Frachtberechnung für die einzelnen Zechen und Stationen eine Umarbeitung der Tarife auf der Grundlage, daß außer einer Expeditionsgebühr von 11,50 *M*

je 10 t, die die Zechenfracht einschloß, folgende Streckenfrachten eingerechnet wurden:

1. für Sendungen von 10 t nach sämtlichen niederländischen Stationen 2,2 Pf. für das tkm,
2. für Sendungen von 50 t
  - a) nach Rotterdam usw. 1,7 Pf. für das tkm,
  - b) „ Amsterdam „ 1,8 „ „ „ „
  - c) „ Gouda „ 1,9 „ „ „ „

Bei der Bemessung der verschiedenen Streckenfrachten war die Absicht maßgebend, zur Erhaltung der Konkurrenz der einheimischen gegen die englischen Kohlen eine Erhöhung der bisherigen Frachten, insbesondere im Verkehr mit den Hafenstationen möglichst zu vermeiden.

Neben diesen Ausnahmetarifen waren, wie ausgeführt, seit Mitte der 1870er Jahre noch niedrigere Vertragstarife in Geltung. Die Frachtsätze der Vertragstarife waren nicht auf Grund bestimmter Einheitsätze berechnet, sondern lediglich den Preisen der englischen Kohle in den Hafenplätzen angepaßt, sie betrug nach der geographischen Lage der in drei Gruppen geteilten Zechen des Ruhrgebiets 49, 50 und 51 *M* für 10 t bei Auflieferung von wöchentlich einer Sendung von 250—400 t und ermäßigten sich für jede fernere wöchentlich aufgelieferte Sendung um je 1 *M*. Schied man eine Expeditionsgebühr von 1,2 *M* für die Tonne aus, so verblieb je nach der Zahl der Extrazüge und der geographischen Lage der Zechen eine Streckenfracht von 1,46—1,69 Pf. für das tkm.

Gegen den Fortbestand dieser Tarife waren Bedenken verschiedener Art erhoben worden. Von mehreren Seiten wurde geltend gemacht, daß die Vertragstarife den größeren, leistungsfähigeren Zechen ein gewisses Monopol zum Nachteil der kleineren Zechen gewährten, die nicht in der Lage seien, sich zur Absendung regelmäßiger größerer Sendungen für jede Woche zu verpflichten. Andererseits befürworteten die Direktionen die Verlängerung der am 31. März 1884 ablaufenden Vertragstarife mit Rücksicht auf die unter deren Herrschaft hervorgetretenen Unzuträglichkeiten und Betriebserschwernisse nur unter der Bedingung, daß, wie früher die Vereinigung mehrerer Zechen zu einem Vertrag ausgeschlossen und das Gewicht der einzelnen Sendungen auf mindestens 200 bis höchstens 400 t festgesetzt würde.

Der Bezirkseisenbahnrat sprach sich mit Rücksicht auf den Wettbewerb der englischen Kohlen für die Beibehaltung der Vertragstarife aus, erklärte sich aber auch mit der von den Direktionen vorgeschlagenen Abänderung der Bedingungen mit der Maßgabe einverstanden, daß es mehreren an ein und dieselbe Station angeschlossenen Zechen gestattet werden möge, sich zu einem Vertrag zu vereinigen,

und daß das Gewicht jeder Sendung auf mindestens 200, höchstens 400 t festgesetzt werde.

Die Eisenbahndirektionen schlossen sich diesem Gutachten an und befürworteten nur, das Höchstgewicht jeder Sendung auf 300 t zu beschränken, weil sonst die Vereinigung von drei kleineren oder zwei größeren Sendungen zu einem, durch eine Lokomotive zu befördernden Zug nicht möglich sein würde.

Nach diesem Vorschlag wurde hierauf die Beibehaltung der Vertragstarife genehmigt (15. Juni 1884).

Die Ausschließung der Gaskohle erfolgte, weil für die Aufnahme ein wirtschaftliches Bedürfnis nicht anerkannt werden konnte, und weil nicht nur alle rheinisch-westfälischen, sondern alle deutschen Orte mit Gasanstalten in diese Ausnahmetarife hätten aufgenommen werden müssen, was nicht angängig erschien. Da es sich ohne große Komplikation der Kohlentarife nicht ermöglichen ließe, alle Gasanstalten in dieselben aufzunehmen, und es als nicht richtig erschien, die Ermäßigungen allein für die Gasanstalten des Ruhrgebiets bestehen zu lassen, so wurde die Ausscheidung der Gasanstalten unter Wahrung einer angemessenen Kündigungsfrist befürwortet.

Für den rheinisch-westfälisch-niederländischen Kohlenverkehr wurden am 1. Januar 1889 unter Aufhebung des Tarifs vom 15. Juni 1884 neue Tarife ohne wesentliche Änderungen gegenüber den bisherigen ausgegeben. Eine neue Ausgabe erfolgte am 1. Oktober 1895, die wieder durch die Ausgabe vom 1. April 1897 abgelöst wurde.

Als letzter direkter Ausnahmetarif der Vorkriegszeit bestand im norddeutsch-niederländischen Eisenbahnverband der Ausnahmetarif vom 1. Februar 1910. Die Grundsätze für die Bildung der Frachtsätze dieses Tarifs deckten sich im allgemeinen mit denen des am gleichen Tag außer Kraft tretenden Ausnahmetarifs vom 1. April 1897.

Der Ausnahmetarif vom 1. Februar 1910 galt für Steinkohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenbriketts, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts von rheinisch-westfälischen Stationen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen. Das Versandgebiet umfaßte das Ruhrgebiet (einschl. der linksrheinischen Kohlenversandstationen Homberg [Niederrhein], Mörs usw.), das Aachener (Inde- und Wurm-) Gebiet sowie das linksrheinische Braunkohlengebiet. (Für den Braunkohlenverkehr nach den Niederlanden bestand bis zum 1. Februar 1910 eine besondere Tarifausgabe.) Das Empfangsgebiet erstreckte sich auf fast sämtliche Stationen

der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen,  
der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft,

der Niederländischen Central-Eisenbahn-Gesellschaft und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Ausnahmetarif zerfiel in folgende drei Abteilungen:

- Abteilung A: Frachtsätze für Einzelsendungen von mindestens 10 t von sämtlichen Kohlenversandstationen der vorgenannten Kohlenversandgebiete nach dem gesamten Empfangsgebiet des Tarifs;
- Abteilung B: Frachtsätze für Sendungen von mindestens 45 t von sämtlichen Kohlenversandstationen der vorgenannten Kohlenversandgebiete nach einer Reihe niederländischer Stationen, in denen sich der Wettbewerb der englischen Kohle gegen die deutsche Kohle besonders fühlbar machte;
- Abteilung C: (Vertragszugtarif) Frachtsätze für geschlossene Sendungen von 200—300 t von sämtlichen Kohlenversandstationen des Ruhrgebiets (einschl. Homberg (Niederrhein), Mörs usw. nach Amsterdam, Rotterdam usw.

Im Jahr 1913 wurden abgefertigt:

a) vom Ruhrgebiet:			
nach dem 10-t-Tarif . . . . .	1 004 593 t		
nach dem 45-t-Tarif . . . . .	554 585 t		
nach dem Vertragszugtarif . . . . .	2 902 031 t	4 461 209 t	
b) vom Aachener (Inde- und Wurm-) Gebiet:			
nach dem 10-t-Tarif . . . . .	160 707 t		
nach dem 45-t-Tarif . . . . .	1 378 t		
			162 085 t
Insgesamt:			4 623 294 t.

An der Versandmenge von 4 623 294 t war beteiligt das Ruhrgebiet mit 96,5 % (4 461 209 t), das Aachener Gebiet mit 3,5 % (162 085 t).

Von der Versandmenge des Ruhrgebiets von 4 461 209 t fielen auf den

- a) 10-t-Tarif = 22,5 % (1 004 593 t),
- b) 45-t-Tarif = 12,4 % (554 585 t),
- c) Vertragszugtarif = 65,1 % (2 902 031 t).

Von der Versandmenge des Aachener Gebiets von 162 085 t fielen auf den  
 10-t-Tarif = 99,1 % (160 707 t),  
 45-t-Tarif = 0,9 % (1 378 t).

Im einzelnen sah der Ausnahmetarif, wie folgt, aus:

1. Abteilung A (10-t-Tarif).

Die Tarifsätze waren für die Gesamtentfernungen von Versand- bis Empfangstation nach gleichen Einheitsätzen durchgerechnet. Die Entfernungen für die deutschen Strecken bis zu den niederländischen Grenzübergängen waren über den kürzesten Eisenbahnweg gebildet. Der gleiche Grundsatz galt im allgemeinen auch für die Berechnung der Entfernungen auf den niederländischen Strecken. Ausnahmen ergaben sich dort, wo die kürzesten Entfernungen nicht auf den eigenen Strecken der betreffenden niederländischen Verwaltungen lagen, sondern sich über die Strecken anderer Verwaltungen rechneten. Hier wurden dann die kürzeren Strecken des Wettbewerbswegs übernommen.

Die Frachtsätze der Abteilung A beruhten auf den Einheiten des preussischen Rohstofftarifs

bis 350 km . . . . .	2,2 Pfg. für das tkm	} 70 Pf. Abf.-Gebühr für die t.
über 350 km Anstoß von . . . . .	1,4 Pfg. für das tkm	

Bei Gesamtentfernungen bis 50 km war, ähnlich wie im inneren Verkehr der preußischen Staatsbahnen, der Spezialtarif III, soweit gleich oder billiger, eingestellt.

In Abweichung hiervon waren die Frachtsätze für den Verkehr mit den niederländischen Stationen der Großen Belgischen Centralbahn über Aachen und Dalheim nach dem der Berechnung des rheinisch-westfälischen-belgischen Kohlenausnahmetarifs zugrunde liegenden Einheitssatz von 2,1 Pfg. für das tkm + 80 Pfg. Abfertigungsgebühr für die t berechnet, soweit sich diese Berechnung günstiger stellte als die nach dem preußischen Rohstofftarif, was durchweg bei Entfernungen über 100 km der Fall war. Mit der Übernahme der Strecken der Großen Belgischen Centralbahn durch den belgischen und niederländischen Staat wurde diese Ausnahme am 1. Juni 1899 beseitigt.

## 2. Abteilung B (45-t-Tarif).

Der Tarif bestand seit 1884, allerdings für Mengen von mindestens 50 t. Da mit der fortschreitenden Einführung des 15-t-Wagens die Auflieferung von 50 t sich immer schwieriger gestaltete, wurde später die Mindestmenge auf 45 t herabgesetzt.

Bei Bemessung der Einheitsätze für den 45-t-Tarif waren die niederländischen Empfangstationen in verschiedene Gruppen eingeteilt. Für die Zuteilung der Empfangstationen zu den einzelnen Gruppen waren in der Hauptsache die Wettbewerbsverhältnisse des Wasserwegs gegen den Eisenbahnweg und ferner die Wettbewerbsverhältnisse der englischen gegen die deutsche Kohle maßgebend. Zu bemerken ist die verschiedenartige Behandlung des Steinkohlen- und Braunkohlenverkehrs sowohl hinsichtlich der Tarifbildung als auch des Empfangsgebiets.

Die Einheitsätze für Steinkohlen betragen:

Gruppe Rotterdam usw.	1,7 Pfg. je tkm	nebst 1 Mark	Abfertigungsgebühr je t,
„ Utrecht	1,8	„ „ „	1 „ „ „
„ Arnheim	1,9	„ „ „	1 „ „ „

Für Braunkohle betragen die Sätze:

Gruppe Rotterdam usw.	1,9 Pfg. je tkm	nebst 60 Pfg.	Abfertigungsgebühr je t,
„ Arnheim	2	„ „ „	60 „ „ „
„ Groningen	1,7	„ „ „	1 Mark „ „
„ Zwolle	1,8	„ „ „	1 „ „ „
„ Maastricht	1,9	„ „ „	1 „ „ „

Im Jahr 1896 wurde von der rheinisch-westfälischen Kohlenindustrie die Ausdehnung des 45-t-Tarifs nach den Stationen des Twenthe-Bezirks (Enschede, Hengelo, Almelo) beantragt mit der Begründung, daß die dortigen Kohlenverbraucher, unterstützt durch einen von der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft eingeführten, äußerst niedrigen Einfuhrsahmetarif von Amsterdam und Rotterdam, in größerem Umfang zum Bezug englischer Kohlen übergingen. Der Antrag wurde abgelehnt, weil der 45-t-Tarif nur für bestimmt abgegrenzte Verkehrsgebiete eingerichtet sei und seine Ausdehnung auf die in der Nähe der deutschen Grenze gelegenen Stationen Rückwirkungen auf den inneren deutschen Kohlen-

verkehr zur Folge haben würde, die ohne Zweifel zu begründeten Beschwerden und Berufungen führen müßten. Eine zur Vermeidung dieser Einwirkungen etwa stattfindende Übertragung der höheren Kohlenfrachten der deutschen Grenzstationen auf die niederländischen Stationen bis zur Ausgleichung der Unterschiede würde aber wichtige Plätze, wie z. B. Enschede, von der Frachtermäßigung ausschließen und so den beabsichtigten Zweck verhindern.

Abteilung C (Vertragszugtarif) für geschlossene Sendungen von 200—300 t (über Emmerich, Venlo und Winterswyk).

Der Ausnahmetarif bestand nur für das Ruhrgebiet, und zwar nur für den Verkehr mit Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft über Winterswyk sowie mit Stationen der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen und der Niederländischen Central-Eisenbahn-Gesellschaft über Emmerich und Venlo.

Die deutschen Versandstationen im Ruhrgebiet waren geographisch in drei Gruppen eingeteilt. Es umfaßte:

- Gruppe 1 die Stationen westlich der Linie Buer-Nord (ausschl.) — Hugo (einschl.) — Katernberg (einschl.) — Kray (ausschl.) — Steele (einschl.) — Kupferdreh (einschl.);
- Gruppe 2 die Stationen östlich der Grenzlinie der Gruppe 1 bis zur Linie Recklinghausen Hbf. (ausschl.) — Herne (einschl.) — Laer (Kr. Bochum) (ausschl.) — Weitmar (ausschl.) — Blankenstein (Ruhr) (ausschl.);
- Gruppe 3 die Stationen östlich der Grenzlinie der Gruppe 2.

Das niederländische Empfangsgebiet umfaßte folgende Strecken:

a) über Winterswyk :

nach den an den nachstehend aufgeführten Strecken gelegenen Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft (Holländische Bahn):

Winterswyk—Apeldoorn—Amersfoort—Amsterdam—Haarlem—  
Zandvoort  
Voorschoten ,

Haarlem—Hoofddorp— $\frac{\text{Aalsmeer—Uithoorn}}{\text{Rijp—Wetering}}$  ,

Haarlem—Velsen— $\frac{\text{Uitgeest}}{\text{Ijmuiden}}$  ,

$\frac{\text{Aalsmeer}}{\text{Uithoorn}}$ —Amsterdam—Willemspark,

Amsterdam—Zaandam— $\frac{\text{den Helder}}{\text{Enkhuizen}}$  ,

Alphen—Oudshoorn—Uithoorn—Nieuwersluis,

Alkmaar—Hoorn—Medemblik,

Amersfoort—Utrecht (einschl. Utrecht Gasfabrik und Utrecht Vechbrug)—Gouda—Rotterdam—Hillegersberg—Delft—'s Gravenhage,

Winterswyk—Varsseveld—Arnheim—Kesteren—  
Dinxperlo  
Woudenberg—Scherpenzeel,  
Dordrecht—Rotterdam,  
Dordrecht—Roosendaal, Hoek van Holland  
Schiedam—Voorburg—Leidschendam—Scheveningen (Duinstraat)  
(Kurhaus);

b) über Emmerich:

nach den an den nachstehend aufgeführten Strecken gelegenen Stationen der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen (Niederländischen Staatsbahn):

Zevenaar—Arnheim—Utrecht—  
 { Amsterdam  
Leiden  
Rotterdam—Hillegersberg  
Schoonhoven  
's Gravenhage

Ede—Wageningen,

Arnheim—Nijmegen—Herzogenbusch—Boxtel—Breda—  
 { Rotterdam,  
Vlissingen,

Herzogenbusch—  
 { Tilburg  
Lage—Zwaluwe—Moerdijk  
Roosendaal,

sowie nach den Stationen

Amersfort                      Soesterberg  
 Baarn                          Utrecht Gasfabrik  
 de Bilt                         Utrecht Vechtbrug  
 Soest

der Niederländischen Central-Eisenbahn-Gesellschaft;

c) über Venlo:

nach der Station Amsterdam und den an den nachstehend aufgeführten Strecken gelegenen Stationen der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen (Niederländischen Staatsbahn):

Venlo—Boxtel—  
 { Utrecht  
Breda—Rotterdam—Hillegersberg  
Vlissingen,  
 Herzogenbusch—  
 { Tilburg  
Lage—Zwaluwe—Moerdijk  
Roosendaal,

sowie nach den Stationen

Amersfoort  
 Utrecht Gasfabrik  
 Utrecht Vechtbrug

der Niederländischen Central-Eisenbahn-Gesellschaft.

Im Jahr 1897 beantragte die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn die Ausdehnung des Vertragszugtarifs für die an ihre Stationen an-

geschlossenen Zechen nach allen über Gronau leitenden Stationen der Niederländischen Bahnen, d. h. nach den Stationen des nördlichen Netzes der Niederländischen Staatsbahnen einschl. der Strecke Leeuwarden—Stavoren der Holländischen Eisenbahn. Begründet wurde der Antrag damit, daß in dieses Gebiet noch große Mengen englischer Kohlen eingeführt würden, zu deren Verdrängung die jetzigen Tarife nicht ausreichten. Die beteiligten Eisenbahndirektionen entschieden, daß

1. der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn allein die Versorgung des nördlichen Holland mit Ruhrkohlen auf Grund billiger Tarife nicht überlassen werden könne,
2. daß vielmehr bei Erstellung billiger Frachtsätze nach Nordholland auch die Staatsbahnen gleich niedrige Sätze von ihren Stationen aus erhalten müßten,
3. daß hierzu aber ein ausreichendes Verkehrsbedürfnis nicht anzuerkennen sei.

Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs betragen, wie bereits ausgeführt, bei der Einführung nach den Hafenstationen von den ihrer geographischen Lage nach in drei Gruppen eingeteilten Ruhrkohlenversandstationen für wöchentlich einen Sonderzug

für Stationsgruppe I = 49 $\mathcal{M}$	}	für 10 t.
„ „ II = 50 „		
„ „ III = 51 „		

Zechenfrachten wurden nicht erhoben. Diese Frachten galten auch für die den Hafenstationen vorgelegenen Stationen, soweit nicht die allgemeinen Kohlausnahmetarife billiger waren.

Die Sonderzugtarife ermäßigten sich um

1 $\mathcal{M}$ für 10 t, wenn wöchentlich 2 Sonderzüge,
2 „ „ 10 t, „ „ 3 „
3 „ „ 10 t, „ „ 4 „
4 „ „ 10 t, „ „ 5 „
5 „ „ 10 t, „ „ 6 und mehr Sonderzüge

aufgeliefert wurden, so daß bei täglicher regelmäßiger Aufgabe eines Zugs der Frachtsatz 44, 45 und 46  $\mathcal{M}$  für 10 t betrug.

Die versendende Zeche oder deren Zahl von fünf war bei Vermeidung einer Vertragsstrafe verpflichtet, auf die Dauer eines Jahrs wöchentlich mindestens 200 und höchstens 300 t Belastung zur Beförderung zu bringen (ursprünglich 250—400 t).

Am 1. April 1888 wurde der Vertragszugtarif um je 2  $\mathcal{M}$  für 10 t auf Antrag der niederländischen Eisenbahnverwaltungen ermäßigt, so daß von da ab die Gruppensätze betragen für 10 t:

Gruppe 1: 47 $\mathcal{M}$ oder für täglich einen Zug 42 $\mathcal{M}$
„ 2: 48 „ „ „ „ „ „ 43 „
„ 3: 49 „ „ „ „ „ „ 44 „

Auf diese Sätze gewährten die niederländischen Eisenbahnen noch eine Rückvergütung von 5  $\mathcal{M}$  für 10 t, so daß die Frachten in Wirklichkeit nur 37, 38 und 39  $\mathcal{M}$  für 10 t betragen.

In dieser Höhe sind die Sätze des Ausnahmetarifs bis zuletzt beibehalten worden.

Am 1. April 1896 wurde der Vertragszugtarif auf den Verkehr nach den Stationen der Holländischen Eisenbahn nördlich von Amsterdam und Haarlem sowie auf die Strecke Schiedam—Hoek van Holland, und am 1. April 1909 auf die Strecken 's Gravenhage—Scheveningen { Duinsstraat  
(Kurhaus)  
sowie Schiedam—Voorburg—Leidschendam der Holländischen Eisenbahn durch Anstoß von 2  $\mathcal{M}$  an die vorstehenden Frachten ausgedehnt.

Für die Anwendung des Vertragszugtarifs bestand bis Ende 1880 die Bestimmung, daß jeder Zug von nur einer Zeche aufgeliefert werden mußte. Anfangs 1881 wurde zur Begegnung der Wettbewerbsbestrebungen der früheren Bergisch-Märkischen Bahn die gemeinschaftliche Auflieferung der Züge von mehreren, bis höchstens fünf Zechen derselben Tarifgruppe zugelassen. Da diese Bestimmung jedoch zu erheblichen Betriebschwierigkeiten führte, wurde sie am 1. April 1884 nach Anhörung des Bezirkseisenbahnrats dahin abgeändert, daß die Züge von mehreren, höchstens fünf Zechen nur dann aufgeliefert werden konnten, wenn die Zechen an eine und dieselbe Station angeschlossen waren. Gleichzeitig wurde, um auch den kleineren Zechen die Nutzbarmachung des Tarifs zu erleichtern, die Höchst- und Mindestbelastung der Züge auf 200—300 t herabgesetzt.

Am 1. April 1896 wurde auf Antrag des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats die Bestimmung über die gemeinsame Auflieferung der Züge abermals geändert und zwar dahin, daß die aufliefernden Zechen auch an verschiedene Stationen angeschlossen sein könnten, wenn sie an dem Beförderungsweg der Züge gelegen waren. Der Zweck dieser letzteren Änderung war, einen größeren Kreis von Zechen an der Versorgung des niederländischen Absatzmarkts zu beteiligen.

Die Frachtsätze des Vertragszugtarifs galten nur für Sendungen nach niederländischen Stationen. Ihre Anwendung zur Umkartierung von Sendungen nach belgischen Stationen war nicht gestattet.

Nachstehend ein Auszug aus dem einschlägigen Vertrag:

**Vertrag.** (Auszug.)

„Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat zu Essen einerseits, die Königliche Eisenbahndirektion zu Essen, die Generaldirektion der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen zu Utrecht und die Generaldirektion der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Amsterdam, die für

diesen Vertrag Wohnsitz wählen bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Essen, andererseits, schließen auf Grund des im norddeutsch-niederländischen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarifs vom 1. Februar 1910 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks) und Steinkohlenbriketts, Abteilung C, folgenden Vertrag:

§ 1.

Anzahl der Sendungen.

Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat übernimmt die Verpflichtung, in der Zeit vom 1. April 1915 bis 30. September 1915

I. über Emmerich (II. über Venlo, III. über Winterswijk) arbeits-täglich je eine geschlossene Sendung von 200—300 t Steinkohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks) oder Steinkohlenbriketts nach den an den nachstehend aufgeführten Strecken gelegenen Stationen . . . . nach Maßgabe der Bestimmungen des genannten Ausnahmetarifs von den nachbezeichneten Zechengruppen zur Beförderung aufzuliefern zu lassen.

Jede geschlossene Sendung darf Beistellungen von höchstens fünf der zu einer Gruppe gehörenden Zechen enthalten.

Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat haftet den Eisenbahnverwaltungen gegenüber für die genaue Erfüllung der den Zechenverwaltungen durch die Tarifbestimmungen und diesen Vertrag auferlegten Verpflichtungen.

§ 2.

Zusammenstellung der Wagen.

Die Zusammenstellung der Wagen jeder einzelnen geschlossenen Sendung hat in der in Ziffer 1 der besonderen Bestimmungen der Tarifabteilung C vorgeschriebenen Weise zu erfolgen.

§ 3.

Berechnung der Fracht.

Die Fracht für 10 000 kg, einschl. der Anschluß- (Zechen-) Fracht und der Gebühr für die Überführung nach der Entladestelle auf der Empfangstation, beträgt für die Sendungen

von den Stationen:

- a) Altenessen, Altenessen Rh., Bergeborbeck, Bottrop Süd, Dinslaken, Duisburg-Meiderich Süd, Essen Hbf., Essen Nord, Essen-Rellinghausen, Essen-Rüttenscheid, Essen West, Frintrop, Hamborn-Neumühl, Hervest-Dorsten, Horst (Emscher) Nord, Hugo, Karnap, Katernberg Nord, Mathias Stinnes, Mülheim (Ruhr)-Heißen, Mülheim (Ruhr)-Styrum, Oberhausen, Oberhausen (Fil. Gutehoffnungshütte) und Oberhausen West . . . . . 42 M.
- b) Bochum-Rienke, Dahlhausen (Ruhr), Gelsenkirchen-Bismarck, Gelsenkirchen Hbf., Gelsenkirchen-Schalke, Gelsenkirchen-Schalke Süd, Gelsenkirchen-Wattenscheid, Herne, Kray Nord, Kupferdreh, Recklinghausen Süd, Rotthausen (Kr. Essen), Steele Nord, Wanne, Wattenscheid und Werden . . . . . 43 M.
- c) Aplerbeck, Barop, Blankenstein (Ruhr), Bodelschwingh, Bredenscheid, Castrop, Dortmund Vschbf., Dortmunderfeld, Holzwickede,

Laer (Kr. Bochum), Langendreer, Lütgendortmund, Marten, Mengede, Merklinde, Obereving, Preußen, Rauxel, Recklinghausen Hbf., Recklinghausen Ost, Sinsen und Weitmar . . . . . 44 *M.*

Für Sendungen nach den nördlich von Amsterdam und Haarlem sowie an den Strecken

Haarlem—Zandvoort,  
Velsen—Ymuiden,  
Haarlem—Hoofddorp—  $\left\{ \begin{array}{l} \text{Aalsmeer—Uithoorn} \\ \text{Rijp—Wetering} \end{array} \right\}$ ,  
 $\left. \begin{array}{l} \text{Aalsmeer} \\ \text{Uithoorn} \end{array} \right\}$  — Amsterdam Willemspark,  
's Gravenhage—Scheveningen—  $\left\{ \begin{array}{l} \text{Duinstraat} \\ \text{Kurhaus} \end{array} \right\}$ ,  
Schiedam—  $\left\{ \begin{array}{l} \text{Hoek van Holland} \\ \text{Voorburg—Leidschendam} \end{array} \right\}$

gelegenen Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft (Holländischen Bahn) werden die vorstehenden Frachtsätze um 2 *M* für 10 000 kg erhöht.

Der Frachtberechnung wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen nach näherer Festsetzung der Tarifvorschriften zugrunde gelegt.

§ 4.

Verschiebegebühren und Vertragstrafen.

Die gemäß Ziffer 1 und 3 der besonderen Bestimmungen der Tarifabteilung C für die nicht vorschriftsmäßige Zusammenstellung der Wagen oder die für die nicht vollständige Belastung der einzelnen geschlossenen Sendungen etwa verfallenen Verschiebegebühren und Vertragstrafen, für deren Zahlung bei Weigerung der Zechen das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat haftet, werden eingezogen bei den geschlossenen Sendungen

I. über Emmerich und Winterswijk:

Zechengruppe 1 von der Zeche Consolidation der Bergwerks-Aktiengesellschaft Consolidation zu Gelsenkirchen-Schalke;

Zechengruppe 2 von der Zeche Recklinghausen I/II der Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft zu Dortmund usw.

II. über Venlo:

Zechengruppe 1 von der Zeche Consolidation der Bergwerks-Aktiengesellschaft Consolidation zu Gelsenkirchen-Schalke usw.

§ 5.

Vermehrung der Zahl der Sendungen.

Die über die vertraglich vereinbarte Zahl hinaus angelieferten geschlossenen Sendungen unterliegen, sofern sie von der Versandbahn zur Beförderung übernommen werden, ebenfalls den Bestimmungen dieses Vertrags.

Die Eisenbahnverwaltungen behalten sich jedoch vor, die für den Weg über Venlo etwa über die vertraglich festgesetzte Zahl hinaus aufgelieferten geschlossenen Sendungen über Emmerich zu befördern. Die außergewöhnlichen geschlossenen Sendungen für den Venloer Weg sind daher getrennt von den regelmäßigen geschlossenen Sendungen aufzuliefern. Sie dürfen Wagen nach Stationen der Strecken Venlo—Eindhoven—Best nicht enthalten.“

Soweit sich für einzelne Verkehrsbeziehungen die Frachtsätze des Vertragszugtarifs höher stellten als die des 10- und 45-t-Tarifs — neben denen im Gegensatz zum Vertragszugtarif noch die Zechenanschlußfrachten berechnet wurden — wurden die Sendungen zu den Frachtsätzen dieser Tarife auch mit den Vertragszügen befördert, und zwar wurden diese Mengen auch auf die für den Vertragszug vorgeschriebenen Mengen angerechnet. Diese Vergünstigung erwies sich jedoch in der Praxis als zu weitgehend. Es war festgestellt worden, daß bei einem Zug von 200—300 t zuweilen bis zu 60 % nach dem 10- und 45-t-Tarif zu berechnen waren.

Bei nicht genügender Auslastung der Vertragszüge wurde für jede an der festgesetzten Mindeststärke von 200 t fehlende Ladung von 10 t eine Vertragsstrafe von 15 *M* erhoben, die den beteiligten Verwaltungen zu gleichen Teilen zufiel.

Über die Vor- und Nachteile der Vertragszüge in betrieblicher Hinsicht waren die Ansichten stets geteilt. Bei unparteilicher Würdigung der Verhältnisse kann wohl gesagt werden, daß die Züge für den Eisenbahnbetrieb größere Vorteile brachten als Nachteile.

Die direkten Züge, mit denen die Vertragszugsendungen ohne Umbehandlung und Aufenthalt den niederländischen Übergangstationen zugeführt wurden, begannen fast ausschließlich in Herne und Wanne, weil die Stationen wegen ihrer Lage als Zugangstationen für diese Sendungen am besten geeignet waren. Die von den Zechen hintergelegener Stationen beizustellenden Wagen wurden mit den dafür bestimmten Zügen bis zu diesen Stationen vorgeschoben, während die Wagen der an der Zugstrecke gelegenen Zechen von den Zügen unterwegs aufgenommen wurden.

Außer den Zugbildungstationen wurden Sammel- und Rangierbahnhöfe von diesen Zügen nicht berührt, sie liefen nach Aufnahme der Wagen auf der letzten Unterwegstation oder nach etwa schon vorher erreichter voller Belastung geschlossen bis zur Grenzübergangstation durch.

Die Rückgabe der Wagen von den niederländischen Bahnen erfolgte teils leer, teils beladen mit Erz, je nachdem die Seedampfer in Amsterdam und Rotterdam Erze anbrachten und die Schifffahrtverhältnisse auf dem Rhein, die Höhe der Schiffsfrachten und das Vorhandensein von Schiffsraum die Beförderung der Erze auf dem Wasserweg zuließen oder nicht. Die Rückbeförderung der Wagen geschah auf den niederländischen Strecken im allgemeinen durch die gewöhnlichen Güterzüge, hier jedoch in besonderen geschlossenen Gruppen. Jedenfalls wurden besondere Leer-

wagen- oder Erzzüge nicht übergeben, deren Zusammenstellung erfolgte vielmehr erst auf den deutschen Grenzübergangstationen.

Ferner konnte infolge der dem Kohlensyndikat auferlegten vertraglichen Verpflichtung zur Auflieferung regelmäßiger täglicher Sendungen zu allen Jahreszeiten mit einer etwa gleichmäßig starken Verkehrsmenge gerechnet und der Betrieb für das ganze Vertragsjahr hiernach eingerichtet werden, was nach Fortfall der Vertragszüge nicht mehr der Fall war.

Wie früher, so wendet sich auch jetzt noch die Kohlenabfuhr Richtung Holland zum weitaus größten Teil den Rheinhäfen zu. Bei Behinderung der Rheinschiffahrt hört der Hafenverkehr auf und wendet sich bis zum Wechsel in den Witterungsverhältnissen wieder dem Eisenbahnweg nach den Grenzübergangstationen zu. Daß aus derartigen Verhältnissen, bei denen der Verkehr bald dieser, bald jener Strecke zufällt, Schwierigkeiten für den Betrieb entstehen, leuchtet ohne weiteres ein. Es ist dies um so mehr der Fall, als das Kohlensyndikat in seinen gewöhnlichen Dispositionen für die Beteiligung der Zechen an der Versorgung des ausländischen Markts nicht mehr gebunden ist, wohingegen es bei den Vertragszügen nur gewisse Zechengruppen beteiligen konnte, über deren Zusammensetzung die Eisenbahn zu befinden hatte. Aus diesem Grund war es auch möglich, die Beteiligungsanteile der Zechen in der Hauptsache mit bestimmten und zwar regelmäßig verkehrenden Zügen zu befördern, während nach Aufhebung der Vertragszüge wegen der häufigen und plötzlichen Verkehrsschwankungen auf den einzelnen Strecken hauptsächlich nur Bedarfzüge eingelegt werden konnten, deren plötzliche und pünktliche Durchführung angesichts des steten Wechsels nicht immer gewährleistet werden konnte. Da außerdem die durch die Behinderung der Schiffahrt, die Höhe der Schiffsfrachten sowie das Vorhandensein von Schiffsraum bedingten Verkehrsschwankungen erfahrungsgemäß am meisten in den schon an und für sich verkehrsstärksten Zeiten auftreten, so erhöhten sich nach Wegfall der Vertragszüge die Betriebschwierigkeiten noch weiter. Ferner waren die Zechen durch die Vertragsbestimmungen verpflichtet, die für die geschlossenen Sendungen bestimmten Wagen geschlossen und nach bestimmter Stationsfolge geordnet zu übergeben. Hierdurch allein wurde es möglich, die Wagen von den Sammel- und Rangierbahnhöfen fern zu halten und sie direkt der Grenze zuzuführen.

An etwaigen, aus einer Aufhebung der Vertragszüge entstehenden Vorteilen wäre nur die um etwa 1—2 Tage kürzere Umlaufzeit der Wagen zu nennen gewesen, sowie die bessere Ausnutzung einiger Zugpersonale, die bei der Fahrt nach den Ruhrhäfen vielleicht zweimal am Tag hätten nutzbar gemacht werden können. —

Infolge der Kriegsverhältnisse wurde der Vertragszugtarif am 1. April 1916, der 45-t-Tarif am 1. Juli 1916 und der 10-t-Tarif am 1. April 1918 und damit der Rest des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen vom 1. Februar 1910 aufgehoben.

Es trat an die Stelle des Ausnahmetarifs vom 1. Februar 1910 zwar ein Ersatztarif, der wohl noch den Namen des früheren Tarifs führte, mit dessen Aufbau und Einrichtung aber nichts mehr gemein hatte. Er enthielt lediglich nach den deutschen Kriegszuschlägen unter Hinzurechnung einer Ergänzungsabfertigungsgebühr festgesetzte Zuschlagsfrachtsätze, die neben den bis zum 1. August 1917 für die Spezialtarife II (5-t-Sendungen) und III (10-t-Sendungen) gültig gewesenen Frachtsätzen der Tarifhefte 3—7 des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs zur Anwendung kamen. Nach Aufhebung dieser Tarifhefte am 1. August 1917 fanden jedoch die S ä t z e in vorstehend genannter Höhe weiter Anwendung.

Am 1. Oktober 1920 wurde auch der norddeutsch-niederländische Gütertarif und damit auch der Ersatzausnahmetarif für Kohlen aufgehoben, so daß von diesem Tag ab im Kohlen- wie auch im Güterverkehr mit den Niederlanden ein tarifloser Zustand war. Die Sendungen wurden nunmehr zum Teil an der Grenze umbehandelt, zum Teil direkt abgefertigt (kartiert), die Fracht aber in beiden Fällen nur bis und ab Grenze nach den inneren Tarifen der beteiligten Bahnen berechnet

Dieser tariflose Zustand war auf die Dauer unhaltbar. Man trat deshalb im Sommer 1921 mit den niederländischen Bahnen wegen alsbaldiger Erstellung eines neuen Kohlentarifs in Verbindung, der dann auch am 1. November 1921 eingeführt wurde. Die Sendungen wurden mit direkter, auf die Bestimmungstation lautender Frachtkarte über den vom Absender vorgeschriebenen Übergang abgefertigt. Die deutschen Versandstationen berechneten die Fracht für die gesamte Beförderungstrecke, und zwar für die deutsche Strecke in Mark, für die niederländische in Gulden. Die Umrechnung geschah durch die niederländischen Empfangstationen. Für die deutsche Strecke wurde die Fracht nach Klasse Dn 5, Dn 10 oder D berechnet, während für die niederländische Strecke neben den Sätzen der Klasse B — 5-t-Sendungen — und denen des für mindestens 10 t gültigen niederländischen Ausnahmetarifs 3 auch noch die Sätze der Klasse C vorgesehen waren, da diese bei Nichtausnutzung des Ladegewichts der gestellten Wagen eine billigere Fracht ergeben konnten als der an die Ausnutzung des Ladegewichts der Wagen gebundene Ausnahmetarif.

Im Jahr 1922 wurde der bisher als besonderes Tarifheft herausgegebene deutsch-niederländische Kohlenausnahmetarif in den Teil II des

in der Aufstellung begriffenen neuen allgemeinen deutsch-niederländischen Gütertarifs eingearbeitet. Dieser neue deutsch-niederländische Gütertarif, enthaltend also auch einen Ausnahmetarif (12 a) für Steinkohlen usw. von deutschen nach niederländischen Stationen, wurde am 1. September 1922 herausgegeben. Am gleichen Tag wurde der bisherige deutsch-niederländische Kohlentarif vom 1. November 1921 nebst Nachträgen aufgehoben.

Am 1. November 1925 trat auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn ein Kohlenausnahmetarif (6 a) ab Ruhrgebiet nach Holland in Kraft, der bei monatlicher Erreichung bestimmter Mengen eine Rückvergütung auf die gezahlte Fracht gewährt. Die niederländischen Bahnen geben durch einen niederländischen Refraktientarif bei Erreichung bestimmter Mengen und Züge gleichfalls eine Rückvergütung. Der Tarif gilt nicht für Aachener Stein- und rheinische Braunkohle.

#### b) Verkehr von den Niederlanden nach Deutschland

Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks (ausgenommen Gaskoks) und Steinkohlenbriketts von den niederländischen Kohlenversandstationen Heerlen, Kerkrade, Schaesberg-Mynstation und Simpelveld der Niederländischen Staatsbahn nach linksrheinischen Stationen bestand ein Ausnahmetarif nur für Einzelsendungen von mindestens 10 t. Der Tarif galt nur für den Versand der in der niederländischen Provinz Limburg geförderten Steinkohle usw. nach Deutschland. Die Umbehandlung fremder Kohle auf den niederländischen Versandstationen war tarifmäßig ausgeschlossen. Das deutsche Empfangsgebiet war auf die linksrheinischen Stationen bis Coblenz (Mosellinie ausgenommen) und Auw (an der Eifellinie) einschl. — südliche Grenzlinie im norddeutsch-belgischen Kohlenverkehr (Richtung von Belgien) für die Einfuhr belgischer Kohle — beschränkt.

Die Fracht wurde nach dem Rohstofftarif berechnet nach der Gesamtentfernung von der niederländischen Versand- bis zur deutschen Bestimmungstation, wobei niederländischerseits eine Mindestentfernung von 10 km eingerechnet war. Auf nähere Entfernungen fand, soweit billiger als der Rohstofftarif, der Spezialtarif III (2,6 Pf.) für das tkm. und 60 Pf. Abfertigungsgebühr) Anwendung.

### 3. Verkehr mit Belgien und Frankreich.

#### a) Verkehr nach Belgien.

Wenn es auch dem näher gelegenen und schon früher durch direkte Schienenwege mit Belgien verbundenen Aachener Kohlenrevier gelungen war, einen ziemlich regelmäßigen Kohlenabsatz dorthin zu erzielen, und

zwar schon zu einer Zeit, als für den Ruhrbezirk noch gar keine Möglichkeit vorlag, diesem Beispiel zu folgen, so hat sich doch auf die Dauer der Ruhrkohlenverkehr nach Belgien im Lauf der Zeit als viel mächtiger und nachhaltiger gezeigt, als der Versand von der Wurm und Inde.

Nachdem die Köln-Mindener und die Bergisch-Märkische Bahn schon früher Kohlentarife nach Belgien veröffentlicht hatten, richtete im Jahr 1867 auch die Rheinische Bahn ab Essen und Heißen direkte Sätze nach belgischen Stationen ein. Diese ergaben für ganz Belgien bei einer Entfernung von mehr als 60 Meilen einen Mittelsatz von ungefähr 100 Fr. für den Doppelwagen oder etwa 13¼ Thaler für 100 Ztr., d. h. ungefähr so viel, wie bis Bremen, Bremerhaven, Göttingen usw. im Norddeutschen Verband bei einer Entfernung von durchschnittlich 40 Meilen. Anfänglich wurden die rheinisch-westfälischen Produzenten durch eine auf den belgischen Linien plötzlich eingeführte Tariferhöhung, durch zahlreiche Unregelmäßigkeiten, ferner durch die in Belgien üblichen Refaktien u. dgl. abgeschreckt, in größerem Umfang Lieferungen nach Belgien zu übernehmen. Allmählich aber schwanden diese Übelstände und machten regelmäßigeren Verhältnissen Platz. Der deutsche Einheitsatz in den Anteilen des direkten Tarifs betrug 1 Silbergroschenpfennig für die Zentnermeile. In Belgien wurde für größere Entfernungen ungefähr derselbe Betrag, für den Durchgangsverkehr nach Frankreich jedoch ein niedrigerer Satz eingerechnet.

Um den Wettbewerb der Ruhrkohle mit der englischen Kohle in Antwerpen kräftiger zu unterstützen, wurde im Jahr 1870 ein gleichmäßiger Frachtsatz von 83 Fr. für 10 000 kg vereinbart, dem in Deutschland der Pfennigtarif und eine Expeditionsgebühr von 8 Sgr. für 100 Ztr. zugrunde lag.

Im Jahr 1873 war der Tarifstand wie folgt:

**B e r g i s c h - M ä r k i s c h e B a h n :**

1. See-Transit-Tarif vom 1. März 1870.

Direkter Verkehr — über Ruhrort—Aachen—Maastricht — mit der Station Antwerpen (transit) der Grand Central-Belge Bahn.

Die Frachtberechnung erfolgte nach der Tragfähigkeit des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 200 Zentner je Sendung.

Die Fracht für die Zechenanschlußbahn (Abholgebühr) und diejenige für die Verbindungsbahn nach den Docks in Antwerpen war in den Frachtsätzen enthalten.

Frachtsatz von Dortmund nach Antwerpen	22,4	Taler	je 200 Zentner
„ „ Essen nach Antwerpen . .	22,4	„ „	200 „
„ „ Langendreer			
„ „ nach Antwerpen . .	22,4	„ „	200 „
„ „ Mülheim (Ruhr)			
„ „ nach Antwerpen . .	22,4	„ „	200 „
„ „ Witten nach Antwerpen . .	22,4	„ „	200 „

2. Direkter Verkehr — über Aachen—Maastricht — zwischen der linksrheinischen Station Kohlscheidt der B.-M. B. und einzelnen Stationen der Grand Central-Belge Bahn.

Tarif vom 1. Oktober 1869 (Spez.-T. 2)

Bedingung: Aufgabe von 100 Zentnern mittels eines Frachtbriefs.

Frachtsatz je 100 Zentner:

von Kohlscheidt nach Simpelveld . . . . .	6,38	Frcs.
„ Maastricht . . . . .	14,88	„
„ Hasselt . . . . .	24,70	„

3. Direkter Verkehr zwischen rechtsrheinischen Kohlenstationen der B.-M. B. und Stationen der Grand Central-Belge Bahn.

Tarif vom 1. Oktober 1869 (Spez.-T. 1) über Aachen—Maastricht.

Bedingung: Aufgabe in geschlossenen Sendungen von je 200 Zentnern mit einem Frachtbrief.

Frachtsatz je 200 Zentner:

Essen—Antwerpen . . . . .	98,40	Frcs.
—Charleroi . . . . .	102,40	„
—Hasselt . . . . .	75,40	„
—Löwen . . . . .	90,40	„

4. Direkter Verkehr mit Stationen der Belgischen Staats- und Nord-Belge Bahn (über Aachen—Bleyberg).

Tarif vom 1. Dezember 1872.

Bedingung: Geschlossene Sendungen von je 200 Zentnern.

Frachtsatz für 20 Zentner (1000 kg).

Essen—Antwerpen—Bassin . . . . .	10,21	Frcs.
—Brüssel . . . . .	10,06	„
—Charleroi . . . . .	9,96	„
—Givet . . . . .	10,11	„
—Lüttich (Longdoz) . . . . .	8,03	„
—Moresnet . . . . .	6,41	„
—Namur . . . . .	9,61	„
—Spa . . . . .	7,63	„

5. Bergisch - Märkisch - Französischer Verkehr (über Aachen—Bleyberg).

Tarif vom 20. Mai 1873.

Bedingung: Geschlossene Sendungen zu 200 Zentner mit einem Frachtbrief.

Frachtsatz je 20 Zentner:

Von Dortmund nach Paris . . . . .	18,59	Frcs.
„ Essen nach Paris . . . . .	17,66	„
„ Kohlscheidt nach Paris . . . . .	13,92	„
„ Mülheim-Ruhr nach Paris . . . . .	17,24	„
„ Witten nach Paris . . . . .	18,36	„

Köln-Mindener Bahn:

1. Direkter Verkehr mit belgischen und französischen Stationen (über Deutz—Köln—Herbesthal).

Tarif vom 10. April 1867.

Bedingung: Volle Wagenladungen zu 200 Zentnern mit einem Frachtbrief. Frachtsatz je 200 Zentner:

Altenessen—Antwerpen . . . . .	110,25	Frcs.
„ —Brüssel (Nord et Midi) . . . . .	109,75	„
„ —Charleroi . . . . .	109,25	„
„ —Givet . . . . .	110,75	„

Altenessen—Lille . . . . .	135,25	Frcs.
„ —Löwen . . . . .	106,75	„
„ —Ostende . . . . .	121,25	„
„ —Tourcoing . . . . .	130,25	„

2. Direkter Verkehr mit belgischen und holländischen Stationen über Deutz—Cöln—Aachen—Maastricht.

Tarif vom 10. April 1867.

Bedingung: Volle Wagenladungen zu 200 Zentner mit einem Frachtbrief.  
Frachtsatz für 200 Zentner:

Altenessen—Aerschot . . . . .	97,75	Frcs.
„ —Löwen . . . . .	96,75	„
„ —Antwerpen . . . . .	100,25	„
„ —Roosendaal . . . . .	125,25	„

Rheinische Eisenbahn:

Direkter Verkehr mit Stationen der belgischen und französischen Bahnen über Herbesthal.

Ausnahmetarif vom 15. März 1867.

Bedingung: Geschlossene Sendungen von mindestens 150 000 kg = 3000 Zentnern.

Frachtsatz je 200 Zentner:

Essen—Antwerpen . . . . .	105,50	Frcs.
„ —Brüssel (Midi) . . . . .	105	„
„ —Charleroi . . . . .	104,50	„
„ —Givet . . . . .	106	„
„ —Löwen . . . . .	102	„
„ —Ostende . . . . .	116,50	„
„ —Spa . . . . .	93	„

Ein besonderer Ausnahmetarif nach Stationen der Großen Belgischen Centralbahn erschien am 1. Mai 1876 für Sendungen von 50 000 kg und ein zweiter einige Monate später für den Verkehr nach Antwerpen transit. Ermäßigungen im Verkehr mit Belgien traten auch im folgenden Jahr insofern ein, als beispielsweise der Frachtsatz von 13,04 Fr. für Sendungen nach Athus auf 15,15 Fr. für die Tonne ermäßigt wurde. Durch Ermäßigung des Frachtanteils der Rheinischen Bahn auf 0,92 Silbergroschenpfennig für die Zentnermeile wurde, in Verbindung mit eigenen großen Opfern der Zechen, für den rheinisch-westfälischen Koks erst die Möglichkeit geboten, mit Erfolg den Wettbewerb gegen den belgischen Koks, namentlich in Luxemburg, aufzunehmen. Hiergegen trat die Belgische Staatsbahn durch Frachtermäßigungen für belgische Kohle auf, namentlich im Verkehr mit Frankreich, Ermäßigungen, die den rheinisch-westfälischen Kohlen verweigert wurden.

Während überhaupt die Verkehrsbeziehungen mit den niederländischen Bahnen als günstig bezeichnet werden konnten, ließen die Tarifverhältnisse mit Belgien manches zu wünschen übrig.

Schon vor dem Jahr 1884 war von den rheinisch-westfälischen Eisenbahnen bei den belgischen Bahnen eine durch die Verstaatlichung der ersteren nötig gewordene Durchsicht und Umarbeitung der Tarife auf

ähnlicher Grundlage, wie im Verkehr mit den niederländischen Bahnen beantragt worden. Im Jahr 1884 bestand die Absicht, mit den belgischen Bahnen folgende Tarife zu vereinbaren.

1. einen Einwagentarif (2,2 Pfg., nebst je 5 *M* Expeditionsgebühr) nach allen belgischen Stationen,
2. einen 5-Doppelwagen-Tarif und zwar
  - a) nach Antwerpen und Löwen zu 1,7 Pfg. das tkm nebst 11,50 *M* Expeditionsgebühr und Zechenfracht,
  - b) nach den belgisch-französischen Grenzstationen, sowie nach den belgischen Hafen- und Binnenstationen Charleroi, Brüssel, Brügge, Gent, Ostende usw. zu 1,8 Pfg. je tkm nebst 11,50 *M* Expeditionsgebühr für den Doppelwagen, nach Lamorteau, Athus und Signeux zu 1,9 Pfg. nebst 11,50 *M* Expeditionsgebühr; (diese Sätze mit Rücksicht auf die deutsche Hochofenindustrie) und endlich
3. Vertragstarife nach Antwerpen und Löwen mit 51, 52 und 53 *M* für 10 000 kg.

Diese Arbeiten konnten jedoch nicht verwirklicht werden, da die belgischen Bahnen — mit Ausnahme der Großen Centralbahn —, unterstützt von den belgischen Zechen, sich gegen die Annahme der deutschen Vorschläge sträubten.

Ein Kontrakttarif von Stationen des Elberfelder Bezirks nach der Großen Belgischen Centralbahn war im Jahr 1884 wegen Differenzen im Abrechnungsverfahren aufgehoben worden.

Am 1. September 1885 wurden die Ausnahmefrachtsätze für 50 000 kg von Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln links- und rechtsrheinisch nach Givet außer Kraft gesetzt. Durch die infolgedessen notwendige Anwendung des Einwagentarifs traten Erhöhungen zwischen 5 Fr. und 13 Fr. für 10 t ein.

Große Schädigungen erlitt die Kohlenausfuhr nach Belgien auch durch einen im Jahr 1886 eingeführten belgischen internen Kohlentarif mit erheblichen Ermäßigungen, die einem Prohibitivzoll gegenüber der rheinisch-westfälischen Kohle gleichkamen.

Mit dem 20. August 1886 trat ein neuer Ausnahmetarif über Dalheim nach Stationen der Großen Belgischen Centralbahn für geschlossene Züge von 200—300 t in Kraft, durch den ermöglicht wurde, die Ruhrkohle unter gewissen Bedingungen zu annähernd gleichen Preisen, wie nach Rotterdam und Amsterdam, wieder nach Antwerpen und anderen wichtigen Plätzen in Belgien zu liefern.

Das Jahr 1888 brachte zwei anscheinend nicht ungünstige Neuerungen, indem mit der Großen Centralbahn ein neuer Tarif mit folgenden Sätzen zustande kam: Für Sendungen von 10 000 kg Einheitsatz: 2 Pfg. für das tkm nebst je 4 *M* Abfertigungsgebühr; für Sendungen von mindestens 50 000 kg Einheitsatz 1,7 Pfg. und 4 *M* Abfertigungsgebühr (nebst Zechenfracht); für Extrazüge von 250 bis 500 t: 1,5 Pfg. und je 4 *M* Ab-

fertigungsgebühr nebst Zechenfracht. Die Inkraftsetzung dieses Tarifs erfolgte am 1. April 1888.

Ferner traten am 1. Oktober 1888 neue Kohlentarife im Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn in Kraft, und zwar:

1. ein Einwagentarif nach allen belgischen Stationen (deutsche Anteile 2,1 Pfg. für das tkm nebst 4 *M* Abfertigungsgebühr);
2. Fünfwagentarife
  - a) nach den bedeutenderen belgischen Binnenstationen (1,9 Pfg. nebst 4 *M*) und
  - b) nach den belgisch-französischen Grenzstationen (1,8 Pfg. nebst 4 *M*). Die Zechenfrachten waren wie im Verkehr mit der Großen Centralbahn.

Die Belgische Staatsbahn verlangte gleichzeitig die Berechnung der Frachten über die kürzeste Route und gab die Absicht kund, den seit 1877 in Kraft stehenden Ausnahmetarif für die Beförderung belgischer Kohlen nach rheinisch-westfälischen Stationen umzuarbeiten, wobei die deutschen Anteile nicht höher sein dürften, als die Anteile im Verkehr aus Rheinland-Westfalen nach Belgien (2,1 Pfg. und 4 *M* statt 2,2 Pfg. und 6 *M*). Hierbei genossen sonach belgische Kohlen auf den deutschen Strecken billigere Sätze, als die deutschen Kohlen im Binnenverkehr. Gleichwohl wurde dem belgischen Verlangen entsprochen. Man fand die mit der Einführung ermäßigter Kohlenfrachten nach den Stationen der Belgischen Staatsbahn verknüpften Vorteile so erheblich, daß die Nachteile aus den in umgekehrter Richtung verlangten Frachtermäßigungen nach dem deutschen Empfangsgebiet dagegen nicht in Anschlag gebracht werden konnten.

Als letzter Ausnahmetarif der Vorkriegszeit bestand für den Kohlenverkehr von Deutschland nach Belgien der Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1908. Er galt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenbriketts, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts von den Kohlenversandstationen des Ruhrgebiets (einschl. Homberg [Niederrhein], Mörs usw.), des Aachener- (Inde- und Wurm-) Gebiets, des linksrheinischen Braunkohlen-, sowie des Saargebiets nach fast sämtlichen belgischen Eisenbahnstationen (ausschl. der Station Athus, die im Verkehr mit der luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn tarifierte).

Der Tarif enthielt:

in Abteilung A:

Frachtsätze für Einzelsendungen von mindestens 10 t von sämtlichen Kohlenversandstationen der vorgenannten deutschen Kohlenversandgebiete nach dem gesamten Empfangsgebiet des Tarifs,

in Abteilung B:

Frachtsätze für Sendungen in Mengen von mindestens 45 t von sämtlichen Kohlenversandstationen des Ruhr-, Aachener- und linksrheinischen Braunkohlengebiets nach Stationen der Strecke Hamont—Antwerpen, den Stationen Löwen, Diest,

Hasselt und St. Trond sowie den wichtigeren Industrieorten des Lütticher Beckens,

in Abteilung C:

Frachtsätze für geschlossene Sendungen von 200—300 t, von sämtlichen Kohlenversandstationen des Ruhrgebiets (einschl. Homberg (Niederrhein), Mörs usw.) nach Antwerpen (loco und transit), Borgerhout, Löwen (Bassins) transit sowie nach den an der Strecke Hamont—Lierre—Antwerpen gelegenen Stationen.

Im Jahr 1913 wurden abgefertigt:

	nach Belgien	nach belgisch-französischen Grenzstationen	insgesamt
vom Ruhrgebiet einschl. Homberg Niederrhein, Mörs usw. . . . .	2 501 013 t	286 833 t	2 787 846 t
vom Aachener (Inde- und Wurm- Gebiet) . . . . .	482 345 t	11 117 t	493 462 t
Sa.	2 983 358 t	297 950 t	3 281 308 t

a) Ruhr-, Aachener- und linksrheinisches Braunkohlengebiet.

1. Abteilung A (10-t-Tarif): Der 10-t-Tarif scheint im Jahr 1884 eingeführt worden zu sein. Deutscherseits war hierfür zur Verfügung gestellt ein Streckensatz von 2,2 Pfg. für das tkm zuzüglich einer Abfertigungsgebühr von 0,50 *M* für die Tonne. Bezüglich der belgischen Einrechnungsanteile darf als sicher angenommen werden, daß sie dem Bareme der Klasse 4 des Lokaltarifs der Belgischen Staatseisenbahnen vom Jahr 1867 entsprachen, ausgenommen im Verkehr nach den belgisch-französischen Grenzstationen, für den das Bareme der Klasse 4 vom Jahr 1868 zur Anwendung kam.

Im Jahr 1888 wurden zur Erhaltung und Erweiterung der Ausfuhr deutscher Steinkohlen nach Belgien die deutschen Anteile wie folgt ermäßigt:

für den Verkehr nach Antwerpen auf 2,0 Pfg. Streckensatz für das tkm,	} zuzüglich einer Abfertigungs-Gebühr von 0,40 <i>M</i> für die Tonne.
für den Verkehr nach den übrigen belgischen Stationen auf 2,1 Pfg. Streckensatz für das tkm	

Mit Rücksicht auf die in den Jahren 1907/08 auftretenden vielfachen Klagen über die ungünstigen Verhältnisse in der einheimischen Kohlenversorgung sowie über die stetig ansteigenden Kohlenpreise im Inland erschien es für die preußische Staatsbahn nicht mehr gerechtfertigt, die deutscherseits für die Kohlenausfuhr bewilligten Vergünstigungen noch weiter in vollem Umfang aufrecht zu erhalten. Infolgedessen erschien am 1. Oktober 1908 ein neuer Kohlenausnahmetarif, der für die deutschen Strecken Einrechnungsteile auf der Grundlage des Rohstofftarifs mit ½ Abfertigungsgebühr enthielt, also:

für das tkm 2,2 Pfg. bis 350 km,	} zuzüglich 0,35 <i>M</i> Abf.-Gebühr für die Tonne.
1,4 Pfg. Anstoß für jedes weitere km	

Die belgischen Einrechnungsanteile wurden nicht geändert.

Für den Versand von den Grubenstationen des Saargebiets nach sämtlichen belgischen Empfangstationen beruhten die deutschen Einrechnungsanteile auf dem Einheitsatz von 2,2 Pfg. für das tkm zuzüglich 0,60 *M* Abfertigungsgebühr für die Tonne. Am 1. Oktober 1908 wurde der besondere Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. zwischen belgischen Stationen und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken aufgehoben und mit dem Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von Stationen des rheinisch-westfälischen Kohlengebiets nach belgischen Stationen vereinigt.

Von Belgien waren für die eigenen Strecken und auch für den Durchlauf über die Niederlande, (Richterich und Dalheim Grenze) Anteile nach der Frachentafel der Klasse 4 des früheren Binnentarifs vom Jahr 1867 eingerechnet.

Die Frachentafel der Klasse 4 von 1867 wurde gebildet:

- a) aus einer Abfertigungsgebühr von  
 0,50 Frs. für die t bei Entfernungen von 1—25 km  
 und 1,00 „ „ „ t „ „ über 25 „
- b) aus einem Streckensatz von  
 6 cts für das tkm auf . . . . . 1— 25 km,  
 4 „ „ „ „ „ . . . . . 26— 50 „  
 3 „ „ „ „ „ . . . . . 51— 75 „  
 1 „ „ „ „ „ . . . . . 76—300 „  
 2 „ „ „ „ „ . . . . . über 300 „ .

Gegenüber der Klasse 4 des Tarifs vom Jahr 1868 bot die Frachentafel vom Jahr 1867 in den Entfernungen über 50 km Ermäßigungen, die bei 75 km 25 cts. und bei 100 km und darüber 50 cts. für die Tonne betragen. Die ermäßigte Frachentafel von 1867 galt nur für den Verkehr mit Belgien selbst. Für den Übergangsverkehr nach den belgisch-französischen Grenzpunkten fand die regelrechte Klasse 4 der Frachentafel vom Jahr 1868 Anwendung:

Abgefertigt wurden im Jahr 1913 zum 10-t-Tarif:

vom Ruhrgebiet . . . . .	1 094 258 t
„ Aachener Gebiet . . . . .	408 683 t
„ Saargebiet . . . . .	71 760 t

## 2. Abteilung B (45 t-Tarif):

Für die deutsche Kohlenausfuhr scheint nach den belgischen Häfen im Jahr 1884 ein besonderer Ausnahmetarif für Sendungen in Mengen von mindestens 50 t bestanden zu haben, für den von Deutschland Anteile auf der Grundlage von 1,7 Pfg. für das tkm zuzüglich 0,30 *M* Abfertigungsgebühr für die Tonne zur Verfügung gestellt waren. Auch hier verlautet über die Höhe der belgischen Anteile nichts.

Am 1. Oktober 1888 sind dann die Einrechnungsanteile auf folgender Grundlage geändert worden:

- |  |   |
|--|---|
| a) nach Antwerpen und Löwen transit 1,7 Pfg. für das tkm   | } zuzüglich 0,40 <i>M</i> Abfertigungsgebühr für die Tonne. |
| b) nach den übrigen dem 45-t-Tarif angehörenden Stationen 1,9 Pfg. für das tkm                             |   |
| c) nach den belgisch-französischen Grenzübergangsstationen zur französischen Nordbahn 1,8 Pfg. für das tkm |   |

Die Sätze für die belgisch-französischen Grenzübergangsstationen wurden später aufgehoben. Da mit der fortschreitenden Einführung des deutschen 15 t-Wagens die Auflieferung von 50 t sich immer schwieriger gestaltete, wurde später die Mindestmenge auf 45 t herabgesetzt.

45 t-Sätze bestanden nur vom Ruhr-, Aachener- und dem linksrheinischen Braunkohlengebiet. Das belgische Empfangsgebiet umfaßte, wie bereits erwähnt, die Stationen an der Strecke Hamont—Antwerpen, ferner die Stationen Löwen, Diest, Hasselt und St. Trond, sowie die wichtigeren Industrieorte des Lütticher Beckens, d. h. ein Gebiet, das früher von der ehemaligen Großen Belgischen Zentralbahn und der Lüttich-Limburger Bahn bedient wurde. Der Ausnahmetarif beruhte auf etwa gleicher Grundlage wie der 45 t-Tarif nach den Niederlanden. Er wurde s. Zt. von den früheren belgischen Privatbahnen für ihre Strecken angenommen, um Verkehr auf ihre Linien zu ziehen.

Die in den Tarif vom 1. Oktober 1908 für die deutschen Strecken eingerechneten Anteile beruhten auf den früheren Einrechnungsanteilen, nämlich:

- |  |   |
|--|---|
| für Antwerpen transit und Löwen (Bassin) transit auf der Einheit von 1,7 Pfg. für das tkm (entsprechend dem Satz für Rotterdam), | } zuzüglich 0,40 <i>M</i> Abfertigungsgebühr für die Tonne. |
| für die übrigen Stationen auf der Einheit von 1,9 Pfg. für das tkm   |   |

Für die belgischen (belgisch-niederländischen) Strecken wurden Ermäßigungen allgemein nicht gewährt, es galten die gleichen Anteile wie für den 10 t-Tarif.

Nur für einzelne Stationen wurden mit Rücksicht auf den Wettbewerb des Wasserwegs geringe Ermäßigungen gewährt, und zwar betrug der belgische Anteil ab Dalheim Grenze bei Lommel (Usines) = 72 km 2,87 Fr. anstatt 3,66 Fr., Overpelt (Usines) = 63 km 2,45 Fr. anstatt 3,39 Fr.

Die übrigen Ermäßigungen wurden ausschließlich von den deutschen Bahnen getragen. Maßgebend hierfür war die Unterstützung des deutschen Kohlenbergbaus durch ermäßigte Ausfuhrtarife.

Abgefertigt wurden nach dem 45-t-Tarif im Jahr 1913:

	aus dem Ruhr- gebiet:	aus dem Aache- ner Gebiet:
nach Antwerpen . . . . .	3 129 t	—
„ Löwen . . . . .	2 808 t	—
„ Lommel (Usines) . . . . .	12 556 t	575 t
„ Overpelt (Usines) . . . . .	73 519 t	3 668 t
„ dem Lütticher Becken . . . . .	650 697 t	56 171 t
„ den übrigen Stationen . . . . .	34 499 t	—
	777 208 t	60 414 t

3. Abteilung C Vertragszugtarif über Dalheim für geschlossene Sendungen von 200—300 t:

Man wird in der Annahme nicht fehlgehen, daß im Jahr 1877 mit dem Vertragszugtarif nach den niederländischen Häfen gleichzeitig auch der Vertragszugtarif nach Belgien über Dalheim eingeführt worden ist. Er galt nur vom Ruhrgebiet nach den Stationen Antwerpen (Bassins und Entrepot) loko und transit, Antwerpen (Süd) loko und transit, Borgerhout, Löwen (Bassins) transit sowie nach den an der Strecke Hamont—Lierre—Antwerpen gelegenen Stationen. Im Jahr 1887 wurde er auch auf die Grubenstationen des Aachener- (Inde- und Wurm-) Gebiets ausgedehnt.

Die Frachtsätze waren von den niederländischen Hafestationen Amsterdam und Rotterdam übernommen. Diese beruhten nicht auf bestimmten Einheiten, sondern waren gegriffen und nach dem Preisverhältnis der englischen Kohle in den Hafenplätzen festgesetzt. Neben den Vertragszugsätzen wurden Anschluß- (Zechen-) frachten nicht erhoben.

Das belgische Empfangsgebiet des Vertragszugtarifs war, ebenso wie beim 45-t-Tarif auf Stationen beschränkt, die zu dem Gebiet der ehemaligen Großen Belgischen Zentralbahn gehörten. Die Belgische Staatsbahn versuchte in der Folgezeit den Vertragszugtarif tunlichst einzuschränken. Es ist anzunehmen, daß hierfür neben finanziellen Interessen auch der Schutz des eigenen Kohlenbergbaus maßgebend gewesen war. Dies erscheint auch erklärlich, da die belgische Kohle zur Einfuhr nach Deutschland nur den 10-t-Tarif hatte.

Am 1. April 1900 sind dann auch die Frachtsätze für Ortsendungen nach Löwen, sowie für Sendungen nach den Zwischenstationen der Strecke Herenthals—Löwen aufgehoben worden, zugleich wurde der Vertragstarif wieder auf das Ruhrgebiet beschränkt.

Die deutschen Versandstationen im Ruhrgebiet waren geographisch in 4 Gruppen eingeteilt. Es umfaßte:

Gruppe 1 die dem Ruhrgebiet zugewiesenen linksrheinischen Kohlenversandstationen Homberg (Niederrhein), Mörs usw. sowie die Station Duisburg.

Gruppe 2 umfaßte die östlich von den Stationen der Gruppe 1 gelegenen Stationen der Linie Gladbeck Ost (ausschl.)—Horst (Emscher) (ausschl.)—Katernberg (einschl.)—Kray (ausschl.)—Steele (einschl.)—Kupferdreh (einschl.).

Gruppe 3 enthielt die Stationen östlich der Grenzlinie der Gruppe 2 bis zur Linie Recklinghausen Hbf. (ausschl.)—Herne (einschl.)—Laer (Kr. Bochum) (ausschl.)—Blankenstein (Ruhr) (ausschl.)—Hattingen (Ruhr) (einschl.).

Gruppe 4 umfaßt die Stationen östlich der Grenzlinie der Gruppe 3.

Bis 1. April 1914 galten folgende Frachtsätze:

Gruppe I	Gruppe II	Gruppe III	Gruppe IV
57,25 Frcs. =	58,50 Frcs. =	59,96 Frcs. =	61,00 Frcs. =
46,00 <i>M</i>	47,00 <i>M</i>	48,00 <i>M</i>	49,00 <i>M</i>

für 10 t bei Aufgabe von wöchentlich einer geschlossenen Sendung während der Dauer eines Jahrs, und zwar vom

1. April bis 31. März

oder 1. Oktober bis 30. September.

Diese Frachtsätze ermäßigten sich um je 1 *M* für jede weitere regelmäßig wöchentlich aufgelieferte Sendung bis zur Höchstermäßigung von 5 *M* bei regelmäßiger (vertraglich vereinbarter) Auflieferung von wöchentlich 6 und mehr Sendungen.

Da sich das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat zur Auflieferung von wöchentlich mindestens 6 Sendungen verpflichtete, fanden bis 1. April 1914 hauptsächlich folgende Sätze Anwendung:

Gruppe II	Gruppe III	Gruppe IV
52,25 Frcs. =	53,50 Frcs. =	54,75 Frcs. =
42,00 <i>M</i>	43,00 <i>M</i>	44,00 <i>M</i>
für 10 t.		

Die Zechen der Versandstationen der Gruppe 1 wurden zur Beistellung zu den Vertragszügen nicht zugelassen wegen der Schwierigkeiten, die das rechtzeitige Heranschaffen der Wagen zu den Zügen verursachte.

Seit dem 1. April 1914 wurden auf Antrag der belgischen Staatsbahn die Frachtsätze des Vertragszugtarifs (mit Ausnahme des Verkehrs nach Antwerpen transit, der Seeausfuhr, sowie der Schiffsheiz- und Bunkerkohle) um 5 Frcs. für 10 t erhöht.

Von diesem Zeitpunkt ab galten die folgenden Sätze bei Aufgabe von wöchentlich mindestens 6 Sendungen:

- a) Für den Verkehr nach Antwerpen transit (Ausfuhr über See, einschl. der Kohle zu Schiffsheiz- und Bunkerzwecken)

Gruppe II	Gruppe III	Gruppe IV
52,25 Frcs. =	53,50 Frcs. =	54,75 Frcs. =
42,00 <i>M</i>	43,00 <i>M</i>	44,00 <i>M</i>

für 10 t.

- b) Für den übrigen Verkehr einschl. der am 1. April 1914 neu aufgenommenen Station Antwerpen Süd (lokal) für

Gruppe II	Gruppe III	Gruppe IV
57,25 Frcs. =	58,50 Frcs. =	59,75 Frcs. =
46,00 <i>M</i>	47,00 <i>M</i>	48,00 <i>M</i>

für 10 t.

Für den Antrag der belgischen Staatsbahn auf Erhöhung der Sätze des Vertragszugtarifs waren damals vorwiegend finanzielle Gründe maßgebend, ebenso auch für einen gleichzeitig gestellten Antrag auf Beseitigung billigerer 45-t-Sätze im Gebiet bei Lüttich, die auf alten Tarifen der Lüttich—Maastricher Bahn beruhten.

Veranlaßt wurde die belgische Staatsbahn zu diesen Anträgen wohl auch durch die im Innern eingetretene Erhöhung der Kohlenfrachten infolge Aufhebung des Ausnahmetarifs 31, die auch finanziellen Erwägungen entsprang.

Gründe des Wettbewerbs der eigenen Kohlenindustrie können dabei weniger bestimmend gewesen sein, da die Belgische Staatsbahn gleichzeitig der Ausdehnung des Vertragszugtarifs auf Antwerpen Süd zustimmte, um der deutschen Kohle zum Ausgleich der Frachtverteuerung den Antwerpener Markt zu erleichtern.

#### b) Verkehr v o n Belgien.

Für den Kohlenverkehr v o n Belgien nach Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen bestand ein Ausnahmetarif nur für Einzelsendungen von mindestens 10 t. Er galt nur von den belgischen Kohlenversandstationen für Erzeugnisse belgischer Herkunft. Frachtsätze von den belgischen Seehäfenstationen zur Einfuhr englischer Kohle und von den belgisch-französischen Grenzübergangspunkten zur Einfuhr französischer Kohlenerzeugnisse enthielt der Tarif nicht.

Das Empfangsgebiet erstreckte sich auf die Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen (Ruhr), Frankfurt (Main), Mainz, Münster (Westf.) und St. Johann-Saarbrücken sowie auf die Köln-Bonner, die Krefelder und Eisern-Siegener Eisenbahn nach dem durch die Linie Emmerich—Bocholt—Münster—Rheda—Hamm—Soest—Eversberg—Siegen—Gießen—Fulda—Aschaffenburg—Mannheim—Kreuznach—Saarbrücken—Perl eingeschlossenen Empfangsgebiet. Die Stationen der Bezirke Köln, Elberfeld, Essen und Saarbrücken waren sämtlich, die Stationen der übrigen Bezirke nur nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses als Empfangsstationen in den Tarif aufgenommen.

Die von Belgien wiederholt beantragte weitere Ausdehnung des Empfangsgebiets wurde aus Gründen des Schutzes der deutschen Kohlenindustrie abgelehnt, ebenso die Anträge auf Einführung ermäßigter 45-t-Sätze.

Im Jahr 1913 wurden befördert 22 428 t.

In Deutschland waren eingerechnet:

- a) für den Verkehr nach dem östlichen und südlich durch die Linie Münster—Hamm—Soest—Siegen—Wetzlar—Coblenz—Auw begrenzten Empfangsgebiet:

für das tkm 2,2 Pfg. bis 350 km . . . . } zuzüglich 0,35 *M* Abfertigungs-  
1,4 Pfg. Anstoß für jedes weitere km . . } gebühr für die Tonne.  
(Rohstofftarif mit halber Abfertigungsgebühr);

b) im übrigen 2,2 Pfg. für das tkm und 60 Pfg. Abfertigungsgebühr für die Tonne. (Sp.-T. III mit halber Abfertigungsgebühr).

Die Begrenzung des Rohstofftarifs auf den nördlichen Teil des deutschen Empfangsgebiets geschah zum Schutz der Saarkohle.

Von Belgien war, wie für den Kohlenverkehr von Deutschland nach Belgien die Klasse 4 des Lokaltarifs der Belgischen Staatsbahnen vom Jahr 1867 eingerechnet. Über Ulfingen Grenze wurde indes auch auf der belgischen Strecke nach der deutschen Einheit von 2,2 Pfg. für das tkm und 60 Pfg. Abfertigungsgebühr für die Tonne gerechnet, insoweit dies billigere Sätze ergab, als die belgische Frachtentafel, d. i. bis etwa 132 km. Es handelte sich hier um eine besondere Vereinbarung zwischen den Reichseisenbahnen in Lothringen und den Belgischen Staatsbahnen, die hauptsächlich der Kohle aus dem Lütticher Becken zugute kam.

c) Verkehr von Belgien nach Südwestdeutschland  
(Baden, Württemberg, Elsaß-Lothringen) und nach  
Bayern (einschl. Pfalz).

Hierfür bestand ein besonderer Kohlenausnahmetarif im belgisch-südwestdeutschen, und im belgisch-bayerischen Güterverkehr.

Allein im belgisch-süddeutschen Verkehr bestanden noch Ausnahmesätze für Kohle von Antwerpen transit, die der Einfuhr englischer Kohle dienen sollten.

Eingerechnet in die Tarife waren in Belgien die gleichen Anteile wie in den unter a) genannten norddeutsch-belgischen Kohlentarifen. Deutschland gewährte keine Ermäßigung, es wurde vielmehr der Spezialtarif III mit halber Abfertigungsgebühr zur Verfügung gestellt. Soweit die Umbehandlung auf einer deutschen Kohlenversandstation (auf dem „Rheinweg“ in Eschweiler [Eisenbahnweg der Rheinlinie]) billigere Sätze ergab, wurden diese in den Tarif eingestellt.

Über den Ruhrkohlenverkehr nach Frankreich ist folgendes zu erwähnen:

a) Pariser Gaskohlenverkehr.

Dieser Verkehr bestand seit dem Jahr 1876. Er wurde abgefertigt nach einem Vertragstarif, der sozusagen der einzige direkte Tarif für Kohlen von der Ruhr nach Frankreich war. Nach dem Vertrag mußte sich die Pariser Gasgesellschaft zur Auflieferung einer gewissen jährlichen Mindestmenge (zuletzt 75 000 t) verpflichten. Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat übernahm die Verpflichtung, die Mengen regelmäßig in jeder Woche in sechs geschlossenen Sonderzügen — arbeits-

täglich ein Zug — von mindestens je 250 t zur Beförderung aufzugeben. Die zur Auflieferung zugelassenen Zechen waren vertraglich festgelegt. Es wurden fast ausschließlich nur bei Gelsenkirchen, Kray und Schalke belegene Zechen beteiligt. Die Fracht einschl. der Zechenfracht betrug seit etwa 1890 — für frühere Jahre läßt sie sich nicht mehr ermitteln — für die 10-t-Ladung 153,30 Frcs. (= 114,20 *M*). Für jede an der Mindeststärke des Sonderzugs (250 t) fehlende Ladung von 10 t wurde eine Vertragsstrafe von 25 Frcs. für die 10-t-Ladung erhoben, und zwar ohne Rücksicht darauf, daß etwa an anderen Tagen die Mindeststärke überschritten war. Eine Befreiung von der Vertragsstrafe trat nur ein bei Betriebsstörungen auf den zur Beistellung zu den Sonderzügen zugelassenen Zechen und auch nur dann, wenn die Eisenbahn von den Störungen ungesäumt Nachricht erhielt. Die Verkehrsleitung der Sendungen lag zu 50 % über Herbesthal, zu 25 % über Aachen—Bleyberg und zu 25 % über Venlo—Visé. Letzterer Weg war für die preußische Staatsbahn — schon wegen der für sie dabei in Frage kommenden kurzen Beförderungstrecke — sehr ungünstig und nur gewählt mit Rücksicht auf die Niederländische Staatsbahn und die Lüttich—Maastrichter Bahn. Auch nach Verstaatlichung der Lüttich—Maastrichter Bahn wurde dieser Weg beibehalten aus Entgegenkommen der Belgischen Staatsbahn gegenüber, die andernfalls eine Erhöhung ihrer Frachtanteile beansprucht hätte. Die Frachtanteile der preuß. Staatsbahnen stellten sich auf 1,85 bis 2 Pfg. für das tkm zuzüglich 0,60 *M* Abfertigungsgebühr für die Tonne.

Im Juni 1902 teilte die Pariser Gasgesellschaft den preuß. Staatsbahnen mit, daß ihr angesichts des niedrigen Stands der Wasserfrachten der Vertragstarif nicht mehr die seitherigen Vorteile biete und sie sich deshalb zur Kündigung des Tarifs gezwungen sehe, falls die beteiligten Eisenbahnverwaltungen sich nicht zu einer entsprechenden Ermäßigung des Frachtsatzes von 153,30 Frcs. verstehen könnten. Es stand der Gasgesellschaft für ihre Transporte von den Duisburg—Ruhrorter Häfen der Weg über die belgisch-französischen Kanäle oder über Rotterdam—Rouen zur Verfügung. Der Weg über die belgisch-französischen Kanäle stellte sich etwa um 1,80 *M*, der über Rotterdam—Rouen um etwa 2,50 *M* für die Tonne niedriger als die Fracht des direkten Eisenbahnwegs. Für den Eisenbahnweg hätte daher ein Streckensatz von höchstens 1,7 Cts. = 1,4 Pfg. für das tkm gewährt werden müssen. Die preuß. und niederländischen Staatsbahnen erklärten sich zu einer Ermäßigung ihrer Frachtanteile grundsätzlich bereit, um sich diesen wichtigen Verkehr — im Jahr 1902 wurden rund 100 000 t befördert —, den sie schon seit Jahrzehnten bedienten, zu erhalten, jedoch waren die belgischen Staatsbahnen zu einem gleichen Entgegenkommen nicht zu bewegen, und zwar angeblich

wegen der dann zu erwartenden Beschwerden der belgischen Kohlenindustrie über tarifarische Bevorzugung ausländischer (deutscher) Kohle.

Der Vertragstarif wurde dementsprechend zum 31. Dezember 1902 gekündigt.

b) Kohlenverkehr nach Süd- und Ostfrankreich.

Im Oktober 1885 wurde für den Kohlenverkehr vom Ruhr- und Aachener Gebiet nach Belfort transit über Altmünsterol Grenze—Petit-Croix Grenze ein Ausnahmetarif eingeführt. Er enthielt Frachtsätze für 10- und 100-t-Sendungen. Für die deutsche Strecke bis Altmünsterol Grenze waren eingerechnet bei den 10-t-Sätzen 1,87 Pfg. = 2,31 Cts. für das tkm zuzüglich einer Abfertigungsgebühr von 50 Pfg. = 64 Cts. für die t, bei den 100-t-Sätzen 1,62 Pfg. = 2 Cts. für das tkm mit einer Abfertigungsgebühr von 45 Pfg. = 56 Cts. für die t. Die 100-t-Sätze wurden in der Folgezeit schon für geschlossene Sendungen von 50 t gewährt. Bei Einführung des 15-t-Wagens wurde die Menge auf 45 t ermäßigt.

Im Jahr 1903 regten das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat und der Verein zur Wahrung der bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund die Erstellung eines direkten Kohlentarifs von der Ruhr nach Stationen der französischen Ostbahn an, weil dem Absatz der Ruhrkohle nach Ostfrankreich erhebliche Schwierigkeiten aus dem Mangel eines direkten Tarifs entstanden. Die Erstellung eines direkten Tarifs, wie — abgesehen von dem unter a) behandelten Fall — die Einführung direkter deutsch-französischer Kohlentarife überhaupt, scheiterte jedoch an dem Widerstand der französischen Eisenbahnen. Es konnte, um den berechtigten Wünschen der deutschen Verfrachter nach einem einigermaßen brauchbaren Tarifmaterial, aus dem die Frachten von der Versandbis zur französischen Bestimmungstation mühelos zu ersehen waren, zu entsprechen, daher nur die Erstellung eines sogenannten Grenztarifs in Frage kommen, der die Frachten von den deutschen Versandstationen bis zu den deutsch-französischen Grenzübergangspunkten und in einem weiteren Abschnitt — jedoch nur nachrichtlich und ohne Gewähr für die Richtigkeit — die Frachtsätze für die französischen Ostbahnstrecken enthielten unter gleichzeitiger Angabe des für jede Station in Frage kommenden Übergangs. Kamen je nach Lage der Versandstationen 2 Übergänge in Betracht, so waren diese bei den betreffenden Ostbahnstationen angegeben.

Der Tarif vom 15. November 1905 enthielt die Frachtsätze für 10- und 45-t-Sendungen des besonderen Ausnahmetarifs nach Belfort transit, der nunmehr aufgehoben wurde, ferner Frachtsätze nach den deutsch-belgisch-

französischen Grenzübergangspunkten Altmünsterol Grenze, Deutsch Avricourt Grenze, Chambrey Grenze, Novéant Grenze, Amanweiler Grenze, Fentsch Grenze, Rodingen franz. Grenze, Lamorteau Grenze und Givet, Stationen, die für den Verkehr von den rheinisch-westfälischen Kohlenversandstationen nach der französischen Ostbahn in Frage kamen.

Die Frachtsätze nach den Übergangspunkten Altmünsterol, Avricourt, Chambrey, Novéant, Amanweiler und Fentsch stellten die vollen, in die Frankenwährung (zum Kurs von 81  $\mathcal{M}$  = 100 Franken) unter Abrundung auf volle Zehntelfranken nach unten umgerechneten Sätze des Kohlenausnahmetarifs 6 des rheinisch-westfälischen-südwestdeutschen Verbandstarifs dar. Diese beruhten im Verkehr nach den Übergängen Altmünsterol, Chambrey und Avricourt auf den Einheitsätzen des deutschen Rohstofftarifs. Die Sätze für den Übergang Amanweiler waren ebenfalls diejenigen des Rohstofftarifs, jedoch im Verkehr von den Versandstationen des Ruhrgebiets unter Kürzung von 0,03  $\mathcal{M}$  für 100 kg. Diese Kürzung war gegen Ende des Jahrs 1902 notwendig geworden zur Verhütung der Abwanderung der Kokstransporte für Homécourt-Joeuf auf den Weg über Lamorteau (Ecouviez).

Die Sätze nach Fentsch Grenze und Novéant Grenze beruhten auf dem Einheitsätze von 2 Pfg. für das tkm mit 1,20 Abfertigungsgebühr für die Tonne, soweit die Berechnung nach dem Rohstofftarif nicht billigere Sätze ergab. Die Frachtsätze nach Rodingen franz. Grenze, Lamorteau Grenze und Givet waren aus dem Kohlenausnahmetarif vom 1. Oktober 1901 für den Verkehr mit der luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn und dem rheinisch-westfälisch-belgischen Kohlenausnahmetarif vom 1. September 1900 unverändert übernommen.

Für die Übergangspunkte Novéant Grenze und Amanweiler Grenze waren außer den vorerwähnten, unter Novéant Grenze I oder Amanweiler Grenze I vermerkten Frachtsätzen noch weitere für Novéant Grenze II oder Amanweiler Grenze II vorgesehen. Dies wurde nötig zur Unterbindung der Ablenkung der Sendungen über Lamorteau (Ecouviez) infolge der Einwirkung des 100-t-Tarifs der französischen Ostbahn. Die Kürzungen betragen gegenüber den regelrechten Sätzen bei Novéant Grenze bis zu 0,85 Frcs. = 69 Pfg., bei Amanweiler Grenze bis zu 0,70 Frcs. = 56 Pfg. für die Tonne. Bei der weitestgehenden Ermäßigung verblieb den deutschen Bahnen ein Streckensatz von 1,77 Pfg. für das tkm mit 1,20  $\mathcal{M}$  Abfertigungsgebühr für die Tonne bei Novéant Grenze und von 1,87 Pfg. für das tkm mit 0,70  $\mathcal{M}$  Abfertigungsgebühr für die Tonne bei Amanweiler Grenze.

Die im Tarif für Rodingen franz. Grenze in der Frankenwährung eingestellten Sätze waren nur nachrichtlich zur Ermittlung der billigsten

Gesamtfrachten eingestellt. Für die Frachtberechnung waren ausschließlich die Frachtsätze in der Markwährung maßgebend. Die Prinz-Heinrich-Bahn konnte sich zur Aufgabe der Markfrachten nicht entschließen, da die Hochofenwerke im Longwy'er Becken, die für den Verkehr über Rodingen franz. Grenze hauptsächlich in Betracht kamen, von jeher die bis Rodingen franz. Grenze aufgelaufenen Fracht- usw. Beträge bei der Station Rodingen mit deutschem Geld bezahlten, wodurch sie bei den bedeutenden Summen aus den Kursdifferenzen noch erhebliche Vorteile zogen, die ihnen bei Berechnung der Frachten in der Frankenwährung entgangen sein würden. —

Infolge des Antrags Kanitz im Jahr 1908 auf Aufhebung der deutschen Kohlenausfuhrtarife infolge der Kohlenknappheit in Deutschland und der dadurch stetig ansteigenden Kohlenpreise im Inland — eine Forderung, die schon seit längerer Zeit schwebte, aber z. B. im Jahr 1901 vom damaligen preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten v. Thielen wegen der entstehenden Schädigungen noch abgelehnt worden war — gelangte der Tarif vom 15. November 1905 zum 1. Oktober 1908 zur Aufhebung und wurde durch einen neuen Ausnahmetarif für Kohlen usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach den deutsch-französischen, luxemburg-französischen und belgisch-französischen Grenzübergangspunkten ersetzt.

Die 10- und 45-t-Sätze nach Belfort transit wurden mit Einführung des neuen Tarifs ohne Ersatz aufgehoben.

Der neue Ausnahmetarif wurde auch auf den Verkehr nach der französischen Nordbahn ausgedehnt und enthielt somit Frachtsätze für sämtliche deutsch-luxemburgischen und belgisch-französischen Grenzübergangspunkte von Altmünsterol Grenze bis Adinkerke Grenze. Die Frachtsätze für die deutsch-französischen Grenzübergangspunkte beruhten mit Ausnahme derjenigen für Altmünsterol Grenze auf den vollen Sätzen des deutschen Rohstofftarifs (2,2 Pfg. Streckensatz bis 350 km, 1,4 Pfg. Anstoß für jedes weitere km zuzüglich 70 Pfg. Abfertigungsgebühr für die Tonne). Für den Übergang Altmünsterol Grenze war nur eine halbe Abfertigungsgebühr = 35 Pfg. für die Tonne eingerechnet.

Die normale Tarifbildung für den Übergangspunkt Rodingen franz. Grenze geschah durch Zusammenstoß der sich auf Grund der kürzesten kilometrischen Entfernungen über  $\frac{\text{Karthaus—Wasserbillig}}{\text{St. Vith—Ulflingen}}$  nach und von Luxemburg Grenze (Übergangspunkt zur Prinz-Heinrich-Bahn) ergebenden deutschen (Rohstofftarif mit halber Abfertigungsgebühr) und Prinz-Heinrich-Bahn Einrechnungsanteile (Spezialtarif III). Ergab der Umkartierungssatz auf der Station Messaney der belgischen Staatseisen-

bahnen niedrigere Frachtsätze als die vorerwähnte regelrechte Tarifbildung, so wurden diese eingestellt.

Die im Tarif enthaltenen Frachtsätze für die belgisch-französischen Grenzübergangspunkte waren dem Kohlenausnahmetarif von Stationen des rheinisch-westfälischen und des Saarkohlengebiets nach belgischen Stationen vom 1. Oktober 1908 entnommen.

Außer den vorerwähnten Frachtsätzen für die Grenzübergangspunkte von Altmünsterol bis Adinkerke enthielt der Tarif in einer Abteilung B noch besondere Ausnahmefrachtsätze nach Fentsch Grenze und Novéant Grenze. Sie galten für Steinkohlenkoks zum Hochofenbetrieb in Sendungen von mindestens 10 t nach den Hochofenstationen in den Becken von Verdun und Nancy. Sie waren, wie auch schon die des Tarifs vom 15. November 1905, erstellt zur Verhütung der Abwanderung dieser Sendungen auf den Weg über Lamorteau (Ecouviez). Für den Übergang Amanweiler Grenze, für den der Tarif vom 15. November 1905 Ausnahmesätze enthalten hatte, waren solche nicht mehr erforderlich, da durch die Eröffnung der französischen Strecke Audun—le-Roman—Briey für die Sendungen nach Homécourt—Joeuf und Auboué an Stelle des Wegs über Amanweiler der über Fentsch getreten war. Für die Bildung dieser besonderen Ausnahmefrachtsätze waren die gleichen Grundsätze maßgebend wie bei den Wettbewerbsätzen des Ausnahmetarifs vom 15. November 1905.

Die am 1. Oktober 1908 in Kraft getretenen Tarifänderungen brachten für das Ruhrgebiet folgende Erhöhungen:

1. Für den Verkehr nach den belgisch-französischen Grenzstationen sowie nach Rodingen franz. Grenze 0,80 *M* für 10 t.
2. Nach Südfrankreich über Altmünsterol (gegenüber dem 45-t-Tarif) durchschnittlich 13 *M* für 10 t.
3. Nach Amanweiler Grenze, Fentsch Grenze und Novéant Grenze bis zu 4 *M* je 10 t.

#### **4. Verkehr mit der Schweiz und Italien.**

##### **a) Kohlenverkehr mit der Schweiz.**

Im norddeutsch-schweizerischen Eisenbahn-Verband wurde mit Gültigkeit vom 5. Juni 1897 ein direkter Kohlentarif — Heft 2 — herausgegeben, der Frachtsätze in der Frankenwährung für Stein- und Braunkohlen von Stationen der Direktionsbezirke Kassel, Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main), Köln und Münster, sowie der Dortmund—Gronau—Enschede Bahn enthielt, und zwar:

Abt. I nach Stationen der ostschweizerischen Eisenbahnen,

Abt. II nach Stationen der mittel- und westschweizerischen Eisenbahnen sowie der Gotthardbahn.

Für die deutschen Strecken waren die für die Übergangstationen Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen, Konstanz und Lindau (auf Grund der über den kürzesten Eisenbahnweg ermittelten Entfernungen) bestehenden *u n g e k ü r z t e n* Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Rohstofftarif mit Einheit 1 — 350 km = 2,2 Pfg., über 351 km 1,4 Pfg. und 70 Pfg. Abfertigungsgebühr) eingerechnet. Die deutschen Einrechnungssätze waren zum Kurs 81 *M* = 100 Franken umgerechnet, wobei die Bruchcentimes unberücksichtigt blieben, um bei Kursänderungen Umkartierungsmöglichkeiten zu vermeiden.

Die schweizerischen Bahnen hatten ab Basel, Waldshut usw. die Frachtsätze für Kohlen des Binnentarifs eingerechnet. Am 1. Juli 1904 wurde ein neuer Lokaltarif der schweizerischen Bundesbahnen eingeführt, der eine Ermäßigung der Frachtsätze für Kohlen brachte. Es war deshalb die Umrechnung des norddeutsch-schweizerischen Kohlentarifhefts 2 erforderlich. Zum 1. Juli 1904 wurde der neue Kohlentarif — Tarifheft 10 — herausgegeben, der Frachtsätze für sämtliche schweizerische Stationen enthielt, *o h n e* die seitherige Trennung des Tarifs in zwei Hefte — 1. Abteilung: Ostschweiz, 2. Abteilung: Mittel- und Westschweiz. Die in den neuen Tarif eingerechneten Frachtsätze der schweizerischen Bahnen beruhten auf einem Staffeltarif, sie waren niedriger als die Sätze des schweizerischen Spezialtarifs III. Die Frachtsätze des Hefts 10 wurden über die verschiedenen für die Tarifbildung in Frage kommenden Übergänge ermittelt, der *n i e d r i g s t e* Gesamtfrachtsatz war alsdann als direkter Satz in den Tarif eingestellt. Da die Tarifrechnung über belgische und französische Bahnen für westschweizerische Stationen niedrigere Frachten ergab, so wurden für diese Stationsverbindungen die niedrigeren Wettbewerbsfrachten im Tarif berücksichtigt. Für den Verkehr mit der Gotthardbahn waren Frachtsätze in:

Klasse a) für Einzelsendungen von mindestens 10 000 kg,

„ b) für Mengen von mindestens 50 t oder bei Verwendung von 3 Wagen mit je 15 t Tragkraft für Mengen von mindestens 45 t vorgesehen. Die Frachtsätze für die italienischen Stationen Como und Luino wurden auf die Gotthardbahnstationen übertragen, soweit die regelmäßig gebildeten Sätze nicht niedriger waren. Die Übertragung fand statt:

in Klasse a) bei den Stationen Bodio oder Biasca und südlich,

„ „ b) bei der Station Airolo und südlich.

Deutscherseits waren eingerechnet bis Basel:

in Klasse a) = 2,31 Cent für das tkm und 63 Cent Abf.-Geb.,

„ „ b) = 2,00 Cent für das tkm und 56 Cent Abf.-Geb.

Durch die erwähnte Anordnung des Jahrs 1908, wonach sämtliche Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen, Braunkohlenkoks und Briketts von Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen nach Stationen außerdeutscher Bahnen aufzuheben seien, soweit sie auf niedrigerer Grundlage als der des Rohstofftarifs beruhten, sowie durch Entfernungsänderungen auf deutscher Seite war die Neuausgabe des Hefts 10 zum 1. Oktober 1908 bedingt. Es fielen die ermäßigten 50- und 45-t-Sätze für die Stationen der Gotthardbahn weg. Im übrigen traten Tariferhöhungen hauptsächlich für Gotthardbahnstationen von 1—7 Frcs. für 10 t ein. Der neue Tarif wurde auch auf den Brennstoffverkehr von Mittel- und Ostdeutschland ausgedehnt und gliederte sich in drei Abteilungen:

- A Westdeutsches Gebiet,
- B Mitteldeutsches Gebiet,
- C Ostdeutsches Gebiet.

Zum 1. August 1917 kam ein neues Ausnahmetarifheft 10 zur Einführung, weil auf deutscher Seite durch die Strecke Weidenau—Dillenburg Entfernungsänderungen und auf schweizerischer Seite mit Inbetriebnahme der Münster—Lengnau-Bahn Tarifermäßigungen eingetreten waren. Außerdem wurden durch das neue Heft die Rückwirkungen des deutsch-italienischen Kohlentarifs beseitigt.

Das vom 1. August 1917 ab gültige Ausnahmetarifheft 10 mußte am 22. Oktober 1917 außer Kraft gesetzt werden, weil zu diesem Zeitpunkt die innerschweizerischen Ausnahmetarife, darunter auch der beim Heft 10 eingerechnete Ausnahmetarif 20 für Steinkohlen, aufgehoben wurden. Es trat am 22. Oktober 1917 ein zeitweiliger Ausnahmetarif für Steinkohlen nach schweizerischen Stationen in Kraft, der in Schnittform erstellt war, und zwar Schnitttafel A mit den deutschen, und Schnitttafel B mit den schweizerischen Schnittsätzen. Die deutschen Schnittsätze der Schnitttafel A entsprachen wieder den nach dem Wertverhältnis von 81 Pfg. = 1 Franken umgerechneten Frachtsätzen des Rohstofftarifs (bis 350 km 2,2 Pfg. und 70 Pfg. Abf.-Geb.). Bei der Umrechnung der deutschen Markfrachten wurden die bisher fallen gelassenen Bruchcentimes bei Bruchteilen von 0,5 an auf volle Centimes aufgerundet, weil die Fracht für die deutsche Strecke in Frankenwährung berechnet und dadurch die Unterbietung der direkten Sätze unmöglich wurde. Der zeitweilige Ausnahmetarif für Steinkohlen wurde am 1. April 1918 außer Kraft gesetzt, wodurch die direkte Tarifierung der Kohlensendungen nach der Schweiz aufgehoben und künftig nur noch die **A b f e r t i g u n g** auf die deutsch-schweizerische Übergangstation zu den regelrechten Sätzen zugelassen wurde.

b) Kohlenverkehr mit Italien:

Am 1. Juni 1882, dem Jahr der Eröffnung der Gotthardbahn, wurde ein Ausnahmetarif für Steinkohlen, Koks usw. von der Ruhr und Saar nach Italien eingeführt. Durch diesen Tarif sollte der Wettbewerb gegen den Umschlag in den Rheinhäfen und gegen die Einfuhr englischer Kohlen auf dem Wasserweg über Genua aufgenommen werden. In dem Ausnahmetarif waren Frachtsätze für 10 und 100 t vorgesehen. Die Einrechnungsätze betragen:

a) im 10-t-Tarif:

1. für die deutschen Bahnen 2,31 cts. (= 1,87 Pf.) für das tkm und 6,30 Frcs. (= 5,10 *M*) Abf.-Geb. für 10 t,
2. für die schweiz. Bahnen = 3,00 cts. für das tkm;

b) im 100-t-Tarif:

1. für die deutschen Bahnen 2,22 cts. (= 1,80 Pf.) für das tkm und 6,30 Frcs. (= 5,10 *M*) Abf.-Geb. für 10 t,
2. für die schweiz. Bahnen = 2,85 cts. für das tkm.

Da sich die auf dieser Grundlage gebildeten Frachtsätze nicht wirksam genug erwiesen, um der deutschen Kohle, insbesondere der Ruhrkohle, zu einem Absatz auf dem italienischen Markt zu verhelfen, wurden die deutschen Einrechnungsätze für geschlossene Sendungen von mindestens 100 t im Jahr 1883 auf 2,00 Cts. (= 1,6 Pfg.) für das tkm und die Abfertigungsgebühr auf 5,60 Frcs. (= 4,50 *M*) für 10 t ermäßigt. Für die italienischen Strecken waren die Frachtsätze der Klasse 29 eingerechnet.

Da sich auch bei der 1883 geänderten Tariflage die deutsche Kohle auf dem italienischen Markt gegenüber dem Vordringen der englischen Kohle nicht behaupten konnte, wurden am 15. April 1884 von den schweizerischen Bahnen die Einrechnungsanteile auf 2,75 Cts. für das tkm ermäßigt und außerdem wurden deutscherseits noch besondere Rückvergütungen eingeführt. Diese Rückvergütungen betragen 10 und 20 Frcs. für 10 t. Sie wurden von den deutschen Bahnen getragen. Die Form der Rückvergütung an Stelle einer Ermäßigung der Einrechnungsanteile wurde gewählt, um die Rückwirkung dieser Tarifiermäßigung auf schweizerisches Gebiet zu vermeiden. Für die Bemessung der Rückvergütungen waren die Preisverhältnisse der englischen Kohle in Mailand maßgebend. Die Gewährung der Rückvergütungen, die zunächst nur dem Gotthardweg zugestanden waren, wurde im Jahr 1888 auf den Verkehr über den Brenner und im Jahr 1900 auch auf den Versand vom mitteldeutschen Braunkohlengebiet ausgedehnt. Zur Steigerung der Kohlenausfuhr wurden im Jahr 1884 die für 10 t geltenden Frachtsätze schon bei gleichzeitiger Auflieferung von 5 t zugestanden. Auf Antrag der Direktion der Gotthardbahn wurde die Anwendung der Sätze für 50 t schon auf Sendungen von 45 t zugebilligt, um eine bessere Ausnutzung der 15-t-Wagen zu ermöglichen.

Am 15. Mai 1906 kamen Aufnahmefrachtsätze für Steinkohlen von Ober- und Niederschlesien nach Italien in 10- und 45-t-Sendungen zur Einführung. Die deutschen Bahnen rechneten ein:

1. in Abt. a für 10 t — entsprechend der Taxbildung für Kohle im schlesisch-süddeutschen Verkehr — die Streckentaxen des Rohstofftarifs zuzüglich der halben Abfertigungsgebühr (4,3 cts.),
2. in Abt. b für 45 t = 2,0 cts. für das tkm und 56 cts. Abf.-Geb. für die Tonne.

Zum 30. September 1908 traten aus dem bereits erörterten Grund die Kohlentarife nach Italien und die besonderen Rückvergütungen außer Kraft. Am 1. Oktober 1908 wurde ein neuer deutsch-italienischer Kohlentarif eingeführt, in den auchchnittsätze über den Simplon aufgenommen wurden. In dem neuen Tarif waren die deutschen Frachtsätze des Rohstofftarifs unter Auflassung einer halben Abfertigungsgebühr eingerechnet. Die Schweizer Frachten beruhten auf der Grundlage von 0,3 Cts. für das tkm. Der Tarif enthielt Frachtsätze für die Auflieferung von mindestens 10 t. Die durch Aufhebung der ermäßigten Ausnahmetarife eingetretenen Erhöhungen der deutschen Frachtanteile betrugeneinschließlich der Rückvergütungen für die Tonne:

- a) von der Ruhr durchschnittlich . . . . . 3,00 *M*
- b) von der Saar durchschnittlich . . . . . 2,60 „
- c) vom Aachener Gebiet durchschnittlich . . . . . 3,08 „.

Schon gegen Ende 1908 wurde aus deutschen Kohlenhandelskreisen darauf hingewiesen, daß die Gründe für die Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife weggefallen seien und daß an Stelle der Kohlenknappheit ein Kohlenüberfluß getreten sei. Es wurden von verschiedenen Seiten Anträge auf Wiedereinführung der früheren Ausfuhrtarife nach Italien usw. gestellt. Nachdem der Landeseisenbahnrat in seiner Sitzung vom 17. Dezember 1912 die Wiedereinführung der bis 1908 in Kraft gewesenen Tarifierleichterungen besonders für das Saargebiet als notwendig bezeichnet hatte, wurde zum 16. Juli 1913 ein neuer Kohlentarif nach Italien ausgegeben, und zwar auf der Grundlage von 2,00 Cts. für das tkm und 43 Cts. Abf.-Gebühr für die deutschen Bahnen und 2,75 Cts. für das tkm für die schweizerischen Bahnen.

Für die niedrige Einheit der schweizer Bahnen gewährten die deutschen Bahnen die deutsch-italienischen Einrechnungstaxen für die von der Taxrückwirkung aus Italien betroffenen schweizerischen Stationen so lange, bis die schweizerischen Bahnen normale Anteile erhielten. Außerdem wurden für die Dienstkohlenbezüge des Kreises V der schweiz. Bundesbahnen die Anteile aus den Frachtsätzen für Chiasso trs. des deutsch-italienischen Verkehrs zugestanden. Der neue Tarif galt für Sendungen von mindestens 10 t und enthielt Schnittsätze nach Chiasso trs.,

Pino trs., Iselle trs., Peri trs. und Pontebba trs. Die österreichische Südbahn rechnete für die Strecke Kufstein—Peri einen Einheitsatz von 2,75 Cts. für das tkm ein. Die italienischen Schnittsätze waren aus dem bisherigen Tarif unverändert übernommen. Mit Gültigkeit vom 1. April 1915 wurden die mitteldeutschen Braunkohlenversandstationen auf gleicher Grundlage wie die anderen Kohlenversandstationen in den Tarif einbezogen.

Am 10. Juni 1915 wurde der deutsch-italienische Kohlentarif gleichzeitig mit den deutsch-italienischen Gütertarifen außer Kraft gesetzt.

Ein neuer Ausnahmetarif ist — abgesehen von der Reparationskohle — nicht wieder in Kraft getreten.

### 5. Kohlenverkehr nach anderen Staaten:

Außer den bereits besprochenen seien an Tarifmaßnahmen noch diejenigen erwähnt nach den nordischen Ländern und Österreich-Ungarn:

#### a). Kohlentarife nach den nordischen Ländern:

Bereits ab 1. Juli 1885 bestand ein direkter deutsch-dänischer Kohlentarif unter der folgenden Bezeichnung:

„Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld und Köln (linksrheinisch und rechtsrheinisch) nach Stationen der dänischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1885.“

(Ein deutsch-dänischer allgemeiner Verbandstarif bestand schon vom 1. November 1881 ab. Es ist anzunehmen, daß Kohlen früher nach diesem Gütertarif verfrachtet wurden.)

Die Zechen waren nach dem Tarif vom 1. Juli 1885 entsprechend ihren verschiedenen Entfernungen bis zur Grenze zu Gruppen zusammengefaßt.

50 000 kg stellten 5 Doppelwagen dar. Die Sätze waren in Mark, und zwar in einem Betrag bis zur dänischen Empfangstation angegeben. Sie waren nur über Vamdrup gerechnet. Der Anteil der preußischen Bahnen für Gruppe I (Wanne) bis zur deutsch-dänischen Grenze betrug 95,00 *M.* für 10 t einschl. Expeditionsgebühr und Zechenfracht. Dieser Anteil setzte sich wie folgt zusammen:

1. Fracht bis Hamburg für Gruppe I . . . . .	57,00 <i>M.</i>
(Dies war der Hamburger Lokosatz weniger 3 <i>M.</i> Expeditions- gebühr.)	
2. Überführung von Hamburg H nach Klostertor . . . . .	0,20 „
Fracht Klostertor bis Grenze . . . . .	37,80 „
	<hr/>
zusammen:	95,00 <i>M.</i>

Diese Fracht entsprach einem Einheitsatz von 1,5 Pfg. je tkm zuzüglich 0,45 *M.* Zechenfracht (30 Pfg.) und Expeditionsgebühr (15 Pfg.) je Tonne.

Im Jahr 1886 stellte die Eisenbahndirektion Altona zur Hebung des Versands nach Dänemark beim preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag auf Ermäßigung des preußischen Anteils.

Nicht nur die dänischen Privatempfänger, sondern auch die dänischen Staatsbahnen sollten dadurch veranlaßt werden, statt englischer Kohle Ruhrkohle zu beziehen. Es sollte die Fracht nach dem Einheitsatz von 1,3 Pfg. je tkm und 0,30 *M.* Expeditionsgebühr und Zechenfracht für 1 Tonne berechnet werden. Dies hätte die Gleichstellung mit dem Satz für Kohlen von Oberschlesien nach Eydtkuhnen bedeutet. Der Satz Wanne—dänische Grenze = 603 km hätte dann 81,40 *M.* betragen. Dieser Antrag wurde aber vom Minister der öffentlichen Arbeiten abgelehnt, zumal die dänischen Staatsbahnen sich keinen Erfolg von der Ermäßigung versprochen.

Der Kohlenversand nach Dänemark betrug im Jahr 1885 nur 3245 t.

Am 1. August 1890 wurde der Kohlentarif mit Dänemark neu herausgegeben:

Er führte die Bezeichnung:

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks (ausgenommen Gaskoks) und Brikketts im Verkehr von Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau—Emscheder Eisenbahn nach Stationen der Dänischen Staatsbahnen.

Anwendungsbedingungen:

1. Verladung von mindestens 10 000 kg auf je einen Wagen oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg.
2. Aufgabe von mindestens 50 000 kg von je einer der im Tarif aufgeführten Zechen usw. gleichzeitig bei der für dieselbe daselbst angegebene Anschluß- oder Kartierungstation an einen oder mehrere Empfänger zur direkten Abfertigung nach einer oder mehreren der Stationen des Tarifs. Die aufzuliefernde Menge von 50 000 kg durfte z. T. auch aus Sendungen bestehen, die nach einer oder mehreren besonders genannten Stationen befördert wurden (Stationen in Schleswig-Holstein, Direktionsbezirk Altona, Mecklenburg Friedrich-Franz-Eisenbahn).
3. Mengen unter 50 000 kg wurden nach dem bezügl. Kohlenausnahmetarif für Einzelsendungen behufs Weiterexpedition auf Altona-Ottensen abgefertigt.
4. Zechenfrachten und Anschluß- und Rangiergebühren (der Versandstation) kamen neben den Frachtsätzen nicht zur Erhebung.

Der Tarif galt, wie im allgemeinen, nur über Vamdrup. Für die dänischen Stationen im Westen Jütlands wie Esbjerg, Herning wurden die Sätze neu über Hvidding berechnet. (Die an der Westküste Schleswig-Holsteins entlang führende Eisenbahn [Marschbahn] war inzwischen verstaatlicht worden).

Im übrigen unterschied sich der Tarif von demjenigen vom 1. Juli 1885 nicht. Die Zechen waren wieder in 5 Gruppen eingeteilt. Die Frachtsätze galten für 10 000 kg in Mark bis zur dänischen Bestimmungstation. Die preußischen Anteile waren die gleichen wie im vorhergehenden Tarif. Z. B. betrug der Frachtsatz bis Kopenhagen für die Gruppe I der Versandzechen (Wanne) 149,70 *M*, für die Gruppe II (Gelsenkirchen) 150,70 *M*. Hiervon betrug der dänische Anteil (299 km) 54,70 *M*.

Im einzelnen stellten sich die deutschen Anteile für 10 000 kg in Mark wie folgt:

	I	II	III	IV	V
a) Vamdrup . . . . .	95	96	97	99	114
b) Hvidding . . . . .	96,20	97,20	98,20	100,20	115,20

(Gruppe V = linksrheinische Braunkohlen- und Steinkohlenzechen).

Am 1. November 1891 wurde infolge Aufnahme des Dampffährbetriebs zwischen Helsingör (Dänemark) und Helsingborg (Schweden) über den Öresund die Station Helsingborg in den Tarif einbezogen, um dadurch auch einen Weiterversand nach Schweden zu ermöglichen.

Am 15. August 1892 wurde ein neuer Kohlentarif herausgegeben. Die dänischen Staatsbahnen hatten infolge Änderung ihres Binnen-Tarifs ermäßigte Anteile für den Tarif zur Verfügung gestellt. Der dänische Anteil bis Kopenhagen über Vamdrup betrug nur noch 53,70 *M* gegen vorher 54,70 *M*. Die deutschen Anteile wurden im allgemeinen nach einem Einheitsätze von 1,5 Pfg. je tkm und 0,30 *M* Abfertigungsgebühr (= ½ Abfertigungsgebühr) für die Tonne berechnet.

Für den Tarif galten folgende Anwendungsbedingungen:

1. Aufgabe von gleichzeitig mindestens 45 000 kg (siehe vorher: 50 000 kg).
2. Frachtberechnung:  
Für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts mindestens für das Gesamtladegewicht der gestellten Wagen. Hierbei wurde jedoch für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12,5 und 15 Tonnen:  
a) das Ladegewicht von mehr als 12,5 t, aber weniger als 15 t nur für 12,5 t gerechnet. Stellte sich das hiernach ermittelte Gesamtgewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wurde die Fracht für das letztere berechnet.
3. Mengen unter 45 000 kg wurden nach dem deutsch-dänischen Verbands-gütertarif, soweit nach demselben direkt expediert werden konnte, andernfalls nach dem bezüglichen Kohlenausnahmetarif für Einzelsendungen behufs Weiterexpedition nach Station Wilhelmsburg abgefertigt.
4. Zechenfrachten und Rangiergebühren wurden nicht erhoben.

Ab 10. Juli 1895 wurden auf Anregung des Ruhrkohlsyndikats zur Steigerung des Kohlenversands nach den nordischen Ländern die Frachtsätze ermäßigt und zwar um 8 *M* für 10 t für die Empfangsstationen,

deren Sätze über Hvidding gerechnet wurden, und um 8,10 für 10 t für die übrigen Stationen (über Vamdrup). Der preußische Anteil der Gruppe I (Wanne) betrug nunmehr bis Vamdrup 90,60 *M* statt 95,00 *M*, bis Hvidding 91,90 *M* statt 96,20 *M*.

Der Anteil bildete sich wie folgt:

Der volle Hamburger Satz betrug 55,00 *M*/10 t in Gruppe I und II mit einer Durchschnittsentfernung von 334 km bis Hamburg H. Nach Abzug von 60 Pf. Abfertigungsgebühr und 15 Pf. Zechenfracht für die Tonne verblieb ein Streckeneinheitsatz von 1,42 Pfg./tkm. Mit diesem Einheitsatz wurde an den vollen Hamburger Satz von 55,00 *M* angestoßen. Der Anstoß-Satz betrug 35,60 *M* von Hamburg H bis Vamdrup und 36,90 *M* bis Hvidding. Die Ermäßigung des preuß. Anteils betrug mithin 4,40 bis 4,30 *M*, diejenige des dänischen Anteils 3,70 *M* für 10 t. Mit anderen Worten wurde die für den Versand nach Hamburg gewährte Ermäßigung auf den Verkehr nach Dänemark übertragen.

Der Ruhrkohlenversand nach Dänemark betrug:

1891 . . . . .	7 100 t
1892 . . . . .	7 292 t
1893 . . . . .	7 428 t
1894 . . . . .	7 366 t
1895 . . . . .	12 460 t

Im Jahr 1895 wurde die Geschäftsführung für den Kohlenverkehr von Westdeutschland nach Dänemark der neu gebildeten Eisenbahndirektion Essen übertragen. Ab 1. Oktober 1895 wurde ein neuer Tarif herausgegeben, der die vorstehend angegebenen Ermäßigungen brachte, die vorerst nur im Verfügungsweg durchgeführt waren. Im übrigen war der Tarif wie der vorhergehende aufgebaut. Da mittlerweile zwischen Dänemark und Schweden eine neue Dampffährverbindung nach Malmö eingeführt worden war, wurden auch für Malmö die für Helsingborg geltenden Sätze in den Tarif aufgenommen.

Ab 1. April 1898 wurden die deutschen Anteile weiter ermäßigt auf einen Streckensatz von 1,32 Pfg. für 1 tkm nebst 3 *M* Abfertigungsgebühr und 1,50 *M* durchschnittliche Anschlußfracht für 10 t. In den am 10. Juni 1898 neu herausgegebenen Tarif, in den diese ermäßigten Sätze eingearbeitet wurden, waren auch die Mitteldeutschen Braunkohlenversandstationen aufgenommen worden, bei Aufgabe von mindestens 20 000 kg. Die Gruppenbezeichnungen wurden infolgedessen geändert:

Die Gruppe mit der niedrigsten Entfernung hatte die Bezeichnung I erhalten.

Die preußischen Anteile der Gruppen (alt) betragen für 10 t:

Gruppe	über Vamdrup	über Hvidding
I . . . . .	81,70	82,90
II . . . . .	82,70	83,90
III . . . . .	83,70	84,90
IV . . . . .	85,70	86,90
V . . . . .	100,70	101,90

Der Kohlenversand ab Ruhr über Hvidding und Vamdrup betrug:

1897 . . . .	14 719 t
1898 . . . .	37 457 t
1899 . . . .	57 753 t
1900 . . . .	49 378 t
1901 . . . .	57 649 t

Ab 1. Oktober 1903 wurde ein Nachtrag 1 zum Tarif vom 10. Juni 1898 herausgegeben, durch den infolge Eröffnung der Fährverbindung Warnemünde—Gjedser auch Frachtsätze über Warnemünde eingeführt wurden, aber nur für den Versand von Steinkohlen und Briketts (nicht für Koks), und zwar nur ab Rheinland-Westfalen.

Die Anteile über Warnemünde wurden nach einem Einheitsatz von 1,34 Pfg. je tkm zuzüglich 4,50 *M.* für 10 t Abf. Geb. gebildet. Zur Vermeidung von Berufungen aus Oberschlesien war dieser Einheitsatz aus dem Kohlentarif von Oberschlesien nach Stettin entnommen. Die Frachtsätze über Warnemünde galten nur für dänische Stationen südlich der Linie Korsör—Kopenhagen.

Für den Versand ab Mitteldeutschland war beim preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten ein Frachtsatz beantragt worden nach einem Einheitsatz von 1,53 Pf. je tkm. Dies war der Einheitsatz von Oberschlesien nach Warnemünde Ort. Der Minister genehmigte jedoch auch ab Mitteldeutschland die Bildung der Sätze wie ab Ruhr. Diese Sätze wurden mit Nachtrag II ab 5. Januar 1904 eingeführt. Durch diesen Nachtrag wurden die Sätze über Warnemünde auch auf Koks ausgedehnt.

Am 23. April 1904 genehmigte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten unter Übertragung der Geschäftsführung auf die Direktion Altona die Erstellung eines gemeinsamen deutsch-dänischen Kohlentarifs für alle deutschen Kohlengebiete, der am 1. Januar 1905 eingeführt wurde. Für den Übergang Warnemünde wurden die Sätze für alle Gebiete nach der Einheit von 1,34 Pfg. je tkm zuzüglich 45 Pfg. Abf.-Gebühr für die Tonne gebildet. Ab Oberschlesien enthielt der Tarif Frachtsätze nur über Warnemünde, und zwar für die dänischen Stationen auf Laaland, Falster, Seeland und für die schwedischen Stationen Helsingborg und Malmö. Der Tarif wurde in Mark erstellt mit direkten Sätzen bis zur dänischen Bestimmungstation. Die Zechenfracht wurde wieder in die Sätze eingerechnet. Allgemein wurde für Braunkohle die Auflieferung von mindestens 20 000 kg und für Steinkohlen von mindestens 45 000 kg gefordert.

Infolge Eröffnung der Fährverbindung Saßnitz Hafen—Trelleborg, wodurch eine direkte Verkehrsverbindung mit Schweden geschaffen worden war, wurden für die in den deutsch-dänischen Tarif aufgenommenen schwedischen Fährstationen Helsingborg und Malmö durch den Nach-

trag II ab 7. Juli 1909 Frachtsätze über Saßnitz Hafen—Trelleborg eingestellt, soweit die Fracht über Vamdrup nicht billiger war.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1912 wurde ein deutsch-dänisch-schwedischer Ausnahmetarif herausgegeben für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenbriketts, Braunkohlen, Braunkohlenkoks (Grudekoks) und Braunkohlenbriketts von rheinisch-westfälischen und oberschlesischen Versandstationen, sowie den Versandstationen Georgschacht und Obernkirchen der Rinteln—Stadthagener Eisenbahn, ferner von den Braunkohlenversandstationen der Direktionsbezirke Köln, Erfurt, Halle, Magdeburg und Posen, der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Berghemer und Köln—Bonner Kreisbahnen, der Mödrath—Liblar—Brühler und der Zschipkau—Finsterwalder Eisenbahn nach Stationen der dänischen Bahnen und den Stationen Helsingborg und Malmö der schwedischen Staatsbahnen.

Die Anwendungsbedingungen dieses Tarifs waren im wesentlichen die gleichen wie die des vorhergehenden Tarifs: Auflieferung von mindestens 20 000 kg Braunkohlen, Braunkohlenkoks oder Braunkohlenbriketts von einem Versender und einer Versandstation nach einer oder zwei Empfangstationen des Tarifs, oder es mußte die Fracht für mindestens 20 000 kg bezahlt werden. Bei Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts Auflieferung in Mengen von mindestens 45 000 kg von je einer Zeche usw. gleichzeitig bei der für dieselbe in Frage kommenden Anschluß- oder Kartierungstation an einen oder mehrere Empfänger nach einer oder mehreren Empfangstationen des Tarifs. Zur Erreichung der bei Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts aufzuliefernden Mindestmenge von 45 000 kg wurden auch Sendungen angerechnet nach den im Tarif nicht genannten nordischen Stationen der deutschen Küstengebiete. Zum Nachweis der vorgeschriebenen Mindestmengen von 20 000 oder 45 000 kg hatten die Güterabfertigungen in den zugehörigen Frachtkarten einen Vermerk zu machen.

Die Versandstationen waren auch hier, entsprechend ihrer verschiedenen Entfernung bis zur Grenze, zu Gruppen zusammengefaßt. Die Frachtsätze waren in Mark für 10 000 kg für jede Gruppe und jede Empfangstation erstellt. Anschlußfrachten wurden neben den Frachtsätzen nicht berechnet. Die rheinisch-westfälischen Steinkohlen-Versandstationen waren zu 8 Gruppen zusammengefaßt.

Die deutschen Einrechnungsanteile der Gruppe 4 (östliche Stationen des Bezirks Essen) mit einer Durchschnittsentfernung von 576 km bis Vamdrup Grenze, 585 km bis Hvidding, 564 km bis Warnemünde (Mitte See) und 705 km bis Saßnitz Hafen (Mitte See) wurden wie folgt ermittelt:

- a) für den Übergang Vamdrup Grenze und Hvidding nach einem Einheitsatz von 1,32 Pfg./tkm zuzüglich 4,50 *M* Abf.-Geb. und Zechenfracht für 10 t,
- b) für die Übergänge Warnemünde und Saßnitz Hafen nach einem Einheitsatz von 1,34 Pfg./tkm zuzüglich 4,00 *M* Abf.-Geb. und Zechenfracht für 10 t.

Die deutschen Einrechnungsanteile für die Gruppen 2, 3 und 5 bis 8 wurden nach dem bisherigen Frachtverhältnis im Verkehr mit Hamburg und Dänemark in der Weise ermittelt, daß die Anteile für die Gruppen 2 und 3 um 10 und 2 *M* für 10 t niedriger und für die Gruppen 5 bis 7 um 1, 2 und 4 *M* für 10 t höher gehalten wurden als die Anteile in Gruppe 4. Ab Mitteldeutschland und Sachsen waren die gleichen Einheiten wie ab Ruhrgebiet eingerechnet.

Für den Verkehr ab ober-schlesischen Stationen waren nur Sätze über Warnemünde und Saßnitz Hafen vorgesehen mit derselben Einheit wie ab Ruhrgebiet.

Die dänischen Bahnen hatten die Klasse 6 ihres Binnentarifs abzüglich einer halben Abf.-Gebühr eingerechnet. In den dänischen Anteil war für die Fährstrecke Warnemünde-Gjedser noch ein Fährzuschlag von 4 *M* für 10 t eingerechnet, der aber hälftig mit der mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn geteilt wurde.

Der Tarif vom 1. Januar 1912 wurde erst durch den jetzt noch gültigen deutsch-dänischen Verbands-Kohlentarif vom 1. August 1924 und den deutsch-schwedischen Verbands-Kohlentarif vom 15. Dezember 1924 ersetzt.

Der Tarif vom 1. Januar 1912 ist während der langen Dauer seines Bestehens in der Kriegs- und Inflationszeit manchen Wandlungen unterworfen gewesen. Nur die Zusammenfassung der Versandstationen zu verschiedenen Gruppen ist bis zuletzt bestehen geblieben. Folgende Änderungen während der Geltungszeit des Tarifs sind besonders bemerkenswert:

1. Am 20. April 1917 wurde neben der Fracht nach den bestehenden Frachtsätzen ein Zuschlag von 37 Pfg. für 100 kg zugunsten der deutschen Bahnen erhoben, um die Entlastung der deutschen Eisenbahnen durch verstärkte Heranziehung der damit billiger werdenden Wasserstraßen möglichst zu fördern.
2. Ab 30. März 1918 wurden die Anwendungsbedingungen des Tarifs denjenigen des deutschen Binnenkohlentarifs angepaßt. (Auflieferung von mindestens 10 t mit einem Frachtbrief und je Wagen.) Für Koks die bekannten Einschränkungen bzgl. der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht des Wagens.
3. Die weiteren Erhöhungen der Binnentarife der deutschen Eisenbahnen wurden auch in diesem Verkehr durchgeführt.
4. Durch Nachtrag IV vom 1. April 1918 wurde der Tarif auf den Verkehr mit den dänischen Übergangstationen Gjedser, Vamdrup und Vedsted sowie mit der schwedischen Station Trelleborg beschränkt. Bis zu seiner Aufhebung hatte der Tarif 26 Nachträge erhalten, durch die die in den deutschen Binnentarifen durchgeführten Tarifänderungen infolge der Geldentwertung eingeführt worden waren. Unter der Herrschaft

dieses Tarifs betrug z. B. im Jahr 1913 der Kohlenversand aus dem Ruhrgebiet nach Dänemark rund 181 000 t.

5. Am 15. Juli 1920 wurde durch Nachtrag X der neu geschaffenen Grenze gemäß Friedensvertrag Rechnung getragen.

Der jetzt noch gültige oben erwähnte deutsch-dänische wie auch der deutsch-schwedische Verbands-Kohlentarif sind den bestehenden Verbands-gütertarifen mit Dänemark und Schweden angepaßt.

Es sind Schnittarife, die getrennte Frachtsätze für die deutsche Strecke in Reichsmark und die nordische Strecke in dänischen und schwedischen Kronen enthalten.

In diesen Tarifen sind die einzelnen Versandstationen und auch die dänischen und die schwedischen Empfangstationen mit besonderen Frachtsätzen für jede Station vorgesehen. Auf deutscher Seite ist der allgemeine Ausnahmetarif 6 ohne irgendwelchen Abzug eingerechnet. Für die Fährstrecke sind wegen der erhöhten Kosten des Fährbetriebs noch besondere Sätze zugeschlagen worden.

Der deutsch-schwedische Verbands-Kohlentarif enthält zum ersten Mal auch Sätze für eine Reihe von schwedischen Binnenstationen, während die früheren Tarife nur Frachtsätze für die Stationen Helsingborg und Malmö aufwiesen.

#### b) Kohlenverkehr nach Österreich-Ungarn:

Gerade im Verkehr mit Österreich-Ungarn hatte die Ruhrkohle bei der natürlichen Lage insbesondere der böhmischen und schlesischen Kohlengebiete frachtlich einen schwereren Stand. Hier konnte in erster Linie helfend nur einwirken die Qualität der Kohle, insbesondere des Ruhrkohlenkokes, die bis zu einem gewissen Grad eine erhöhte Frachtbelastung wieder auszugleichen vermochte. Dem mußte aber vielfach auch noch eine eisenbahntarifarische Vergünstigung zur Seite treten. Jedenfalls war aber der Ruhrkohlenverkehr nach Österreich-Ungarn von jeher von weit geringerer Bedeutung als der nach den nördlich und westlich von der Ruhr gelegenen Auslandsgebieten.

Bevor von der preußisch-hessischen Staatsbahn im Jahr 1897 Kohlen und Koks nach den Sätzen des Rohstofftarifs berechnet wurden, tarifierten Kokssendungen von Rheinland-Westfalen nach Böhmen, Kärnten und Steiermark nach einem Ausnahmetarif, der auf einer Einheit von 1,8 Pfg. je tkm mit 6 Pfg. Abf.-Geb. für 100 kg aufgebaut war. Von 1892 an war für Sendungen von mindestens 5000 t im Jahr nach der Station Zeltweg in Steiermark eine Rückvergütung von 20 *M* für 10 t auf der Strecke Aschaffenburg—Passau und von 10 *M* auf derjenigen Gmünden—Passau gewährt worden.

Im Jahr 1895 wurde im Interesse des Koksverkehrs aus Rheinland-Westfalen für Sendungen nach Stationen der Linie Wörgl—Ala und Fran-

zensfeste—Lienz bei einer Jahresmenge von mindestens 1000 Tönnen eine Frachtermäßigung von 2 Mark je Tonne gewährt. Voraussetzung war die Verwendung der Koksmengen zu Zwecken der Portland-Zementfabrikation oder des Hoch- und Schmelzofenbetriebs. Nach Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe (1897) wurde auch im Rheinisch-Westfälischen-Österreichischen Gütertarif für Kohlen und Koks ein Ausnahmetarif erstellt, der auf der Einheit des Rohstofftarifs (2,2 ab 351 km 1,4 Pfg. Anstoß) beruhte und als Abf.-Gebühr für Oderberg einen Betrag von 7 Pfg. je 100 kg, für alle anderen Übergänge einen Betrag von 3,5 Pfg. enthielt. Die nach diesen Einheiten (3,5 Pfg. Abf.-Gebühr ermittelten Frachtsätze unterboten die früheren für Koks nach den österreichischen Hochofenstationen vorgesehenen Sätze auf der Grundlage von 1,8 ÷ 6, sodaß die letzteren in Fortfall kommen konnten. Die Einheiten des Rohstofftarifs mit halber Abf.-Gebühr 3,5 Pfg. je 100 kg blieben bis 1918 bestehen. Von da ab wurde von den deutschen Bahnen für die Kohlen- und Koksausfuhr von Rheinland - Westfalen nach Österreich - Ungarn nur der allgemeine Kohlenausnahmetarif (Sätze des Rohstofftarifs) mit v o l l e r Abf.-Gebühr (7 Pfg. je 100 kg) zur Verfügung gestellt. Vom 1. Oktober 1919 ab entfiel für den Kohlenverkehr nach Österreich-Ungarn auch diese Tarifbildung. An ihre Stelle trat eine Frachtberechnung nach Klasse E. Nach Böhmen (der jetzigen Tschechoslowakei) mußten dagegen in Auswirkung der Bestimmung des Versailler Vertrags nach wie vor die Sätze des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs für Kohlen und Koks gewährt werden. Nachdem am 1. März 1924 für den Ausnahmetarif 6 die Inlandsklausel in Fortfall gekommen war, konnten auch für den Kohlen- und Koksverkehr nach dem jetzigen Österreich die Sätze des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs mit seinen neuen Sätzen wieder zur Verfügung gestellt werden.

#### V. Anhang:

##### **Siegerländer Erzbergbau. Erz- und Eisensorten im allgemeinen.**

Die Hauptgrundlage der Siegerländer Eisenindustrie bildet das engere Siegerland (der Landkreis Siegen), sowie dessen Umgebung, und hier wieder insbesondere der südwestliche Teil des Westerwalds. Das ganze zusammenhängende Gebiet wird auch Lahn-, Sieg- und Dillgebiet genannt.

Das Hauptvorkommen bilden Spateisenstein und Quarz. Daneben spielt der Kupferkies noch eine erhebliche Rolle.

Die hochwertige Eigenart des Siegerländer Spateisensteins ist darin begründet, daß er nahezu frei von Phosphor und im hüttenfertigen Zustand nach der Röstung auch frei von Schwefel und dazu noch reich an Mangan ist. An Eisengehalt wird er zwar von anderen Erzsorten übertroffen. Das Verkaufsgut besteht meist aus geröstetem Spat (Rostspat).

Die Entwicklung des Siegerländer Eisenerzbergbaus bildet eine wirtschaftliche Leidensgeschichte seit Jahrhunderten, nur kurz sind die Zeiten freien Aufatmens gewesen. Die einzelnen Unternehmungen sind auch heute noch von bescheidenem Umfang. Die Belegschaften zählen in der Regel lediglich nach einigen Hunderten. Die höchsten Jahresförderungen 1907 und 1913 bewegten sich um 2,4 Millionen Tonnen = nur 6 v. H. der 1913 von der deutschen Eisenhüttenindustrie verschmolzenen Eisenerzmengen. Auf den Kopf der Belegschaft kamen 1913 231 t im Jahr, gegen beispielsweise 1160 t in Lothringen. Ihren Grund hat diese geringe Verwendung des Siegerländer Erzes vornehmlich in der Erfindung des Thomasverfahrens, wodurch die riesigen Vorkommen phosphorhaltiger und leicht gewinnbarer Minetteerze in Lothringen und Luxemburg, sowie die leicht gewinnbaren Magneteisenerze in Lappland verwendbar wurden. Diese überlegenen Wettbewerber haben den Siegerländer Erzbergbau in den engsten Schranken gehalten. Über 37 Millionen Tonnen Minetteerze und 4,5 Millionen Tonnen höchsthaltige Schweden-erze flossen 1913 den deutschen Hochöfen zu. An dem Siegerländererz nahestehenden Erzen führten 1913 Spanien und Nordafrika 4,2 Millionen Tonnen nach Deutschland ein.

Es kann angenommen werden, daß das Siegerland bisher insgesamt einige 80 Millionen Tonnen Eisenstein hervorgebracht hat. Man rechnet damit, daß noch 40 bis 50 Millionen Tonnen in einer Teufe bis zu 700 m anstehen. Auf dieser Tiefe liegt schon heute der Schwerpunkt der Förderung. Bei einem Herabgehen auf 1300 m Teufe wären noch weitere 65 Millionen Tonnen gewinnbar.

Ausgrabungen haben ergeben, daß schon im 4. bis 5. Jahrhundert vor Christi Geburt Siegener Eisen verhüttet wurde. Das Eisen wurde von jener Zeit an in primitiven Rennfeuern gewonnen. Ein- bis andert- halb Jahrtausende ist diese Art der Verhüttung die übliche gewesen. Es war die Zeit der Waldschmiede, deren älteste Vertreter Bergmann, Hüttenmann und Schmiede zugleich waren, eine Zeit, in der der Schmied die Hauptgestalt der deutschen Sage wurde (Siegfried?).

Im 12. oder 13. Jahrhundert erstand im Siegerland der erste Hochofen.

Das älteste Hüttenwerk, die „Massenhütte auf der Weiß“, wird bereits 1311 urkundlich erwähnt.

Während sich aber auch für die folgende Zeit die Eisengewinnung im Siegerland noch mit dem primitivsten Mittel der Holzkohle abspielte, war England schon 1735 zur Herstellung von Eisen mit Steinkohlenkoks übergegangen. Die englische Entwicklung übertrug sich auch auf Frankreich und Belgien, wo Cockerill 1823 den ersten mit Koks betriebenen

Hochofen erbaute. Auch im bergisch-märkischen Bezirk, wo bislang nur Siegerner Eisen und Stahl verarbeitet worden war, traten alsbald englisches und belgisches Roheisen in Wettbewerb. Es drang sogar vor bis in das Siegerland selbst, wodurch den eigenen Hütten eine schwere Konkurrenz entstand.

Einen Wendepunkt für das Siegerland bedeutete der im Jahr 1856 von Kölner Finanzkreisen (Gustav Mallinckrodt und Gustav Mevissen) gegründete Köln—Müser Bergwerksverein. Die Vereinigung ging hervor aus der Loherhütte im Siegerland, die bereits seit Jahrhunderten mit dem berühmtesten der Siegerner Bergwerke, dem Müsener Stahlberg, in Verbindung stand und die Verhüttung der dort gewonnenen Erze mit Kohle begonnen hatte.

Der Zweck der Gesellschaft war: „Der Erwerb und der Ausbau von Bergwerken auf Erze, Kohlen und Mineralien aller Art, die Verarbeitung der Metalle zu halbfertigen und fertigen Gegenständen, die Fabrikation von Koks aus Stein- und Braunkohlen, der Ankauf und Verkauf dieser und der damit im Zusammenhang stehenden Produkte.“

Hier wurde die erste Verbindung zwischen Kohle und Eisen eingegangen und der erste gemischte Betrieb der rheinisch-westfälischen Großindustrie geschaffen, dessen Grundlage die genannten ältesten Siegerländer Werke bilden sollten.

Die Eröffnung der Ruhr-Siegbahn im Jahr 1861 brachte naturgemäß eine bedeutende Produktionsteigerung mit sich. Die schnell entstandenen Werke (Charlottenhütte, Rolandshütte, Bremerhütte, Marienhütte) fanden in der jüngsten Zeit Anschluß an die großen Hüttenkonzerne.<sup>1)</sup> —  
Erz- und Eisensorten im allgemeinen:

Eisen kommt vor:

1. in ganzen Stücken (meteorisch),
2. in Erzen (gemischt mit Kalk).

Einzelne Arten der Eisenerze:

1. Magneteisenerz. Fe 3. O. 4. 72,4 % Eisen enthaltend. In Deutschland nicht wesentlich vorkommend, aber in Schweden und Afrika (Algier, Bone).
2. Roteisenerz. Fe 2. O. 3. 70 % Eisen enthaltend. Vorkommend in Deutschland (Lahn, Dill, Eifel, Harz, Sauerland), Cumberland, Spanien (Bilbao), Algier (Mokta).
3. Brauneisenstein.  $F\ 2\ O\ 3 \div H\ 2\ 0$   
 $F\ 2\ O\ 3 \div 2\ H\ 2\ 0$   
 $F\ 2\ O\ 3 \div \frac{3}{2}\ H\ 2\ 0$

60 % Eisen enthaltend. Eine Art hiervon ist z. B. das Raseneisenerz. Vorkommend in Algier, Spanien (Bilbao), Deutschland (Peine, Ilsede, Hügge bei Osnabrück).

Zum Brauneisenstein rechnet auch die Minette. (La mine = Die Mine = Das Minchen).

<sup>1)</sup> Bergassessor Dr. Macco und Dr. Kruse in der Jubiläumsausgabe Nr. 5 der Deutschen Bergwerkszeitung, Dezember 1924.

4 Lagen:

- a) schwarze Minette (1 m starke Lagerung; sandig),
- b) graue Minette (Lothringen. 6—10 m mächtig mit Kalk durchsetzt, (Aumetz),
- c) rote Minette (9—10 m mächtig),
- d) gelbe.

Sämtlich vorkommend auf der westlichen Seite der Mosel, sich nach Frankreich zu senkend.

Durchschnittlich 33 % Eisen enthaltend. Auch meistens „selbstgehend“ (Kalk enthaltend).

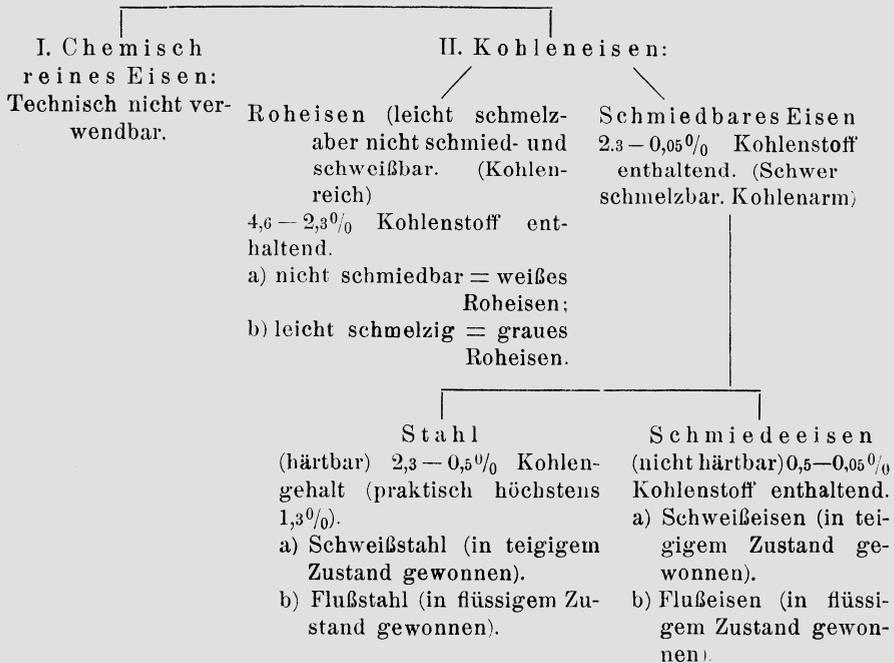
4. Spateisenstein. (Kohlensaures Eisen)  $FeCO_3$ . 48 % Eisen enthaltend.

Hauptsächlich vorkommend im Siegerland, im Kaukasus und den Pyrenäen.

Metallgehalte der deutschen Erze (annähernde Prozente):

	Eisen:	Mangan:	Phosphor:
Lothringer Erz . . . . .	28—30	0,25	) im Mittel 0,5—2,0
Briey-Minette . . . . .	35—38	0,25	
Siegener Rohspat . . . . .	34	6	0,05
Siegener Rostpat . . . . .	48	9	—
Nassauer Roteisenstein . . .	45—52	—	0,1—0,25
Lahn Braunstein . . . . .	20	13	0,08—0,15

Eisen (Kohle zwischen 0,05—5% schwankend enthaltend, Kohle macht das Eisen schmelzbar, aber hart und spröde. Außerdem enthält das Roheisen Mangan, Silicium, Phosphor, Schwefel und Kupfer in schwankenden Mengen. Phosphor erzeugt Kaltbruch, Schwefel Rotbruch.)



Stahl läßt sich schweißen, formen und härten.

Mangan: Nebenbestandteil des Eisens. Starke Anziehungskraft für Sauerstoff. Wirkt härtend und löst Kohle. Mangan macht das Eisen schwerflüssig und zieht Schwefel an.

Schwefel und Phosphor machen das Eisen brüchig.

Silicium in allen Roheisensorten enthaltend. Macht das Eisen spröde und dünnflüssig.

---

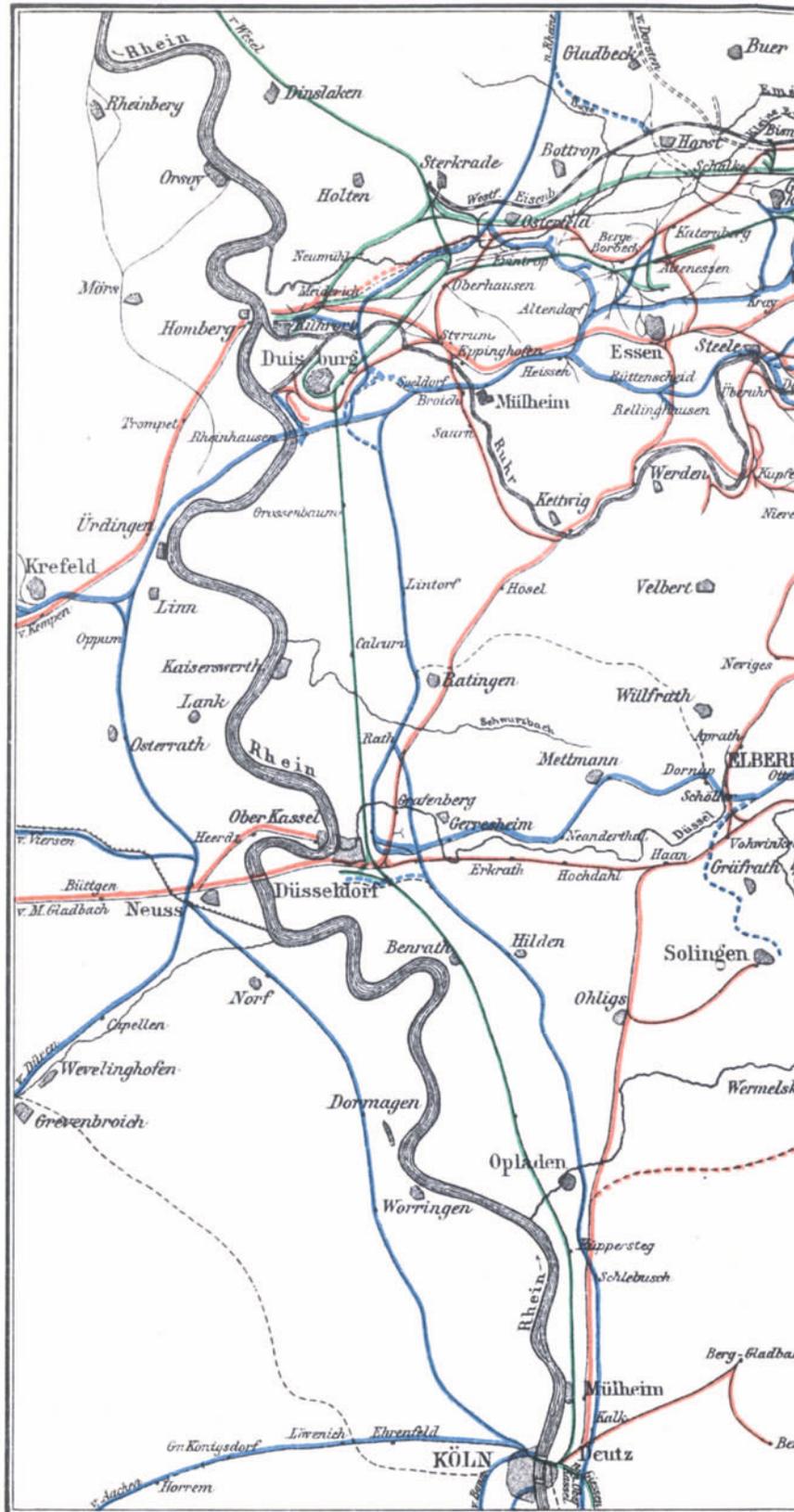
### Literatur.

- Baedeker: Jahrbuch für den Oberbergamtsbezirk Dortmund.  
Burmeister: Geschichtliche Entwicklung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands. Leipzig. Duncker und Humblot 1899.  
Die Entwicklung der Gütertarife der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen. Berlin 1904. Druck der Norddeutschen Buchdruckerei, Wilhelmstraße 32.  
Die Kohlentarifffrage, Referat von E. Böcking, Köln 1885. Du Mont-Schauberg. Festschrift zur Feier des fünfzigjährigen Bestehens des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund in Essen. Essen 1908. Verlag der Berg- und Hüttenmännischen Zeitschrift Glückauf.  
Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen in Essen für das Jahr 1925 nebst statistischem Heft. März 1926.  
Ottmann: Die Duisburg-Ruhrorter Häfen. Denkschrift.  
Riegels: Die Verkehrsverhältnisse der deutschen Eisenbahnen. Elberfeld. A. Martini und Grüttefien. 1889.  
Dr. Schröter u. Reichert: Die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort.  
Stahl und Eisen: Über die neuen Güterfrachten der Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen. Jahrgang 1881, Seite 119. Jahrgang 1889, Seite 211.  
Stelkens: Der Rhein als Verkehrsstraße. In der Jubiläumsausgabe der Deutschen Bergwerks-Zeitung Nr. 8 (Juni 1925).  
Ulrich: Zur Geschichte des Deutschen Eisenbahn-Tarifwesens (Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1885, Seite 162, 280 ff.).  
Wirtschaftliche Entwicklung des Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlen-Bergbaus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. I. Teil. 1904. Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin.

---

### Berichtigungen:

- Seite 4, 2. Absatz: ...sind „zuerst“ in England...  
Seite 32, Anm. 1. Sitz der Steinkohlensyndikate: Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat Essen, Oberschlesisches Steinkohlensyndikat G. m. b. H., Gleiwitz (vor der Teilung Oberschlesiens „Oberschlesische Kohlenkonvention Kattowitz“ genannt) ...  
Seite 67, 7. Zeile von oben: „Gewerken“.  
Seite 67, 9. Zeile von unten: „Kohlengroßhändlern“.  
Seite 68, Anm. 1: „Raab, Karcher & Co.“.  
Seite 90, Mitte: „2.“ An bedeutenden Häfen privater Unternehmungen...  
Seite 136, letzter Absatz, 4. Zeile: „Grube — Empfangstation“.  
Seite 138, 16. Zeile von unten: „am“ 1. Juli 1877.



Adolph, Huhnrkohlenbergbau

