

Histor. Archiv

RHEINSCHIFFFAHRT

1913 - 1925

VON

DR. ANTON FELIX NAPP-ZINN

RHEINSCHIFFFAHRT

1913—1925

IHRE WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG UNTER DEM
EINFLUSS VON WELTKRIEG UND KRIEGSFOLGEN

VON

DR. ANTON FELIX NAPP-ZINN

PRIVATDOZENT AN DER UNIVERSITÄT KÖLN

MIT 1 SKIZZE
UND 52 TABELLEN IM TEXT



BERLIN
VERLAG VON JULIUS SPRINGER
1925

ISBN-13: 978-3-642-98353-5
DOI: 10.1007/978-3-642-99165-3

e-ISBN-13: 978-3-642-99165-3

**ALLE RECHTE, INSBESONDERE DAS DER ÜBERSETZUNG
IN FREMDE SPRACHEN, VORBEHALTEN.**

COPYRIGHT 1925 BY JULIUS SPRINGER IN BERLIN.

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1925

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
I. Die Rheinschiffahrt vor dem Kriege.	
1. Die Leistung	1
2. Die Unternehmungen	20
3. Rheinschiffahrt und Eisenbahnen ,	39
II. Die Rheinschiffahrt im Weltkrieg 1914—1918.	
1. Die Leistung	47
2. Betrieb und Unternehmungen (privatwirtschaftlich)	56
3. Die Kriegsorganisation der Rheinschiffahrt.	
A. Allgemein	65
B. Der staatliche Güterdampferdienst 1917/18	74
III. Versailles und die Rheinschiffahrt.	
1. S. G. West und C. I. N. C.	83
2. Das Diktat von Versailles und die deutschen Gegenanschläge	95
3. Die Abgaben aus dem Besitz der deutschen Rheinschiffahrt	111
IV. Die Rheinschiffahrt nach dem Kriege.	
1. Die Leistung	133
2. Die Unternehmungen	150
3. Rheinschiffahrt und Staffeltarif	161
4. Die Rheinschiffahrt der neuen Uferstaaten Frankreich und Schweiz	168
V. Zusammenbruch und Wiederaufstieg.	
1. Rheinschiffahrt und Ruhraktion	179
2. Die Rheinschiffahrt 1924/25	190
Quellenverzeichnis der Tabellen	205
Literaturverzeichnis	207
Anlagen	211
Skizze des Rheinlaufes	223

Vorwort

(zugleich Einführung in die Rheinschiffahrts-Literatur).

Seitdem wirtschaftswissenschaftliches Denken in Deutschland wach wurde, hat es sich auch dem verkehrsreichsten Strom Europas, dem Rhein, zugewandt. Eichhoff, Nau, Ockhardt, Schirges sind Namen derer, die Fundamente zu einer wirtschaftsgeschichtlichen Erfassung der Rheinschiffahrt seit Anfang des 19. Jahrhunderts gelegt haben. Eckert blieb es vorbehalten, in seinem die Zeit von der Octroi-Konvention von 1804 bis zur Revidierten Rheinschiffahrts-Akte von 1868 umfassenden Werk „Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert“ auf umfangreicher Literatur und hessischem Archivmaterial fußend eine Standardleistung wirtschaftsgeschichtlicher Forschung zu vollbringen. Durch Gotheins „Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert“, die die gleiche Zeitspanne umfaßt, fand sie mit Hilfe preußischer Archivalien wertvolle Ergänzung. War Eckerts Blick mehr verkehrswissenschaftlich eingestellt, so wußte Gothein den handelspolitischen Rahmen der Rheinschiffahrt stärker hervorzukehren. Beide, zu denen ich als Schüler aufblicke, haben in diesen Arbeiten Zeugnis von ihrer wissenschaftlichen Persönlichkeit gelegt: Eckert als der Darsteller großer Entwicklungslinien in lapidarem Ausdruck, ergänzt durch anschauliche Einzelbilder, Gothein als der Schilderer von Personen und Vorgängen in ihrer spezifischen Eigenheit, in die er sich wie selten jemand einzufühlen und sie gewissermaßen als wissenschaftlich geklärtes Eigenerlebnis wiederzugeben wußte. Um Eckert und Gothein scharten sich auf dem Gebiet der Rheinschiffahrt zahlreiche Begleiter und Nachfolger. Im Hinblick auf die Darstellung der geschichtlichen Entwicklung bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts sind zu nennen Averdunk und Kuske für den Niederrhein, Bettgenhaeuser, Löper und Eckert selbst für den Oberrhein. Auf die Rheinschiffahrt der Gegenwart richteten sich vornehmlich die im Auftrag des Vereins für Sozialpolitik angestellten Untersuchungen, so die Studien Stubmanns über „Die Rheinschiffahrt“ während der Krise um die Jahrhundertwende, Nasse-Eggermanns über den „Rhein als Wasserstraße“, eine etwas trockene, vorwiegend verkehrsstatistische Arbeit, Schultes über „Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahnen“, eine belebtere Darstellung der beiderseitigen Frachtenentwicklung, Wirminghaus' „Zur Frage der Wiedereinführung von Rheinschiffahrtsabgaben“. Letzteres ein in den Vorkriegsjahren viel umkämpftes Problem, zu dessen Durchleuchtung von verschiedenen Standpunkten Wirminghaus viel beigetragen hat. Daneben entstammen seiner Feder eine Reihe teils die Rheinschiffahrt allein, teils sie im Rahmen anderer Verkehrskomplexe erfassender anschauungsreicher Einzeldarstellungen. Daneben haben sich noch viele bemüht, zur Erfassung des Rheins als Wirtschaftsträgers auf untereinander sachlich wie persönlich weit auseinandergelungene Weise beizutragen. Verschiedentlich hat die Rheinschiffahrt vor dem Krieg auch den Stoff zu wirtschafts-

wissenschaftlichen Dissertationen abgegeben. Aus ihrer Zahl verdient die Arbeit eines Amerikaners, Edwin J. Clapp, über Entwicklung und Stand der Rheinschiffahrt im Jahre 1907, die in Englisch in noch ansprechenderer Form unter dem Titel „The Navigable Rhine“ veröffentlicht wurde, trotz kleinerer Irrtümer der Hervorhebung. Während des Weltkrieges trug die Erörterung der Frage der Bedeutung Antwerpens, die durch die damalige Beherrschung Belgiens durch Deutschland aktuell geworden war, auch zur Befassung mit dem Stromverkehr mit den Rheinmündungshäfen bei. Der Gegensatz zwischen Wiedenfeld und Schumacher fand durch Arndt seine Überbrückung, wenn schon den weiteren von Arndt daran geknüpften Vorschlägen nicht zuzustimmen sein dürfte. In die gleiche Zeit fällt Erwin von Beckeraths Schrift über die Seehafentarifpolitik der deutschen Eisenbahnen, deren Verhältnis zu Rheinschiffahrt und Rheinmündungshäfen hier ebenfalls geklärt wurde.

Gerade dieses Gebiet: Rheinschiffahrt und Eisenbahn, das schon früher im Rahmen von mehr eisenbahntarifpolitischen Schriften behandelt worden war, fand nach dem Krieg in einigen wirtschaftswissenschaftlichen Dissertationen nach verschiedenen Gesichtspunkten neue Behandlungen. Aber auch andere Einzelkomplexe der Rheinschiffahrt und mit ihr verknüpfter Erscheinungen wurden jetzt in großem Umfang, insbesondere an der Universität Köln, in Doktor-Arbeiten vom national-ökonomischen Standpunkt zu erfassen gesucht. Das Niveau dieser Arbeiten bleibt, wie ich auch in diesem Fall feststellte, hinter dem der Vorkriegszeit nicht zurück. Allerdings sind heute wie damals aus der Menge stärker herausragende Leistungen, zu denen sich Güte des Materials, Urteilskraft und Darstellungsvermögen des Verfassers vereinen müssen, selten. Zu ihnen gehört indessen die ursprünglich eine der ersten Dissertationen der wiedererstandenen Universität Köln vorstellende Arbeit Alfred Weyhenmeyers über „Die Unternehmungen in der Rheinschiffahrt“, die deren Entwicklung im 19. und 20. Jahrhundert bis Kriegsbeginn aufzeigt. Weiter brachte die Nachkriegszeit in dem Buch des Franzosen G. Haelling, „Le Rhin Politique Economique Commercial“ ein bedeutendes, die Rheinschiffahrt in ihren verschiedenen Erscheinungen voll erfassendes Werk. Hennigs Schrift „Rheinschiffahrt und Versailler Friede“, von starkem nationalem Empfinden getragen, bringt dagegen vornehmlich politische Gesichtspunkte wie Darlegungen zum Ausbau des Wasserstraßennetzes im Anschluß an den Rhein. —

Ich habe es hier nun gewagt, die Rheinschiffahrt als wirtschaftliche Einheit innerhalb eines Zeitabschnittes darzustellen, an dessen Anfang und an dessen Ende Höchstleistungen der bisherigen Entwicklung stehen, der aber selbst erfüllt ist von Kampf und Unruhe, gewaltigen politischen Veränderungen von außen und innen, die auch für die Rheinschiffahrt von einschneidender Wirkung sein mußten. Mein Ziel dabei war, von den Dingen von gestern den wissenschaftlichen Abstand zu gewinnen, dabei gleichzeitig aus lebensvoller Erfassung des Geschehens für die Zukunft das Wesentliche festzuhalten. Solche

Arbeit muß meines Erachtens heute als eine Hauptaufgabe der Volkswirtschaftslehre gelten: das Wirtschaftsleben von heute zu beobachten und im Fluß der Dinge die Entwicklung zu erfassen, dergestalt, daß wohl spätere Jahre und Forscher Korrekturen und Ergänzungen bringen mögen, daß aber im Prinzip die Wirtschaftsgeschichte unserer Zeit von ihr selbst geschrieben wird. Ich glaube, daß für diese Aufgabe das Festhalten an sichtbaren Wirtschaftskomplexen, d. h. größeren und kleineren Wirtschaftszweigen, eigene Vorteile bietet, wenschon Sonderung und Zusammenfassung nach kritischen, also nicht von der materiellen Beobachtungseinheit bedingten Maßstäben dem zweckmäßig zur Seite geht.

Ich glaubte für die Rheinschiffahrt der jüngsten Zeit diesen Darstellungsversuch unternehmen zu können, nachdem ich als seinerzeitiger Assistent des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln mich mit der Rheinschiffahrt von der wissenschaftlichen Seite vertraut gemacht hatte und in dieser Stellung wie der späteren als Verkehrsreferent des Deutschen Delegierten bei der Interalliierten Binnenschiffahrtskommission in Köln sachlich und persönlich mit den verschiedenen Kreisen der Rheinschiffahrt in nähere Beziehung trat. Diese Verbindungen legen mir allerdings auch wieder einige Verpflichtungen zur Zurückhaltung in Darstellung wie Urteil auf. Die nahe Entfernung von manchem Geschehen verbietet namentlich eines: das Wirken der einzelnen Persönlichkeit aufzudecken. Obschon es mir gelegentlich äußerst nahe lag, mußte ich mich darauf beschränken, nur andeutungsweise von der Betätigung einzelner zu sprechen.

Selbstverständlich konnte es nicht meine Aufgabe sein, alle Belange der Rheinschiffahrt zur Sprache zu bringen. Räumlich nahm ich schon eine grundsätzliche Abgrenzung vor, indem ich die Schiffahrt der Nebenflüsse und Kanäle, soweit es sich nicht um Durchgangsverkehr handelt, außerhalb des Beobachtungskreises ließ. Das Gleiche gilt von den Arbeiten und Plänen, die auf die Schaffung neuer Großschiffahrtswege im Anschluß an den Rhein zielen, ferner von der Entwicklung des Rheinhafenwesens. Aber auch manches interessante Einzelproblem, wie etwa das der Kapitalbeschaffung in der Rheinschiffahrt, ihre Beeinflussung durch die Steuerpolitik, die Interessenvertretungsfragen, ihre wirtschaftssoziologische und sozialpolitische Eigenarten usw. schloß ich von der Betrachtung aus, da ihre Behandlung besser unter selbständigem kritischem Gesichtspunkt in Einzeldarstellungen erfolgt, wobei ich nicht verschweigen will, daß die Gewinnung der Unterlagen zu manchen solcher Komplexe bedeutende Schwierigkeiten bereiten wird. Ich selbst will der vorliegenden durch die Stoffeinheit bedingten Darstellung eine kleinere unter dem besonderen kritischen Gesichtspunkt des Nationalitätenproblems folgen lassen.

Methodisch bin ich hier im Prinzip explikativ vorgegangen: Ich setzte für die einzelnen Zeitabschnitte die Gesamtleistung voran, zergliederte diese nach den Hauptrichtungen. In teilweise mühevoller Arbeit habe ich dabei die weitschichtigen statistischen Ergebnisse in möglichst einfachen Übersichten zusammenzufassen gesucht, für deren Aneignung ich allerdings auch noch von dem Leser einige Liebe und

Verständnis für die Zahl verlangen muß. Dem „Was“ der Leistung folgt das „Wie“ durch die Darstellung der Unternehmungsformen und ihrer Entwicklungen. Als letztes ergab sich zur Aufzeigung der Begrenzung der Rheinschiffahrt die Notwendigkeit zur Darlegung ihres Verhältnisses zu den Eisenbahnen. — Dazu trat die Schilderung der politischen Auswirkungen. Ich selbst habe mich von politischer Stellungnahme ferngehalten. Ich glaube aber, daß die Tatsachen für sich zu sprechen vermögen. Es gilt dies auch von der Darstellung der in weitesten Kreisen unbekanntem Kontrolle der Rheinschiffahrt durch die Alliierten nach Kriegsende, eines typischen Ausflusses ihrer tatsächlich bis 1924 bestehenden kriegerischen Einstellung gegenüber Deutschland. Für die Rheinschiffahrt als Gegenstand der Innenpolitik legen die Abschnitte über ihre Einordnung in die Kriegs- und die ebenfalls einen eigenen Charakter tragende Nachkriegswirtschaftspolitik Zeugnis.

Das benutzte Material ist ungemein weitschichtig, die Zusammensetzung der wesentlichen Teile für die einzelnen Abschnitte recht verschieden. Allgemein wurden die Periodika (Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Bände der Statistik des Deutschen Reichs betreffend Verkehr und Wasserstände der deutschen Binnenwasserstraßen, Geschäftsberichte, Zeitschriften und Zeitungen) ausgiebig herangezogen. Für die Darstellung der Rheinschiffahrt vor dem Krieg wurde fast ausschließlich auf Literatur zurückgegriffen. Die folgenden Abschnitte sind dagegen größtenteils durch archivalische Studien bedingt. In erster Linie standen mir hierzu Akten der Direktion des Rhein-See-Konzerns zur Verfügung, die namentlich zur Darstellung der Auswirkungen des Vertrages von Versailles auf die Rheinschiffahrt und des Verhältnisses der Rheinschiffahrt zur Tarifpolitik der Reichsbahn in den Nachkriegsjahren, aber auch zu manchen anderen Fragen herangezogen wurden. Daneben sind hauptsächlich zur Darstellung der Kriegsorganisation der Rheinschiffahrt und der Rheinschiffahrtskontrolle der Alliierten auch Akten der Schiffahrtsgruppe West und Materialien des Deutschen Delegierten bei der Interalliierten Binnenschiffahrtskommission mitbenutzt worden. Schließlich habe ich in bedeutendem Umfang Umfragen gehalten, die im allgemeinen dankenswert beantwortet wurden.

Allen denen, die mich in dieser Arbeit unterstützten, sei auch an dieser Stelle Dank gesagt. Ihre große Zahl verbietet allgemeine Namentnennung. Ich möchte aber gleichwohl die derer, die maßgebend an dem Zustandekommen der Arbeit beteiligt sind, erwähnen. Es sind dies Geheimrat Professor Dr. Eckert, dessen Zusprache ich den endgültigen Entschluß zu dieser Arbeit verdanke, Generaldirektor Dr. h. c. Ott, der mich durch die weitgehende Material-Zurverfügungstellung unterstützte, und sein Sekretär Dr. Burmester, der mir dieses in entgegenkommender Weise vermittelte. Meine Frau half mir bei den statistischen Ausrechnungen, fertigte die Reinschrift der Arbeit an und las mit mir die Korrektur.

Köln, im Juli 1925.

Dr. Napp-Zinn.

I. Die Rheinschifffahrt vor dem Kriege.

1. Die Leistung.

Von 1869, dem Jahre des Inkrafttretens der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868, die die Befreiung des Stromes von den letzten Befahrungsabgaben festlegte¹⁾, bis 1913, dem letzten dem Völkerringen 1914—1918 vorangegangenen Friedensjahr, hat der Rheinverkehr folgende Entwicklung genommen²⁾:

Tabelle 1. Gesamtverkehr 1869—1913 in 1000 t.

Jahr	1	2	3	4	5
	Gesamtumschlag der Rheinhäfen (2 + 3)	Umschlag der deutschen Rheinhäfen	Umschlag der holl. u. belg. Rheinhäfen = Verkehr zwischen Deutschen Deutschland u. Holland-Belgien	Verkehr zwischen deutschen Rheinhäfen (2 - 3) · $\frac{1}{2}$	Gesamtverkehrsmenge des Rheines (3 + 4)
1869	6 271 ³⁾	4 325	1 946	1 190	3 136
1880	9 276 ⁴⁾	5 638	3 638	1 000	4 638
1890	19 534 ⁵⁾	13 714	5 820	3 947	9 767
1900	41 326 ⁶⁾	28 244	13 082	7 581	20 663
1910	80 036 ⁷⁾	50 257	29 779	10 239	40 018
1913	104 918 ⁸⁾	67 388	37 530	14 929	52 459

¹⁾ Die Erhebung der letzten Rheinzölle wurde bereits 1867 eingestellt (vgl. Eckert: Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert. 1900. S. 322).

²⁾ Gegenüber den Möglichkeiten des Vergleichs einzelner Stichjahre oder von Jahresgruppen, z. B. Jahrfünften, mußte ich mich zu ersterer entschließen, da sowohl der von mir zum Anschluß an Eckert und Gothein gewählte Anfangsbeobachtungszeitpunkt wie der Endzeitpunkt diese im Hinblick auf die Ermöglichung der Vergleiche mit späteren Jahren erforderten.

³⁾ Umfaßt die Häfen Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Speyer, Mannheim, Ludwigshafen, Worms, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Bingen, Oberlahnstein, Koblenz, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Ruhrort, Wesel (= Spalte 2) sowie den Umschlag sämtlicher holländischer und belgischer Häfen, soweit die dort umgeschlagenen Güter die deutsch-holländische Grenze auf dem Rhein passierten (Durchgang Lobith = Spalte 3).

⁴⁾ Umfaßt die unter ³⁾ genannten Häfen zuzüglich Leimersheim, Frankenthal, Rosengarten, Gernsheim, Oppenheim, Kastel, Schierstein, Budenheim, Rüdesheim, Bonn, Neuß, Ürdingen.

⁵⁾ Umfaßt die unter ⁴⁾ genannten Häfen abzüglich Leimersheim, Frankenthal, Rosengarten, Rüdesheim, zuzüglich Lauterburg, Maximiliansau, Nierstein, Frankfurt a. M., Bingerbrück, Deutz, Hochfeld.

⁶⁾ Umfaßt die unter ⁵⁾ genannten Häfen abzüglich Oppenheim, Frankfurt a. M., zuzüglich Straßburg, Rheinau, Mülheim-Rhein, Rheinhausen, Alsum.

⁷⁾ Umfaßt die unter ⁶⁾ genannten Häfen abzüglich Maxau, Leopoldshafen, Bingerbrück, zuzüglich Karlsruhe, Krefeld, Homberg, Schwelgern, Walsum.

⁸⁾ Umfaßt die unter ⁷⁾ genannten Häfen abzüglich Maximiliansau, zuzüglich Napp-Zinn, Rheinschifffahrt.

Die Menge der auf dem Rhein beförderten Güter hat sich sonach im Verlauf von 45 Jahren mehr als versechzehnfacht. Auf die Bevölkerung bezogen hob sich unter der Voraussetzung eines in etwa gleichgebliebenen Einflußgebietes die Transportquote pro Kopf um mehr wie das neunfache¹⁾: Ein Ausdruck für die immer stärkere Durchsetzung der Wirtschaft der neuesten Zeit mit Transportleistungen. Tonnenkilometrisch stieg die Verkehrsleistung der deutschen Stromstrecke von etwa 840 Millionen tkm 1869²⁾ auf rund 10 740 Millionen tkm 1913³⁾, also auf das 12^{3/4}fache. Da die Leistung der deutschen Binnenwasserstraßen 1913 rund 21 500 Millionen tkm betrug, die der deutschen Eisenbahnen (ohne Kleinbahnen) rund 63 000 Millionen tkm,

lich Weisenau, Beuel, Wesseling, Leverkusen, Reisholz, Rheinberg, sowie die Zufuhr der „minderwichtigen“ deutschen Hafenplätze.

Wennschon ein Maßstab für die Aufnahme bzw. Absetzung von Häfen in die Hafenübersicht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt nicht vorhanden ist, so spiegelt doch die vorstehende Namhaftmachung der berücksichtigten Häfen die Entwicklung des Rheinhafenwesens im Grundzug wieder: Verschwinden der alten kleinen Oberrheinplätze zugunsten neuer bedeutender, zunehmende Bedeutung kleinerer Plätze in der Mainzer Umgegend und Neugründungen am Niederrhein. In der Statistik zu Unrecht vernachlässigt ist der vornehmlich Steine versendende Mittelrhein (vgl. Napp-Zinn: Zur Reform der Rheinverkehrsbeobachtung. In: Zeitschr. f. Verkehrswissenschaft, Köln, Jahrgang 1923/24, Heft 3/4). Den in der Hafenstatistik nicht erfaßten Verkehrsanteil glaube ich als im Lauf der Jahre leicht fallend auf durchschnittlich 10 vH. des erfaßten Verkehrs beziffern zu können. Es ergibt sich naturgemäß zwischen der auf den veröffentlichten Hafenergebnissen aufbauenden Verkehrsaufstellung und den in den Bänden der Statistik des Deutschen Reiches über „Verkehr und Wasserstände der deutschen Binnenwasserstraßen“ den Nachweisungen über den Bezirksverkehr vorangestellten, auf der Gesamtheit der einzelnen Anschreibungen beruhenden Gesamtverkehrsergebnissen ein entsprechender Unterschied. Die Arbeit konnte, obschon die Statistik des Deutschen Reiches die vollständigeren Zahlen enthält, nicht auf diese basiert werden, da sie in der jetzigen Form noch zu jung ist (seit 1909!), für die Kriegszeit Lücken aufweist und die Statistik des holländischen, belgischen, neuerdings auch französischen und schweizerischen Rheinverkehrs nicht bzw. weniger vollständig wie die Jahresberichte der Zentralkommission enthält. Sie wurde daher nur ergänzungsweise herangezogen, im übrigen die Statistik der Zentralkommission benutzt. Für die Notwendigkeit deren Verbesserung vgl. den angezogenen Aufsatz. Gewisse Differenzen ließen sich unter diesen Umständen auch in der vorliegenden Arbeit nicht vermeiden.

Ein Quellenverzeichnis zu den Tabellen befindet sich am Schluß der Arbeit S. 205—207.

¹⁾ d. h. unter Zugrundelegung der gesamten deutschen rheinischen Bevölkerung von über $\frac{1}{3}$ auf dem Rhein bewegte t auf über $3\frac{1}{4}$ t. Ich gebe diese Zahlen nur mit schweren Bedenken, da sich die Wirksamkeit eines einzelnen Verkehrsmittels nur in Ausnahmefällen tatsächlich auf ein räumlich umgrenztes Gebiet festlegen läßt, dies im vorliegenden Fall aber ganz ausgeschlossen ist. Man muß indessen, wenn man die Steigerung der Verkehrsmengen erfassen will, sie wohl oder übel auf die Bevölkerung beziehen. Berücksichtigt ist hier die Bevölkerung der preußischen Provinzen Rheinland und Hessen-Nassau, der Großherzogtümer Hessen und Baden, der Rheinpfalz und Elsaß-Lothringens (1869 = rund 9,4 Millionen, 1913 = rund 16,2 Millionen Einwohner nach Statistischem Jahrbuch für das Deutsche Reich).

²⁾ Geschätzt auf Grund der Berechnungen Symphers über das Anwachsen der deutschen Binnenschiffahrt (zuletzt „Zeitschr. für Binnenschiffahrt“, 1913, S. 3) und der Angaben in den Jahresberichten der Zentralkommission.

³⁾ Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 274, II, S. XXVIII.

so war der Rhein an ersterer mit mehr als der Hälfte, an der Gesamtleistung der deutschen Schienen- und Wasserwege mit über $\frac{1}{9}$, beteiligt. 1875 hatte der Anteil des Rheines am deutschen Wasserstraßenverkehr erst etwas mehr als $\frac{2}{7}$, am Gesamtverkehr über $\frac{1}{15}$ betragen¹⁾. Die Tatsache, daß die tkm-Leistung des deutschen Rheines nicht im gleichen Verhältnis wie die Gesamtmenge der beförderten Güter gestiegen ist, deutet auf die relativ stärkere Zunahme der die deutsch-niederländische Grenze überschreitenden Rheintransporte mit einer verhältnismäßig geringen deutschen Beförderungsstrecke hin. Diese haben, wie sich aus der Tabelle 1 ergibt, 1913 das 19fache der Menge von 1869 erreicht, während die innerdeutschen Transporte nur eine $12\frac{1}{2}$ fache Vermehrung aufweisen. Indessen ist das Verhältnis der innerdeutschen zu den zwischenstaatlichen Transporten im Laufe der Jahrzehnte starken Schwankungen unterworfen: Um 1869 und 1890 machten die innerdeutschen Transporte rund 40 vH. der gesamten aus. Dazwischen lagen Jahre, in denen sie — in erster Linie durch vermehrte Kohlentransporte zu Tal und Übergang eines größeren Teiles der Zunahme der Kohlentransporte nach Süddeutschland auf die Bahn — bis auf 20 vH. gedrückt waren. Im Laufe der 90er Jahre, verstärkt seit der Jahrhundertwende vergrößerten die zwischenstaatlichen Transporte abermals, dank der nun in großen Mengen einsetzenden Erzzufuhren und erneuter Steigerung des Ruhrkohlenabsatzes nach den Seehäfen, ihren Anteil, der in den Jahren vor dem Kriege ziemlich gleich blieb.

Die Verteilung des Auslands- wie des Inlandsverkehrs auf Berg- und Talfahrt ergibt sich aus der folgenden Übersicht:

Tabelle 2. Berg- und Talverkehr in 1000 t.

Jahr	Abfuhr		Bergverkehr	Zufuhr		Talverkehr
	aus holländischen usw. Häfen	aus deutschen Häfen z. B.		nach deutschen Häfen z. T.	nach holländischen usw. Häfen	
1869	403	1 050	1 453	700	1 543	2 243
1880	1 207	805	2 012	682	2 432	3 114
1890	2 962	3 171	6 133	1 811	2 858	4 669
1900	8 935	6 768	15 703	3 199	4 147	7 346
1910	16 795	8 720	25 515	4 880	12 984	17 864
1913	19 814	11 527	31 341	6 548	17 715	24 263

Bis in die 80er Jahre hat hiernach der Talverkehr ein Übergewicht gegenüber dem Bergverkehr. Der sich dann vollziehende Umschwung führt um die Jahrhundertwende zu einem Verhältnis der Berg- zu den Taltransporten wie 2 : 1. In den Jahren bis zu Kriegsausbruch gewinnen die letzteren wieder an größerer Bedeutung, so daß sie 1913 über $\frac{3}{4}$ derjenigen zu Berg ausmachen. Innerhalb der Taltransporte ist nach einem starken Rückgang der innerdeutschen gegenüber den die deutsch-niederländische Grenze überschreitenden um 1880 von dann bis um 1900 ein zunehmender Umfang der ersteren festzustellen, seitdem aber

¹⁾ Vgl. Sympher, a. a. O., S. 5.

wieder durch den sich stark entwickelnden Export von Kohle wie auch verarbeitetem Eisen eine Zunahme der Güterbewegung nach den Rheinmündungshäfen auf das $2\frac{2}{3}$ fache der innerdeutschen. Bei den Bergtransporten ist bis 1880 ebenfalls eine Zunahme der internationalen Transporte festzustellen. Die dann erfolgende Stärkung der innerdeutschen wird aber bereits in den 90er Jahren infolge der nun stark einsetzenden Erzzufuhren durch ein erneutes Übergewicht der Auslandstransporte abgelöst, die 1910 fast das Doppelte der innerdeutschen Bergabfuhren erreichen.

Die Wandlung der Funktion des Rheines im internationalen Gütertausch wird veranschaulicht durch die Gegenüberstellung der wichtigeren Gütermengen, die 1869 und 1913 die deutsch-niederländische Grenze zu Berg und zu Tal überschritten.

Tabelle 3a. Rhein-Einfuhr über die niederländisch-deutsche Grenze (ohne Rhein-See-Verkehr) in 1000 t.

Gattung	1869	vH.	1913	vH.
Kohle (einschl. Koks u. Briketts) . .	7	1,7	404	2,1
Eisenerz	22	5,5	8 641	44,1
Andere Erze	15 ¹⁾	3,7	1 380	7,0
Erdöl	—	—	404	2,1
Steine	9	2,2	119	0,6
Schwefel	10	2,5	—	—
Holz	15	3,7	1 371	7,0
Farbhölzer und Extrakte	9	2,2	20	0,1
Baumwolle	10	2,5	14	0,1
Getreide	72	17,9	4 542	23,2
Reis	9	2,2	45	0,2
Kaffee	27	6,7	47 ²⁾	0,2
Öle, Fette	15	3,7	206	1,0
Dünger	18	4,5	36	0,2
Roh- und Brucheisen	84	20,9	264 ³⁾	1,4
Andere Güter	81	20,1	2 097	10,7
Zusammen	403		19 590	

Tabelle 3b. Rhein-Ausfuhr über die deutsch-niederländische Grenze (ohne Rhein-See-Verkehr) in 1000 t.

Gattung	1869	vH.	1913	vH.
Kohle (einschl. Koks und Briketts) .	949	61,5	11 764	67,5
Erze (außer Eisenerz)	30	2,0	28	0,2
Erden	120	7,8	963	5,6
Steine	156	10,1	715	4,1
Zement	1	0,1	330	1,8
Holz	50	3,2	87	0,5
Getreide	39	2,5	10	0,1
Roheisen	—	—	327	1,8
Sonstiges Eisen	36	2,3	1 551	8,9
Andere Güter	162	10,5	1 650	9,5
Zusammen	1 543		17 425	

1) = Zinkerz. — 2) Einschließlich Kakao und Tee.

3) Davon 196 Brucheisen.

1869 weist die Rheineinfuhr als Hauptmassengüter Getreide und Roheisen¹⁾ auf: Schon vermochte Westdeutschland nicht mehr voll seinen Getreidebedarf selbst zu decken. Noch war die deutsche Eisenindustrie vorwiegend Weiterverarbeiter des phosphorarmen englischen Roheisens, die Eisenerzzufuhr, wohl ganz aus Spanien kommend, zumal dem siegerländischen und nassauischen Erz noch höhere Bedeutung zukam, erst im Anfang der Entwicklung. Gering auch noch die Einfuhr sonstiger Erze. Daneben bietet sich eine ganze Reihe von Gütern dar, die in kleineren, immerhin nennenswerten Mengen über den Rhein importiert werden und dessen älteren, sich mehr und mehr verwischenden Charakter als Bringer von „Kaufmannsgütern“ dokumentieren: Reis, Kaffee, Öle, Fette stellen zusammen noch einen größeren Anteil dar. Die verschiedenen Farbhölzer und -extrakte, weiter der Dünger (Guano) deuten noch auf eine Weltwirtschaft vorwiegend organischen Gutcharakters hin. Baumwolle wandert noch auf dem Strom, ebenso wie Schwefel, der damals noch neben den heimischen Schwefelkiesen zur Darstellung der Schwefelsäure diente. 1913 beträgt die Rheinzufuhr dieser Stoffe nur noch geringe Bruchteile des Gesamtverkehrs, obschon auch sie — von dem verschwundenen Schwefel abgesehen — absolut zugenommen hat. Marktverschiebungen (Baumwolle, Reis, Kaffee) verbunden mit solchen in der Wettbewerbslage der Verkehrsmittel, sowie die zunehmende Menge der anorganischen Stoffe in der Wirtschaft sind Ursachen dafür. In erster Linie ist es die sehr starke Vermehrung einiger weniger Massengüter, die die Wandlung des Bildes der Rheineinfuhr bedingt hat. Annähernd $\frac{9}{20}$ werden 1913 von Eisenerz eingenommen. $\frac{3}{5}$ der Gesamteinfuhr dieses Rohstoffes nach Deutschland erfolgt damit auf dem Rhein²⁾. Bei Hinzurechnung weiterer Erze, in erster Linie Kupfer- und Manganerze und Schwefelkies entfällt mehr wie die Hälfte der Rheineinfuhr auf Erz. Getreide, obschon durch die Vermehrung der Erztransporte im 20. Jahrhundert wie die anderen Güter in seiner relativen Bedeutung gemindert, behauptet mit annähernd einem Viertel den zweiten Platz. Diese Menge stellt gleichzeitig annähernd die Hälfte der gesamten deutschen Getreideeinfuhr dar. Erst in weiter Entfernung folgt Holz, dessen gegenüber 1869 verdoppelte Bedeutung eine Gegentendenz gegen den Siegeszug anorganischer Güter dartut. Nennenswert schließlich noch Petroleum, dessen in den 90er Jahren einsetzende Tankschiffbeförderung es dem Rhein neu gewann, sowie englische Kohle, deren Beförderung den Konjunkturen und augenblicklichen Marktverhältnissen folgend stark schwankte³⁾.

Während der Vergleich der Rheineinfuhr von 1869 und 1913 weit-

1) Roh- und Bruch Eisen sind 1869 in der Statistik der Zentralkommission noch nicht getrennt. Es liegt auf der Hand, daß die Alteisenmengen damals nur unbedeutend waren.

2) Vgl. die Außenhandelsstatistik 1913 in „Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches“, 1914, II.

3) 1907 waren es z. B. 1,8 Millionen Tonnen. Vgl. Jahresbericht der Zentralkommission 1907, Übersicht IV b B.

reichende Unterschiede ergibt, läßt sich bei dem der Rheinausfuhr Gleiches nicht feststellen. Denn schon damals drückten einige wenige Massengüter ihr den Stempel auf. Allen anderen weit voran steht die Kohle, die 1869 wie 1913 rund $\frac{2}{3}$ der gesamten Rheinausfuhr, zugleich 1913 $\frac{1}{4}$ der gesamten deutschen Brennstoffausfuhr ausmacht. Steine und Erden folgen 1869 mit über $\frac{1}{6}$. Der Anteil aller weiteren Gütergattungen übersteigt nicht $\frac{1}{30}$. Unter ihnen sind zu erwähnen Holz, dessen absolute Menge die des importierten um das dreifache übertrifft, Getreide, von dem noch Überschüsse in einzelnen Arten — in den Jahren stark schwankend — ausgeführt werden konnten, verarbeitetes Eisen und schließlich an Erzen Schwefelkies und Braunstein. Insgesamt also fast ausschließlich Bodenschätze sowie land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse. 1913 hat sich Eisen, hauptsächlich verarbeitetes, an die zweite Stelle geschoben. Ihm folgen dicht Steine und Erden mit annähernd $\frac{1}{10}$ der Gesamtmenge, wozu noch beträchtliche Mengen Zement kommen. Die Holzausfuhr ist trotz absoluter Zunahme relativ unbedeutend geworden, erst recht die von Erzen und Getreide.

Eine Betrachtung der Entwicklung der Hauptverkehrsgüter des Rheines hat mit der Kohle zu beginnen. Sie ist nicht nur im Grenzverkehr das Rückgrat der Rheinschiffahrt. Denn 1869 wie 1913 nimmt sie auch mehr als $\frac{2}{3}$ der Abfuhr der deutschen Rheinhäfen ein. Die Verteilung der weitaus größten Menge der auf dem Strom verfrachteten Kohle enthält die folgende Übersicht:

Tabelle 4.
Brennstoff-Versand Duisburg-Ruhrorts in 1000 t.

Jahr	Bis Koblenz ausschließl.	Koblenz und oberhalb	Zu Tal	Gesamt
1869	273	653	944	1870
vH.	14,6	34,9	50,5	100,0
1880	85	629	1512	2226
vH.	3,8	28,3	67,9	100,0
1890	128	1893	1661	3682
vH.	3,5	51,4	45,1	100,0
1900	101	5266	2164	7531
vH.	1,4	69,9	28,7	100,0
1910	25	6205	5957	12187
vH.	0,2	50,9	48,9	100,0
1913	51	8185	10026	18262
vH.	0,3	44,8	54,9	100,0

Wie schon angedeutet, haben die Wechsel in der Hauptabsatzrichtung der Kohle in weitgehendem Maße zu den Verschiebungen des Verhältnisses von Berg- zu Tal-, von innerdeutschen zu internationalen Transporten beigetragen. 1869 war der Prozeß der Rückdrängung der früher selbst die Mittelrheingegend versorgenden Saarkohle noch im Gang, war ferner die Versorgung des Mittelrheines per Schiff noch üblich.

In der weiteren Entwicklung fielen die Häfen unterhalb der Nahe-
mündung in das Vorzugsgebiet der Bahn. Die Schiffsversendung der
Ruhrkohle über den Rhein, die in den 70er Jahren durch die Bahn
ziemlich eingeengt war und 1874 nur noch 10 vH. des gesamten Ruhr-
kohlenabsatzes ausmachte, bewegte sich seitdem in langsam aufsteigen-
der Linie. 1913 wurde bei einer Gesamtförderung des Ruhrgebiets von
rund 114 500 000 t¹⁾ 21 465 000 t Kohle, Koks und Briketts von den
Rhein-Ruhrhäfen²⁾ abgefahren, d. i. bei Umrechnung aller Mengen auf
Kohle gegen 20 vH. der Förderung. Die die allgemeine Aufwärtsent-
wicklung übersteigende Entfaltung der am Rhein gelegenen Zechen
mit ihren eigenen Häfen (der Brennstoffversand aus diesen erreichte
1913 3 203 000 t) trug zu diesem Ergebnis nennenswert bei. In diesen
Mengen ist ein im Verhältnis zum Bahnversand bedeutend geringerer
Teil Koks und Briketts enthalten, da diese Produkte durch den Wasser-
transport bei zweimaligem Umschlag³⁾ zu stark litten. Die Bedeutung
des Rheines für die Brennstoffbelieferung der benachbarten Länder
erhellt aus folgender Übersicht:

Tabelle 5. Verteilung des Transportes von Ruhrkohle (einschl.
Koks und Briketts) nach den durch den Rhein bedienbaren
Ländern 1913 in 1000 t.

Land	Im direkten Bahnverkehr	unter Mit- benutzung des Rheines	Anteil der 2. Beförde- rungsart an der Gesamt- beförderung vH.
Holland	4445	7203	61,8
Belgien	2422	4245	63,7
Rheinland	9764	206	2,1
Hessen und Hessen-Nassau	2312	2323	50,1
Pfalz, Baden, Württemberg	370	4035	91,6
Bayern	900	1020	53,1
Elsaß	25	386	93,9
Frankreich	2876	617 ⁴⁾	17,7
Schweiz	444	1140	72,0
Italien	232	22	8,7

Das zweite Transportgut der Rheinschiffahrt, das ausländische Erz,
ist eine Erscheinung jüngerer Datums. Zwar gingen, wie erwähnt,
schon in den 70er Jahren kleinere Mengen spanischer Erze rheinauf.
Zu ihnen traten Ende der 80er Jahre diejenigen Mittelschwedens und
seit Anfang der 90er Jahre die Nordschwedens. Seitdem setzte eine

¹⁾ Vgl. die Bergbaustatistik 1913 in „Vierteljahrshefte zur Statistik des
Deutschen Reichs“, 1914, III.

²⁾ Umfassend die Häfen Duisburg-Ruhrort, Alsum-Schwelgern, Walsum,
Rheinhausen, Homberg.

³⁾ Daher auch die Brikettfabriken in Oberrheinhäfen. — Vgl. Schroeder:
Die Entwicklung des Absatzes der Ruhr-, Saar- und Wurm-Indekohle in den
Jahren 1893—1918. Kölner wi.-so. Diss. W. S. 1922/23.

⁴⁾ Davon 311 000 t über den Oberrhein, 306 000 t über den Niederrhein.

in großen Schritten fortschreitende, nur vorübergehend — so 1908/09 — gehemmte Entwicklung ein. Das Herkunftsgebiet der über den Rhein eingeführten Erze dehnte sich im neuen Jahrhundert immer weiter aus. Südrussische Eisenerze, Manganerze aus dem Kaukasus, dann in

Tabelle 6.
Eisen- und Manganerz-
Anfuhr in Rotterdam 1913.

Herkunftsland	Menge in 1000 t
Spanien	3 069
Schweden	2 447
Rußland	740 ²⁾
Französ. Nordafrika .	692
Frankreich	542
Norwegen	337
Griechenland	152
Canada	124
Andere Länder	167 ³⁾
Zusammen	8 270

den Jahren vor Kriegsausbruch nordafrikanische Eisensteine gewannen weiter größere Bedeutung¹⁾. Schließlich waren alle Erdteile an der Erzversorgung der rheinischen Hüttenwerke beteiligt. Für die Zusammensetzung der Erzzufuhren gibt die nebenstehende Übersicht einen hinreichenden Anhaltspunkt.

Die über den Rhein importierten Eisenerze kamen fast ausschließlich in den Rhein-Ruhrhäfen zur Entlöschung und größeren Teils in den Hütten in und um Duisburg zur Verarbeitung. Diese verwandten daneben aber noch andere Erze, in erster Linie Minette,

deren Verbrauchsmenge in den Jahren kurz vor dem Kriege der von schwedischen Erzen, also um 20 vH. der Gesamtmenge, entsprach, weiter in während der Vorkriegsjahre ungefähr gleichbleibendem Umfang (etwa 7 vH.) siegerländische und nassauische Erze⁴⁾. Die Minette ging, abgesehen von den Jahren 1884 (Auswirkung des Thomasverfahrens) bis 1893 (Erzausnahmetarif der Bahn), fast ganz per Bahn, ebenso wie die siegerländischen Erze, während ein in den Jahren vor dem Krieg im Rückgang befindlicher Teil nassauischer in Oberlahnstein auf Rheinschiff umgeschlagen wurde. Unter den Erzen neben Eisenerz spielte Schwefelkies⁵⁾ eine Hauptrolle. Im Gegensatz zu Eisen- und Manganerz lagen seine Empfangsplätze, d. h. die Produktionsstätten der chemischen Industrie, in erster Linie Ludwigshafen, Leverkusen, Duisburg, am Strom verteilt. Die vielseitigen Produkte der chemischen Industrie wie die einer zweiten Verarbeitung zuzuführenden Schwefelkiesabbrände ergaben wieder einen nennenswerten Verkehrsstrom zu Tal, dessen Umfang naturgemäß hinter dem überwiegend den Rheinmündungshäfen zustrebenden der Eisenprodukte der niederrheinischen Hütten bedeutend zurückblieb.

An dritter Stelle sind Erden aller Art zu nennen. Neben den 963 000 t, die 1913 die Grenze zu Tal passierten, wurden 4 650 000 t in deutschen

1) Über die Entwicklung des Eisenerzabsatzes aller Fördergebiete der Welt vgl. Gemeinfaßliche Darstellung des Eisenhüttenwesens, Abschnitt: Das Eisengewerbe in den einzelnen Ländern, Düsseldorf, versch. Aufl.

2) Davon 390 000 t Manganerz.

3) Davon 77 000 t Manganerz.

4) Vgl. Handelskammerberichte Duisburg.

5) In den Aufzeichnungen der niederländischen Zollstelle Lobith zum Teil als Kupfererz geführt.

Rheinhäfen angebracht. Von einem einigermaßen einheitlichen und andauernden „Güterstrom“ wie bei den anderen Hauptmassengütern, läßt sich hierbei nicht sprechen. Die regelmäßigen Anfuhrten von Erden zu einer bestimmten Produktion, z. B. von Mergel zur Zementfabrikation, sind, wenn schon es sich um umfangreiche Zufuhren weniger großer Werke handelt¹⁾, wenig zahlreich. Überwiegend sind die Transporte mehr lokaler Natur und wechseln stark mit den vornehmlich durch Bauten aller Art bedingten jeweiligen Bedürfnissen der einzelnen Städte. Großenteils handelt es sich dabei um aus dem Strom gewonnene Produkte²⁾, die in besonderen kleineren Fahrzeugen (Baggerschuten, Kiesnachen) befördert werden. Gewinnungs- und Absatzmöglichkeit führen zu starken Schwankungen in der Berg- und Talanfahrt. Im ganzen überwiegt aber die letztere bei der Mehrzahl der Plätze. Die Verkehrsziffern mancher kleinerer Häfen, z. B. Reisholz und Wesel, wird durch diese Transporte aufgebläht.

Für die Rheinschifffahrt in ihrer Gesamtheit von ungleich höherer Bedeutung ist der Transport von Getreide aller Art, das 1913 in einer Gesamtmenge von 4 542 000 t von den Seehäfen den Rhein hinaufkam, wogegen die Versendungen von deutschen Rheinhäfen (größtenteils Reexpeditionen) ganz zurücktreten. Es ist das Massengut, dessen Empfang sich relativ am gleichmäßigsten über die Rheinhäfen verteilt. Sie lassen sich zu zwei Gruppen, einer nieder- und einer oberrheinischen, zusammenfassen, von denen die Ankünfte der letzteren mit Mannheim-Ludwigshafen, daneben Straßburg als Hauptplätzen, die der ersteren mit Duisburg und weiter Düsseldorf als solchen übertrafen. Duisburg, hinter dem die bis in die 60er Jahre führende Getreidehandelsstadt Rheinland-Westfalens, Neuß, weit zurückblieb, aber immerhin einen beachtenswerten Platz behauptete, verdankte seine sich entwickelnde Stellung dem wachsenden Bedarf des rheinisch-westfälischen Industriegebiets, wogegen diejenige Mannheims — in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bedeutender Getreideexportplatz — auf einem weitgedehnten Absatzgebiet (Süddeutschland, Österreich, Schweiz) mit einer gut eingespielten Börsenorganisation beruhte. Obschon die Konzentration der Großmühlen in Mannheim überwiegend erst nach 1900 erfolgte, waren die 90er Jahre die des stärksten Aufschwunges: Später nahmen die jüngeren Oberrheinhäfen einen Teil für sich in Anspruch. Auf dem besonderen Gebiet der Ölmühlenindustrie waren als Empfangshafen am Oberrhein Mannheim, daneben Karlsruhe, am Niederrhein Neuß, ferner Ürdingen die führenden Plätze geworden.

Holz mag als letztes Hauptmassengut Erwähnung finden. Auch hier stehen für den Import Duisburg und Mannheim an der Spitze, während Karlsruhe als Versandplatz und Mainz als Zu- wie Abfuhrplatz namentlich inländischer Hölzer die Hauptrolle spielen.

¹⁾ Der Bonner Bergwerks- und Hüttenverein A.G. Zementfabrik Oberkassel bei Bonn bezog z. B. allein im Jahr 1913 238 000 t Kalksteine und Mergel (nach persönlicher Mitteilung).

²⁾ Ein wunder Punkt der Statistik!

Die Funktion der wichtigeren Rheinhäfen im Verkehr der Hauptgütergattungen läßt die folgende Aufstellung erkennen:

Tabelle 7. Die Haupt-Umschlagsgüter der bedeutenderen Rheinhäfen¹⁾ in 1000 t.

Hafen	Abfuhr		Zufuhr				
	Kohle	Eisen	Kohle	Erz	Erden	Getreide	Holz
Straßburg	12	101	864	—	—	517	14
Kehl	—	—	190	—	11	156	—
Karlsruhe	—	—	738	—	65	121	24
Mannheim	23	54	3 487	46	235	943	462
Ludwigshafen . .	—	351	816	179	113	305	15
Worms	—	—	155	—	92	106	—
Gustavsburg . . .	—	16	980	—	—	27	12
Mainz	—	—	354	42	298	44	303
Köln	—	142	24	111	267	246	147
Reisholz	—	—	—	—	398	29	26
Neuß	215	11	—	—	50	245	66
Düsseldorf	—	113	—	16	276	330	236
Rheinhausen . . .	—	216	—	1 673	—	—	—
Duisburg	18 262	1 011	—	4 922	1 801	979	520
Homberg	1 127	—	—	36	—	36	—
Alsum/Schwegl. .	1 088	323	—	2 201	264	—	43
Walsum	988	210	—	1 020	—	—	—
Wesel	—	—	—	—	421	31	14

Außerdem hervorzuhoben: Abfuhr: Mainz 254000 t Zement, Oberlahnstein 215000 t Erz, Wesseling 676000 t Braunkohlenbriketts.

In der Gesamtheit betrachtet ergibt sich folgendes Verkehrsbild: Von dem rund 19 $\frac{1}{2}$ Millionen t umfassenden Güterstrom, der 1913 die niederländisch-deutsche Grenze auf dem Rhein zu Berg überschritt, wurden etwa 11,5 Millionen t, zum weitaus größten Teile Erz, von den Rhein-Ruhrhäfen aufgenommen. Zu den weiter zu Berg gehenden Mengen, unter denen Getreide die erste Stelle einnimmt, gesellt sich der Bergstrom aus den Rhein-Ruhrhäfen, hauptsächlich Kohle, in Höhe von rund 10 Millionen t. Von dem nun 18 Millionen t großen Bergverkehr werden etwa 2 $\frac{1}{2}$ Millionen t von den übrigen Niederrheinhäfen bis Köln einschließlich aufgefangen. Diese geben ihrerseits noch keine $\frac{1}{2}$ Million t zum Bergverkehr, während Wesseling eine größere Menge in rheinischen Braunkohlenbriketts hinzugesellt. In einer Stärke von 16,5 Millionen t durchzieht der Güterstrom ohne nennenswerte Veränderungen den Mittelrhein. 4,5 Millionen t werden in der Mainzer Gegend abgesetzt bzw. an den Main abgetreten, die Hauptmenge von 8,5 Millionen t der Hafengruppe Mannheim/Ludwigshafen/Worms übergeben, während die restlichen 3,5 Millionen t sich auf die noch weiter zu Berg liegenden Häfen verteilen. — Ungleich geringer ist der Talverkehr auf der Strecke oberhalb Duisburgs. Da in ihm die kurzstreckigen Kiestransporte eine größere Rolle spielen, ist der durch-

¹⁾ Zur Erhöhung der Deutlichkeit des Verkehrsbildes sind Mengen unter 10 000 t außer Ansatz gelassen.

gehende Verkehr bedeutend schwieriger, also nur bedingungsweise zu erfassen. Wie beim Bergtransport als Empfänger lassen sich die oberrheinischen Häfen als Versender zusammenfassen mit dem Unterschied, daß der Anteil der Rhein-Mainhäfen durch die Holzversendungen ein größerer ist. Beim Eintritt in den Mittelrhein hat der Talgüterstrom einen Umfang von etwa $3\frac{1}{2}$ Millionen t. Im Gegensatz zum Bergverkehr erfährt der Talverkehr im Mittelrheingebiet durch die Verladungen von Erz in Oberlahnstein und die von Steinen und Erden an den sogenannten Steinplätzen zwischen Koblenz und Bonn eine Änderung, d. h. eine Verstärkung auf gegen 5 Millionen t. In den Häfen von Köln bis Krefeld erfährt der Talverkehr einen Absatz von rund 1 Million t und einen Zusatz von etwa $\frac{3}{4}$ Millionen t. Den Rhein-Ruhrhäfen werden etwa 2 Millionen t zugeführt. Zu den restlichen $2\frac{3}{4}$ Millionen t geben diese den gewaltigen Betrag von über 14 Millionen t, überwiegend Kohle, dazu Eisen, so daß über $16\frac{3}{4}$ Millionen t die Grenze zu Tal passieren, wozu noch die überwiegend als Lokaltransport zu wertenden Kiestransporte treten¹⁾.

Die bei der Bewältigung dieses Verkehrs durch die bedeutenderen Rheinhäfen eingenommene Stellung ist aus Tabelle 8 ersichtlich:

Tabelle 8.
Verkehr der bedeutenderen Rheinhäfen 1869—1913 in 1000 t²⁾.

Hafen	1869	vH.	1880	1890	1900	1910	1913	vH.
Straßburg	—	—	—	—	317	1 201	1 988	3,0
Kehl	20	0,5	11	7	7	329	510	0,8
Karlsruhe	—	—	—	—	—	843	1 478	2,2
Mannheim	459	10,6	964	2 683	5 328	6 727	7 397	10,8
Ludwigshafen	153	3,5	240	816	1 777	2 501	2 873	4,3
Worms	43	0,9	78	140	275	433	539	0,8
Gustavsburg	62	1,4	126	398	1 024	914	1 127	1,7
Mainz	113	2,6	139	403	760	1 263	1 810	2,7
Oberlahnstein	315	7,3	204	269	245	567	403	0,6
Koblenz	63	1,5	48	50	101	128	170	0,3
Wesseling	—	—	—	—	—	—	699	1,0
Köln	220	5,1	214	562	1 232	1 652	1 984	2,9
Reisholz	—	—	—	—	—	—	555	0,8
Neuß	—	—	83	147	289	831	815	1,2
Düsseldorf	215	5,0	129	241	620	1 742	1 567	2,3
Rheinhausen	—	—	—	—	236	1 424	1 987	3,0
Duisburg	2504	57,9	3010	6 203	13 224	21 099	28 913	42,9
Homberg	—	—	—	—	—	981	1 296	1,9
Alsum-Schweglern	—	—	—	—	505	3 097	4 303	6,4
Walsum	—	—	—	—	—	1 975	2 260	3,4
Wesel	68	1,6	33	31	238	536	500	0,7
Übrige Häfen	90	2,2	359	1 764	2 066	2 014	4 214	6,3
Zusammen	4325		5638	13 714	28 244	50 257	67 388	

¹⁾ Die von Koch in den bildlichen Darstellungen zu den Jahresberichten 1921 und 1922 der Zentralkommission angegebenen Verkehrswerte von 1913 sind teilweise nicht zutreffend.

²⁾ Aufgenommen sind die Häfen, die entweder 1869 einen Verkehr von 50 000 t oder 1913 einen solchen von 500 000 t aufwiesen.

Rückschauend legt die Aufstellung auch die Kräfteverschiebungen zwischen den Rheinhäfen dar. Das Zentrum der Rheinschifffahrt war und blieb in den annähernd 5 Jahrzehnten dank der Kohlenverschiffungen Duisburg-Ruhrort. Allerdings wurde seine überragende Stellung mit dem zunehmend weltwirtschaftlichen Charakter des Stromes relativ bedeutend gemindert. Doch hatte der Rückgang mit Beginn des neuen Jahrhunderts sein Ende gefunden. Die Erstellung der Rheinhütten- und Zechenhäfen [1884 Alsum (Gewerkschaft Deutscher Kaiser), 1897 Rheinhausen (Krupp), 1904 Schwelgern (Gewerkschaft Deutscher Kaiser), 1905 Walsum (Gutehoffnungshütte), 1907 Hafen der Zeche Rheinpreußen bei Homberg] mit ihrem Erzeempfang, Kohle- und Eisenversand gab im Verein mit Duisburg-Ruhrort dem Niederrhein, d. h. den Rhein-Ruhrhäfen als Sammelpunkt der Rheinschifffahrt wieder die volle Bedeutung, die einst Duisburg-Ruhrort allein besessen hatte. Die zwei anderen 1869 allein noch bedeutenden Niederrheinhäfen Düsseldorf und Köln haben namentlich in der jüngeren Zeit an Wichtigkeit verloren. Neue Plätze haben sich neben ihnen entwickelt. Weit stärker ist der relative Verkehrsrückgang der Mittelrheinhäfen Koblenz und Oberlahnstein infolge der Verschiebungen in Kohlenempfang und Erzeversand. Demgegenüber haben die Oberrheinhäfen von Mainz bis Mannheim ihre Stellung behauptet. Diejenige Mannheims war um 1890 vorübergehend sogar eine bedeutend stärkere, nämlich zu der Zeit, da einmal ein besonders großer Teil der Ruhrkohlevers Schiffungen zum Oberrhein ging, einandermal Mannheim noch den oberen Endpunkt der Rheinschifffahrt darstellte. Mit dem Aufkommen der neuen, weiter oberhalb liegenden badischen und elsässischen Häfen (1892 Metzgerthorhafen, 1902 Rheinhafen in Straßburg, 1900 bzw. 1910 Kehl, 1901 Karlsruhe) mußte es sich gefallen lassen, daß bedeutende Gütermengen ihren Weg noch weiter rheinauf nahmen.

Teilweise als ein Spiegelbild des deutschen Rheinhafenverkehrs bietet sich die Umschlagsleistung der holländischen und belgischen Häfen im Verkehr mit dem deutschen Rhein dar:

Tabelle 9. Verkehr der holländischen und belgischen Häfen mit dem Rhein 1913 in 1000 t.

	Rotterdam	Amsterdam	Übriges Holland	Belgien
Ankunft:				
Kohle	4 916	376	1 875	4 597
Eisen.	782	224	151	721
Steine und Erden .	373	89	1 001	215
Gesamt	7 024	975	3 246	6 180
Abgang:				
Erze	8 830	58	325	708
Getreide	3 452	73	3	1 014
Holz	1 296	17	25	33
Gesamt	15 740	557	400	2 893

Im Hinblick auf die Zufuhr zum deutschen Rhein stellt Rotterdam alle anderen Plätze weit in den Schatten. Namentlich als Massenumschlagsplatz auf offenem Strom hat es diese überragende Stellung erreicht. Amsterdam hat daneben nur durch kleinere Partien, insbesondere Stückgut Bedeutung für den Rhein. In Betreff des Verkehrs der einzelnen Häfen Belgiens mit dem Rhein muß auch hier, wie schon von Wissenschaft und Wirtschaft zu wiederholten Malen geschehen, dem Bedauern Ausdruck gegeben werden, daß die Statistik der Zentralkommission, d. h. des Zollamtes Lobith lediglich die belgischen Häfen in ihrer Gesamtheit umfaßt, so daß der Anteil Antwerpens, an dessen Erfassung besonderes Interesse vorliegt, nicht feststellbar ist. Schröter hat mit nicht ganz unbestrittenen Mitteln errechnet¹⁾, daß dieser an der Abfuhr von Gütern aus belgischen Häfen zum deutschen Rhein vor dem Krieg im Abstieg begriffen war und zuletzt nur noch etwas über 40 vH. betrug. Auf diesen Satz stellte sich annähernd gleichbleibend auch die Beteiligung Antwerpens am Empfang belgischer Häfen vom Rhein her. Insgesamt spielen die belgischen Häfen im Talverkehr eine ungleich größere Rolle als in dem zu Berg. Während bei der Abfuhr lediglich Getreide den belgischen Häfen (d. h. weit überwiegend Antwerpen) eine bedeutendere Stellung gibt, erreichen sie zusammen bei der Zufuhr in den Hauptmassengütern annähernd die Mengen Rotterdams. Amsterdams Stellung ist in der Talfahrt ebenfalls eine gehobenere, in ihrem Wesen indessen dem der Bergfahrt entsprechend, während das übrige Holland eine ansehnliche Zufuhr, zum größten Teil Kohle, Steine und Erden aufweist. Es ergibt sich sonach deutlich, welche verschiedene Wichtigkeit der Rhein für Rotterdam einerseits, Antwerpen andererseits hatte. Während die Beziehungen zwischen Rotterdam und dem Rhein für jenes als fundamentale zu bezeichnen sind, haben diejenigen Antwerpens zu dem Strom nur akzessorischen, allerdings keineswegs vernachlässigbaren Wert²⁾. Relativ war, wie ebenfalls Schröter errechnet hat, die Stellung Antwerpens zum Rheinverkehr im Vergleich zu der Rotterdams in den Jahren vor dem Kriege gleichfalls rückgängig. In Prozenten des Rotterdamer Verkehrs erreichte derjenige Antwerpens in den Vorkriegsjahren in der Ankunft vom deutschen Rhein etwa 37, im Abgang etwa 10. —

Gemessen an den Mengen, die zwischen Übersee und Rheinbinnenhäfen unter Umschlag von See- auf Binnenschiff in den Rheinmündungshäfen befördert wurden, war der Verkehr ohne Umschlag, der sogenannte Rheinseeverkehr nur gering. Nach den in den 30er bis 50er Jahren des 19. Jahrhunderts in dieser Richtung unternommenen, mißlungenen Versuchen³⁾ hatte sich dieser immerhin, seitdem 1885 die Badische

¹⁾ Schröter: Wasserstraße und Eisenbahn im deutsch-belgischen Verkehr, in „Der Rhein“ 1916, S. 240, und: Der Rheinverkehr mit Antwerpen, in „Der Rhein“, 1918, S. 271.

²⁾ Vgl. die Schriften Schumachers, Wiedenfelds, Arndts über Antwerpen aus den Kriegsjahren.

³⁾ Vgl. van der Borgh: Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-See-schiffahrt. 1892. S. 11f. — Arnecke: Denkschrift des Rhein-See-Konzerns 1913. S. 9f.

Schraubendampfschiffahrtsgesellschaft, die nachmalige Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft mit der Eröffnung einer Dampferlinie Köln-London bahnbrechend vorangegangen war, zu einer gesichert dastehenden Transportweise entwickelt. 1889 war die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun“ gefolgt, die das von der Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft in zweiter Linie befahrene Gebiet der Nord- und Ostsee mit einem dichten Liniennetz überspannte. Seit Mitte der 90er Jahre vermehrte sich die Zahl der am Rhein-Seedienst beteiligten Reedereien zusehends¹⁾. Bis 1908 gehörten die Rhein-Seedampfer ausschließlich deutschen Unternehmen. Seitdem waren auch fremde Flaggen vertreten, ohne indessen den deutschen Charakter der Rhein-See-Dampfschiffahrt nennenswert zu beeinträchtigen. (Vgl. die Zusammenstellung der am Rhein-Seeverkehr beteiligten Reedereien Anlage I.) An der Rhein-See-Segelschiffahrt waren hingegen stärker ausländische Reedereien bzw. Bootsbesitzer, d. h. Engländer und Holländer beteiligt. Andererseits war der Rhein-See-Schleppverkehr, d. h. mit auch auf den Rhein gebrachten Seeleichtern wieder ein nur deutscherseits (Vereinigte Bugsier-Frachtschiffahrtsgesellschaft, Hamburg und Hamburg-Amerikalinie, Hamburg) bearbeitetes Feld. Am weitesten stromauf erstreckte sich die Rhein-See-Segelschiffahrt. Eine regelmäßig von ihr bediente Route war die zwischen Remagen (Mittelrhein) und britischen Häfen, namentlich London, auf der englische Boote Mineralwasser zu Tal, leere Flaschen und Gelegenheitsfrachten stromauf transportierten. Gelegentlich kamen Seesegler auch bis Oberlahnstein, wo ebenfalls Mineralwasser, dann aber auch be- und verarbeitete Steine geladen wurden. Der Seeleichterverkehr wies im allgemeinen als höchsten Punkt flußauf wie der Seedampferverkehr Köln auf. Die Bedeutung Kölns auf diesem Gebiet war zugunsten anderer Niederrheinplätze; besonders Duisburg-Ruhrorts in relativem Rückgang begriffen. Das Gleiche gilt von dem Rhein-Seeverkehr in seiner Gesamtheit. Hatte er 1900 2 vH. des gesamten die deutsch-niederländische Grenze überschreitenden Rheinverkehrs ausgemacht, so war dieser Anteil 1913 auf 1,4 vH. gesunken, obschon absolut eine Steigerung von 267 000 t auf 515 000 t im Rhein-Seeverkehr beförderter Güter eingetreten war. Davon entfielen rund $\frac{2}{3}$ auf den Verkehr mit anderen deutschen Seehäfen, unter denen Hamburg mit rund $\frac{1}{4}$ des Gesamtverkehrs, gefolgt von Königsberg mit rund $\frac{1}{11}$ weitaus an erster Stelle stand. Der Anteil der englischen Häfen war infolge Stillstandes der nach und von dort versandten Mengen seit Jahrhundertbeginn im Rückgang begriffen und auf rund 17 vH. gesunken, einen Anteil, den der steigende Verkehr mit den russischen und anderen Plätzen zu erreichen sich anschickte. Innerhalb der gesamten Gütermenge des Rhein-Seeverkehrs wurde anhaltend die Zufuhr von Überseehäfen von der Abfuhr nach diesen übertroffen. Nur in letzterer lassen sich ausgesprochene Massengüter, nämlich verarbeitetes Eisen in Höhe von 90 000 t und Kohle

¹⁾ Vgl. die Jahresberichte der Zentralkommission, die hierüber fortlaufend Unterrichtung boten.

in Höhe von 25 000 t (1913) — letztere ausgesprochen als Rückfracht — feststellen. Von anderen Güterarten stellen Chemikalien und Farben, Papier und Pappe, Ölkuchen größere Posten. Der Talfahrt wie der Bergfahrt im Rhein-Seeverkehr drückt indessen das Stückgut den Stempel auf. In letzterer treten ebenfalls allerdings einige Güterarten in immerhin nennbaren Mengen (10—20 000 t) auf, so Roggenmehl, Öle und Fette, Mineralöle, Stärke, Jute, Holzzeugmasse, Papier und Pappe. Die eigenartige Stellung des Rhein-Seeverkehrs ist dahin zu kennzeichnen, daß der Stückguttransport, der in der Lage ist, höhere Frachten als geringerwertige Güter zu tragen, seine Basis ist, während beim zu im- bzw. exportierenden Massengut in der Regel der getrennte See- und Binnenschifftransport einschließlich Umschlag vorzuziehen ist. Dementsprechend war das Entwicklungsfeld des Rhein-Seeverkehrs ein ziemlich eng umgrenztes. Räumlich war es im Hinblick auf die Frachtenlage gegenüber der Bahn wohl noch einiger Entwicklung fähig, was indessen bei den geringen Ladungsangebotmöglichkeiten zwischen ferner liegenden europäischen Küstenplätzen und Rheinhäfen nicht viel nützte, wie dies der in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts unternommene, mißlungene Versuch einer regelmäßigen Verbindung zwischen Köln und Mittelmeerhäfen dartut. Für die entfernteren kleineren Plätze war eben nur der auf starken Zufälligkeitmomenten beruhende Rhein-See-Segelverkehr, eine betrieblich zwar interessante, aber volkswirtschaftlich nur unbedeutende Transportart rentabel. Für die Entwicklung des Rhein-Seeverkehrs, dessen Beschränktheit durch den Zwang zur Verwendung von für die See- wie die Flußfahrt geeigneten, d. h. verhältnismäßig kleinen und daher betrieblich teureren Seeschiffen verursacht war, waren naturgemäß die Erfolge im Bau von Dampfern speziell zu diesem Dienst von besonderer Bedeutung. Erst allmählich war es gelungen, eine befriedigende Schiffstypen auszubilden¹⁾. Als solche konnten die in den Jahren kurz vor dem Kriege von der Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft eingestellten Dampfer gelten, die eine höchste Ladefähigkeit auf dem Rhein von etwa 1400 t bei 67 m Länge, 10,2 m Breite, 1000 Br.-Reg.-T. Raumgehalt aufwiesen und bei durchschnittlicher Beladung etwa 3 m tauchten. Eine weitere Dehnung des Tätigkeitsfeldes der Rhein-Seeschiffahrt wäre denkbar gewesen bei einer Vertiefung des Niederrheins um 1 m, wodurch die Verwendung 2000—3000 t tragender Dampfer auf dem Rhein und damit die teilweise Einbeziehung des Massengutverkehrs mit europäischen Küstenplätzen, vielleicht auch die Erfüllung des alten Traumes einer Rhein-See-Verbindung mit Amerika, nämlich mit dort ebenfalls an Stromunterläufen liegenden Plätzen möglich geworden wäre.

Als technische Träger der im Vorstehenden aufgezeigten Leistungen der Rheinschiffahrt bedürfen noch Fahrstraße und Schiffe der Darstellung. Der gewaltige Aufschwung war grundlegend bedingt durch das großzügige Regulierungswerk, das, unter Preußens Führung ver-

¹⁾ Vgl. Ott: Entwicklung und Daseinsbedingungen des Rheinseeverkehrs. Sonderabdruck aus „Der Rhein“. S. 7. Duisburg 1914.

anstaltet, dem Strom eine Fahrtiefe gab, die die Verwendung von Fahrzeugen zunehmender Größe ermöglichte. Es basierte auf der vom preußischen Landtag bewilligten Regierungsvorlage betreffend die Regulierung der preußischen Ströme vom Jahre 1879. Hiernach war der Rhein bei gemittelten gewöhnlich niedrigsten Wasserständen = 1,5 m am Kölner Pegel auf eine Wassertiefe von 3 m auf der Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bis Köln, von 2,5 m von Köln bis St. Goar und von 2 m oberhalb St. Goar zu bringen. Die Fahrwasserbreite sollte mit 90 m im oberen Teile beginnend mit abnehmendem Gefälle auf 150 m steigen. Dies Ziel wurde in 2 Jahrzehnte (1880—1900) dauernder Arbeit mit einem Kostenaufwand von 22 Millionen Mark erreicht¹⁾. Der Hauptschiffahrtsweg des Rheins in Holland, die Waal, wies indessen nur 2,7 m Wassertiefe auf. Erst die Regulierungsarbeiten, die auf Grund des Gesetzes vom 3. 4. 1909 unternommen und Ende 1916 beendet wurden, schufen auch hier die auf dem preußischen Niederrhein erreichte Tiefe²⁾. Neben diesen Arbeiten an dem bislang befahrenen Stromlauf standen diejenigen, die auf eine Verlängerung des zur Schifffahrt geeigneten Stromteiles bzw. die Angliederung neuer Wasserstraßen an den Rhein zielten. Sie ermöglichten es, Transporte, die infolge der Unwirtschaftlichkeit der dort verwendbaren Schiffsgrößen auf die neuerstellten Bahnen übergegangen waren — eine Erscheinung, die die Mitte des 19. Jahrhunderts kennzeichnet und mit der Drosselung des Ruhrverkehrs in den 80er Jahren ihren Abschluß fand —, wieder zu Wasser auszuführen. Dies geschah zunächst durch die 1886 vollendete Kanalisierung des Mains bis Frankfurt a. M., die 1901 bis Offenbach weitergeführt wurde. Mittels 6 Schleppzugschleusen mit 2,5 m Wassertiefe wurde die Befahrung des Maines mit Schiffen bis 1650 t Tragfähigkeit ermöglicht. Politisch wie technisch mit größeren Schwierigkeiten verbunden war die Verbesserung des Rheines oberhalb Mannheim—Ludwigshafens, die damit ihrer Stellung als oberen Endpunktes der Rheinschifffahrt verlustig gingen, wodurch gleichzeitig die badischen Bahnen Frachtausfälle erlitten. Schuf beim Main die Kanalisierung überhaupt erst die Möglichkeit einer Großschifffahrt, so war auf dem Oberrhein diese bereits im Lauf der 90er Jahre langsam in Aufnahme gekommen, so daß die Regulierung³⁾ nur helfend, allerdings in bedeutendem Maß wirkte. Durch sie sollte eine Fahrwassertiefe von 2 m an etwa 280 Tagen pro Jahr erreicht werden. Diese Arbeiten waren bei Wiederergreifung Elsaß-Lothringens durch Frankreich 1918 zum größten Teil durchgeführt. Das Gesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schifffahrtsabgaben vom 24. 12. 1911 stellte neue Stromverbesserungen in Aussicht.

¹⁾ Vgl. Jasmund: Die Arbeiten der Rheinstrombauverwaltung 1851 bis 1900.

²⁾ Vgl. Jolles: Die Verbesserung der Waal zufolge Gesetz vom 3. IV. 1909. In: „Der Rhein“. 1916. S. 79.

³⁾ Vgl. S. 114 und 123.

Die andauernde Verbesserung der Schiffbarkeit des Rheines ermöglichte eine sehr bedeutende Vergrößerung der Schiffsausmaße. 1869 erreichte die durchschnittliche Ladefähigkeit der in Baden beheimateten Kähne noch keine 100 t. Von den preußischen Schiffen wiesen fast $\frac{3}{4}$ eine Tragfähigkeit von unter 250 t auf¹⁾. 1914 betrug dagegen die durchschnittliche Tragfähigkeit der deutschen Rheinschiffe 725 t; als Transportgefäße der Großschiffahrt waren am zahlreichsten die Schiffe zwischen 800 und 1000 t, sowie zwischen 1450 und 1550 t vertreten. Insgesamt setzte sich die Kahnflotte des Rheinstromgebietes 1914 folgendermaßen zusammen:

Tabelle 10. Die Kahnflotte des Rheinstromgebietes 1914.

Flagge	Zahl				Tragfähigkeit	
	Gesamt	bis 300 t	300—1000 t	über 1000 t	Gesamt t	pro Schiff
Deutsch.	3235	971	1344	920	2 347 204	725,6
Niederländisch	3998	2035	1581	382	1 760 712	440,4
Belgisch	2642	786	1776	80	997 481	377,5
Sonstig	69	37	32	—	20 452	296,4
Zusammen	9944	3829	4733	1382	5 125 849	515,5

Hiernach entfiel auf die deutsche Flagge von der Zahl der Kähne noch nicht ein Drittel, wogegen von der Tragfähigkeit immerhin 45,8 vH. unter ihr fuhren. Bei Holland wie Belgien ist zu berücksichtigen, daß ein bedeutender Teil der kleineren Fahrzeuge, in Holland vornehmlich zwischen 100 und 350 t, in Belgien zwischen 250 und 400 t, nur gelegentlich auf dem Rhein, hauptsächlich vielmehr auf den Kanälen Verwendung fand, so daß der Rheinschiffcharakter, wenn man die überwiegend befahrene Wasserstraße für die Zuteilung des Schiffes als maßgebend betrachtet, in Frage gestellt ist^{2) 3)}. Ihre Betätigung auf dem Rhein erfolgte namentlich durch die Ruhrkohlentransporte nach den per Schiff erreichbaren, mehrere Hundert zählenden kleineren holländischen und belgischen Plätzen. Dies trug wesentlich zu der Gestaltung des Nationalitätenbildes im Verkehr über die niederländisch-

1) Vgl. Jahresbericht der Zentralkommission 1869 und 1870.

2) Von dem deutschen Besitzstand dürften auch immerhin rund 250 000 t den Nebenflüssen des Rheins zuzusprechen sein.

3) Auch absolut sind die für die nichtdeutschen Staaten gegebenen Zahlen nicht ganz zweifelsfrei, da das Rheinschiffsregister auf privaten Mitteilungen basierte und für Holland und Belgien einer Kontrolle durch amtliches Material entbehrte. Es führte dies dazu, daß eine zunehmende Menge holländischer und belgischer Schiffe noch mitgezählt wurde, die nicht mehr bestanden. Für 1914 wurde allerdings im Hinblick auf Holland mit amtlicher Hilfe Wandel geschaffen und das Register von diesen Schiffen bereinigt. Dies änderte natürlich nichts an der Tatsache, daß der Anteil der deutschen Rheinkahnflotte in den Vorkriegsjahren im Rückgang begriffen war. Vgl. Kielhorn: „Der Rhein „Deutschlands Strom““; in: „Zeitschr. f. Binnenschiffahrt“. 1913. S. 135. — Wirminghaus: Denkschrift . . . betr. Organisationsbestrebungen in der Rheinschiffahrt. 1913. S. 28. — Handelskammerbericht Duisburg 1913. S. 23.

deutsche Grenze bei, in dem die holländische Flagge mit $\frac{2}{3}$ Anteil an der Zahl der Schiffe vorherrschte, während die deutsche Flagge nur von $\frac{1}{5}$, die belgische von dem überwiegenden Rest der Emmerich passierenden Fahrzeuge geführt wurde. Bei den belgischen Fahrzeugen, selbst bei neueren, war das Schiffsbaumaterial häufig, d. h. zu $\frac{2}{11}$, noch Holz, während in Deutschland und Holland dies lediglich nur noch selten beim Bau kleinster Fahrzeuge mit beschränktem Verwendungszweck genommen wurde, so daß unter den oben genannten Schiffsmengen sich lediglich 43 000 t deutsche und 20 000 t holländische Holzschiffe befanden.

Günstiger stellte sich Deutschlands Anteil im Hinblick auf die Rhein-Dampfschiffe. Bei Kriegsausbruch war deren Verteilung folgende:

Tabelle 11. Die Dampferflotte des Rheinstromgebietes 1914.

Flagge	Räderboote		Schraubenboote		Zusammen		
	Zahl	PS	Zahl	PS	Zahl	davon Schlepper	PS
Deutsch . . .	155	120 945	743	133 937	898	503	254 882
Niederländisch	14	7 395	624	129 633	638	523	137 028
Belgisch . . .	1	200	208	32 250	209	100	32 450
Zusammen	170	128 540	1575	295 820	1745	1126	424 360

Danach befanden sich 60 vH. der auf dem Rhein fahrenden PS im deutschem Besitz¹⁾. Während die PS-Zahl der deutschen und holländischen Schraubenboote sich ungefähr die Wage hielt, waren die Räderboote fast ganz deutsches Eigentum. Es handelte sich bei ihnen namentlich einerseits um die großen Personendampfer, andererseits um starke Schlepper von durchschnittlich etwa 1000 PS, indessen geringem Tiefgang, die von den deutschen Reedern für den Transport von Duisburg rheinauf verwendet wurden, während die vielfach tiefergehenden, allgemein schwächeren Schraubenboote auf der Strecke Ruhr-Meer vorwogen. Hollands wie Belgiens Besitz an Radschleppern belief sich nur auf je einen. Belgien trat durch den Besitz besonders kleiner Schraubenboote — die bei den Kähnen hinsichtlich des Verwendungsgebietes gemachte Einschränkung gilt auch hier — und von Güterbooten hervor.

Tiefergehende technische Veränderungen waren innerhalb des Rheinschiffsparkes in den Jahrzehnten vor dem Krieg nicht zu verzeichnen, nachdem die in den 70er Jahren aufgekommene Tauerei durch den frei-

¹⁾ Von einer Angabe der einzelnen übrigen Dampferarten — es handelt sich in erster Linie um Güterboote, in zweiter um Personendampfer, letztlich Zwischen- und Sondertypen —, wie im Rheinschiffsregister geschehen, ist abgesehen. Eine solche hat nur beschränkten Wert, da die Dampferarten nicht nach einheitlichem Gesichtspunkt gegeneinander abgegrenzt sind. Z. B. sind die Doppeldeckdampfer der Köln-Düsseldorfer Rhein-Dampfschifffahrt, soweit sie der Kölnischen Gesellschaft gehören, als „Personen- und Güterboote“ bezeichnet, die der Düsseldorfer dagegen nur als „Personenboote“. Eine einwandfreie Erfassung muß entweder von der baulich erstrebten Verwendungsart oder von der innerhalb eines größeren Zeitabschnittes beobachteten tatsächlichen Verwendung ausgehen.

fahrenden Schleppzug überwunden worden war. Von einer sogenannten technischen Wertminderung der Dampfer konnte man wohl nicht sprechen, obschon im einzelnen manche Vervollkommnungen, so die mehrtrommeligen Troßwinden, Dampf- an Stelle von Handsteuern eingeführt wurden. Andererseits gab es bereits seit Ende der 80er Jahre für die großen Radschlepper hochwertige Dreizylinder-Verbundmaschinen. Hier wie bei den Kähnen lag die Entwicklung vornehmlich in der an die bisherigen Erfahrungen anknüpfenden Erstellung größerer Einheiten, auf welchem Weg man zu Höchstleistungstypen bei den Schleppern von 1500 PS und bei den Kähnen von 3000 t Tragfähigkeit gelangt war¹⁾. In der Entwicklung der größten Kahntypen schienen sich allerdings die Wege vor dem Krieg zu trennen: Während die den Niederrhein befahrenden holländischen größeren Unternehmen besonders lebhaft ihre Flotten durch zwischen 2000 und 3000 t liegende Einheiten vergrößerten, war der Erwerb von Kähnen über 2000 t — man ging auch nur ausnahmsweise über 2500 t — seitens deutscher Unternehmen bedeutend seltener. Ein Bestand von 65 niederländischen, dagegen nur 23 deutschen (außerdem 3 belgischen) Kähnen von über 2000 t 1914 legt dar, daß, wenschon auch die größten Kähne gelegentlich bis zum Oberrhein durchfluteten, eine gewisse natürliche Zäsur in der Entwicklung begriffen war, derzufolge Kahntypen speziell für den Gebrauch auf dem Niederrhein, namentlich für die Erzzufuhr, aufkamen.

Angesichts der anhaltenden starken Vergrößerung der Tragfähigkeit der Kähne schritt die Zunahme ihrer Zahl naturgemäß nur in geringerem Maß fort. Selbst bei Vorliegen zuverlässiger Zahlen für eine größere Zeitspanne ließe sich ein Zuviel oder Zuwenig gegenüber dem tatsächlichen, durch die Leistungen bekannten Bedarf kaum ermitteln, da die Entwicklung der Umlaufgeschwindigkeit, die neben den jeweiligen Wasserständen und vielen Einzelmomenten auch von dem Stand der Umschlagseinrichtungen abhängig ist, schwer bestimmt werden kann, überdies die nur als „Gelegenheits-Rheinschiffe“ zu betrachtenden Fahrzeuge eine bald mehr, bald weniger disponible Raummenge darstellen²⁾. Als unumstritten kann jedenfalls die Auffassung gelten, daß die Rheinschiffahrt im Anfang des 20. Jahrhunderts an einer Überproduktion von Raum und Kraft litt, die auf die Gestaltung der Betriebslage und hieraus auf die Entwicklung der Rheinschiffahrtsunternehmen starken Einfluß übte.

1) Schiffe wie der Schlepper „Robert Müser“ von 2200 PS und der Kahn „Karl Schroers 31“ von annähernd 3600 t stellten vereinzelte Konstruktionsversuche dar, worauf bei der in wirtschaftswissenschaftlichen Kreisen gelegentlich festzustellenden Überschätzung des Wirkungsgrades der größten Einheiten ausdrücklich hingewiesen sei.

2) Ein Vergleich in dieser Richtung ist von Wirminghaus: Denkschrift . . . betr. Organisationsbestrebungen in der Rheinschiffahrt, 1913, S. 43 ohne Erfolg angestellt. Darin, daß die Verkehrsmengen Schwankungen, die Schiffsräume bzw. PS dauernder Zunahme unterworfen waren, andererseits zum Vergleich auf der einen Seite die Gesamtjahresmengen vorliegen, auf der anderen die Tragfähigkeit bzw. Leistungsfähigkeit nach einem Stichtag angegeben ist, liegt ebenfalls eine Erschwerung diesbezüglicher Erkenntnis.

2. Die Unternehmungen.

Trotz des großen Aufschwunges, den von Jahr zu Jahr die Menge der auf dem Rhein beförderten Güter nahm, war die Geschäftslage der Rheinschiffahrt zu Anfang des 20. Jahrhunderts als durchgängig gedrückt zu bezeichnen. Die Ursache dieses Zustandes, eine fortlaufende übermäßige Vergrößerung der Betriebsmittel hatte ihrerseits darin den Anlaß, daß aus etwas größeren Leistungen und gehobenen Einnahmen eines Jahres immer mit der Wahrscheinlichkeit einer gleichen oder selbst größeren Steigerung im nächsten gerechnet wurde, sowie daß mit der Schiffahrt nicht persönlich in Verbindung stehende Kreise ihr Geld gern in ihr anlegten¹⁾. Das Gesetz vom Ausgleich von Angebot und Nachfrage wirkte sich in diesem Fall nicht aus. Es machten sich zwei Gedanken geltend, die den Kreis des Ökonomischen verließen: einerseits die Hoffnung, bzw. die Absicht, der Konkurrenz die etwa mangelnden Güter wegzunehmen, andererseits die aus einer besonderen Hingezogenheit zum Strom rührende Vorliebe der Kapitalsanlage in Schiffen, ein Beweis dafür, wie weit selbst auf ökonomischem Gebiet ökonomisch irrationale Triebe reichen. Die Folge der sich ergebenden ungemein scharfen Konkurrenz war, daß die Frachten dauernd dem bei den augenblicklichen technisch-ökonomischen Voraussetzungen noch möglichen Mindeststand zustrebten, gelegentlich ihn auch unterschritten. In den Hauptrelationen der Rheinschiffahrt verlor infolge der von innen heraus diktierten Preisbildung die in den Tarifen der Eisenbahnen gegebene äußere Grenze an Bedeutung. Dauerndes Sinken, allerdings unter starken Schwankungen, kennzeichnet also den Frachtenmarkt der Vorkriegszeit. Für die bedeutendste Beziehung, Kohle von der Ruhr nach Mannheim sank der Kahnfrachtsatz pro Tonne von 1,29 Mk. im Durchschnitt des Jahrfünfts 1904—1908 auf 1,02 Mk. in den Jahren 1909—1913. 1907 wies mit einem Durchschnittssatz von 1,61 Mk. den höchsten, 1909 mit 0,78 Mk. den niedrigsten Stand der Vorkriegsjahre auf. Für die Schlepplöhne lauten in der gleichen Relation die Jahrfünft-Durchschnittsziffern 0,97 Mk. und 0,77 Mk. Am höchsten standen sie 1907 mit 1,34 Mk., am niedrigsten 1910 mit 0,69 Mk. Die Schwankungen der Frachtsätze, wie sie durch Beschäftigungsgrad, Wasserstände usw. hervorgerufen werden, werden durch eine Übersicht der mittleren Kahnfracht für Kohle Ruhrort-Mannheim in den letzten Vorkriegsjahren verdeutlicht²⁾.

Bekanntlich treffen die auf dem freien Markt zustande gekommenen Frachtsätze nur auf einen beschränkten Teil der zur Ausführung gelangenden Transporte, d. h. namentlich diejenigen, die vom Versender bzw. Spediteur an Einzelschiffer vergeben werden, zu. Der weitaus

¹⁾ Vgl. Stubmann: Die Rheinschiffahrt; in „Störungen im deutschen Wirtschaftsleben“. 1903. S. 241. — Nasse: Der Rhein als Wasserstraße. 1905. S. 125 ff.

²⁾ Die Preisbildung in der Rheinschiffahrt ist sehr oft dargelegt worden, u. a. von Stubmann, Nasse, Reichert-Schröter, Täschner, Wirminghaus, Weyhenmeyer. Eine Wiederholung erübrigt sich.

Tabelle 12. Kohlenfrachten Ruhrort—Mannheim.

Monat	Kahnfracht pro t in Mark					Durchschnitt
	1909	1910	1911	1912	1913	
Januar . . .	0,80	0,70	1,00	0,77	1,06	0,87
Februar . .	0,85	0,69	0,83	1,00	0,88	0,85
März . . .	1,26	0,65	0,70	0,83	0,96	0,88
April . . .	0,60	0,65	0,90	0,88	0,80	0,77
Mai	0,68	0,65	0,87	1,20	0,80	0,84
Juni	0,76	0,68	0,80	0,97	1,25	0,89
Juli	0,65	0,70	0,97	1,00	0,93	0,85
August . .	0,65	0,70	2,45	0,89	0,78	1,09
September .	0,66	0,74	3,00	0,82	0,85	1,21
Oktober . .	0,70	1,53	2,53	1,28	1,62	1,53
November .	1,10	1,05	2,42	1,00	1,19	1,35
Dezember .	0,78	1,00	2,07	1,42	0,75	1,21
Durchschnitt	0,78	0,81	1,54	1,00	0,99	1,03

größte Teil der Transporte erfolgte entweder im oder anschließend an den Eigenbetrieb, wie die der Hauptmenge der stromauf gehenden Kohle durch die Kohlenkontorfirmer, oder auf Grund langfristiger Abschlüsse zwischen größeren Versendern und Schiffahrtsunternehmen. Natürlich gaben die Sätze des freien Marktes für diese einen Anhaltspunkt, so daß auch die Großunternehmen durch dessen Preistendenz beeinflußt wurden.

Daß die in der Rheinschiffahrt vor dem Krieg gezahlten Frachten tatsächlich ein Mindestmaß darstellten, erhellt daraus, daß nur ein Teil der führenden Rheinschiffahrtsunternehmen in der Lage war, eine auch nur einigermaßen befriedigende Verzinsung des Kapitals zu erzielen, wie sich aus der folgenden Übersicht ergibt:

Tabelle 13.

Ausschüttungen deutscher Rheinschiffahrts-Aktien-Gesellschaften.

	Bad. A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetrans- port	Rheinsch.- A.-G. vorm. Fendel	Mannh. Dampf- Schlepp- Sch.-Ges.	Mannh. Lagerhaus- Ges.	Rhein- u. See-Schiff- Gesellschaft	Niederrh. Dampf- Schlepp- sch.-Ges.
1900	8	6	6	5	9	5
1901	6	6	4,5	5	5	5
1902	2	4	0	0	3	5
1903	4	4	3	0	5	5
1904	3,5	5	2	5	5	5
1905	4,5	6	0	5	4	6
1906	4,5	6	0	0	0	7
1907	5	6	4	0	0	7
1908	4	6	0	0	4	2
1909	2,5	4	0	0	0	3
1910	2,5	6	0	4	3	0
1911	2,5	6	0	5	4	3
1912	3,5	6,5	4	4	4	0
1913	5	8	4	4	4	0

Erst kurz vor dem Krieg zeigt sich eine Besserung der seit der nach der Jahrhundertwende eingetretenen Krise schlechten Resultate. In ihr drückt sich indessen neben einer über das augenblickliche Raumangebot gesteigerten Nachfrage bereits eine organisatorische Veränderung aus, die als eine Folge der vorherigen unbefriedigenden Lage anzusprechen ist: die Konzentration mehrerer Betriebe zu einem einheitlich geleiteten Gesamtunternehmen. Unter den vor dem Krieg innerhalb der Rheinschifffahrtsunternehmen erkennbaren Tendenzen war wohl diese als die bedeutungsvollste anzusprechen. Sie ging Hand in Hand mit der schon in früheren Jahrzehnten festzustellenden der Betriebskombination, d. h. der Vereinigung betrieblich verschiedener Rhein-Transportzweige sowie mit diesen zusammenhängender Arbeiten wie Spedition, Landtransport und Lagerung in einem Unternehmen. Als zweite bedeutende Bewegung war vor dem Krieg die an sich ebenfalls althergebrachte Einbeziehung von Rheinschifffahrtsunternehmen, sei es bereits bestehender, sei es eigens gegründeter, als Hilfsbetrieb in Unternehmen der bergbaulichen oder industriellen Produktion wie des Handels anzusprechen. Teilweise als Fortsetzung bzw. Folge dieser beiden Haupttendenzen bot sich als dritte unmittelbar vor dem Krieg der Eintritt des Staates in die Rheinschifffahrt dar.

Zur Klärung des Umfanges dieser Bewegungen bedarf es einer auch an sich notwendigen Darlegung der Gliederung der Betriebszweige in der Rheinschifffahrt. Ihre Gestaltung war grundlegend bedingt durch technische wie ökonomische Momente, zu denen sich der Wille des Unternehmers gesellte, deren gemeinsame Auswirkung später neuen Momenten gegenüber als „historische Gegebenheiten“ bezeichnet zu werden pflegt. Sieht man von der Nachrichtenübermittlung als wegen ihres ausgesprochenen Schnelligkeitsbedürfnisses bei Vorhandensein von Bahnverbindungen für die Schifffahrt nicht in Frage kommend ab, so war für die Rheinschifffahrt die Betätigung auf den Gebieten des Transportes von Personen, Stückgut, wobei zwischen Eilgut und gewöhnlichem zu unterscheiden ist, und Massengut möglich. Für diese Transportarten hatten sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts 3 verschiedene Schiffstypen bzw. Kombinationen solcher als die günstigste Beförderungsmöglichkeit entwickelt: Personenschiff, Güterschiff, Schleppzug. Von seiten des angebotenen Transportmittels bestand eine Kombinationsmöglichkeit zwischen Personen- und Güterboot, während von seiten des Beförderung suchenden Gutes das nicht eilige Stückgut und das Massengut einander nahestanden. Auf diese Weise waren dann zahlreiche Betriebsverbindungen möglich, vergrößerbar durch gleichfalls verschiedene Landeinrichtungen. Die durch die technische Entwicklung der Dampfschifffahrt als erste gegebene Kombination, die der Personen- und Eilgutbeförderung, hatte sich als solche erhalten. Ihr Hauptgewicht lag früher wie später auf dem Personendienst. Allerdings hatte sich dessen Charakter gewandelt, insofern seit dem Aufkommen der den Rhein begleitenden Bahnen (Köln—Bingerbrück 1859) nur der Transport von Personen, „die Zeit hatten“, in erster Linie also zum Vergnügen bzw. zur Erholung fahrenden, in Frage kamen. Der Personendienst wurde daher

ausgesprochener Saisonbetrieb, der sich von Mitte Mai bis Mitte September abspielte. Nachdem die Zahl der von den seit 1853 zur „Köln—Düsseldorfer Rhein-Dampfschiffahrt“ zusammengeschlossenen Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrt-Gesellschaft und Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein beförderten Personen von Ende der 50er Jahre bis Anfang der 90er Jahre stagniert hatte, war sie seitdem in neuem Aufschwung begriffen. Der Dampferpark der Gesellschaften befand sich in steter Erneuerung, dergestalt, daß etwa alljährlich ein neues Schiff in Dienst gestellt wurde, während zumeist ein älteres ausschied, so daß sich der gemeinsame Besitzstand allmählich bis auf 32 Boote bei Kriegsausbruch entwickelt hatte. Die Aufnahme-fähigkeit wie der Komfort der Dampfer wurde dabei dauernd gesteigert. Während die Düsseldorfer Gesellschaft bereits lange ihre Boote in Deutschland herstellte, ging die Kölner Gesellschaft erst 1910 — bis dahin ließ sie in Kinderdijk bauen — hierzu über. Bauten wie die Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II“ (das erste Schiff mit 3 Oberdecken in Deutschland) und „Blücher“ von je 2000 Personen Tragfähigkeit (1912) waren Höchstleistungen des deutschen Binnenschiffbaues. Allgemein wurden immer mehr Schiffe gebaut, die für den Personenverkehr allein bestimmt waren, d. h. solche mit durchgehendem Oberdeck (1914 einschl. Schnelldampfer insgesamt 18), während die alten sogenannten Glatdeckdampfer (1914 noch 2) nur noch im Eilgüterdienst nach festem Fahrplan auf der Strecke Rotterdam—Mannheim, die Halb-Doppeldeckboote (1914 12), die in den Jahren zwischen 1884 und 1908 erbaut, eine geringere Personen- aber höhere Gütertragfähigkeit wie die Voll-Doppeldeckdampfer aufwiesen, wechselnd im Personen- und Güter- bzw. kombinierten Dienst Verwendung fanden. Auch die beiden neben der Köln-Düsseldorfer Rhein-Dampfschiffahrt bestehenden größeren Personenbootunternehmen, die Niederländische Dampfschiff-Reederei in Rotterdam und die Mülheimer Dampfschiffahrts-A.G. wiesen die Verbindung mit dem fahrplanmäßigen Eilgüterdienst auf, obschon auch hier teilweise eine Trennung von Personen- und Güterfahrten stattfand. Das Schwergewicht lag bei ersterer Gesellschaft auf dem Güterdienst. Im reinen Personendienst verwandte sie vor dem Krieg bei einem Gesamtschiffspark von 10 Dampfern während des Sommers 3 auf der Strecke Mainz—Köln, während sonst im Güterdienst ebenfalls zwischen Rotterdam und Mannheim verkehrt wurde. Die Mülheimer Dampfschiffahrts-A.G. war dagegen ein größeres Unternehmen von lokaler Bedeutung. Von ihren 17 meist kleinen Dampfern verkehrte regelmäßig eine größere Zahl zur Personenbeförderung zwischen Köln und Mülheim, je einer vornehmlich zur Eil- bzw. Marktgutbeförderung zwischen Köln und Bonn sowie Köln und Hitdorf, andere während der Sommermonate von Köln und Düsseldorf nach Ausflugsorten am Mittel- und Niederrhein. Daneben fanden zahlreiche Sonderfahrten statt. Eine ausgesprochene Konkurrenz gegenüber der Köln-Düsseldorfer Rhein-Dampfschiffahrt bot somit die Mülheimer Dampfschiffahrts-A.G. so wenig wie einige kleinere Lokal-Personenschiffahrts-Unternehmen wie die Ludwigshafen-Mannheimer Lokalschiffahrt C. Arnheiter Erben oder

die zwischen Mainz und Biebrich verkehrenden Waldmann-Boote. Es ist eben der Groß-Personenschiffahrt auf Binnengewässern eine gewisse Monopol Tendenz eigen. Sie beruht darauf, daß die Offenkundigkeit des Betriebes, die sich in dem regelmäßigen Fahrplan wie in den allgemein bekannten Tarifen dartut, den einen Betrieb veranlaßt bzw. zwingt, den Maßnahmen eines anderen zu folgen. Er muß zur wirksamen Konkurrenz möglichst in räumlicher und zeitlicher Hinsicht gleich zahlreiche Beförderungsmöglichkeiten bieten, d. h. über einen umfangreichen Schiffspark und die entsprechenden Landanlagen verfügen. Je weiter nun eine Unternehmung sich schon entwickelt hat, desto schwieriger ist es für eine zweite, sich mit einem gleichen Apparat daneben zu setzen, desto geringer auch der voraussichtliche Erfolg angesichts der übermäßigen Kapitalinvestition. Diese Hemmnisse sind indessen nicht unübersteigbar, insofern eine ursprüngliche Lokalunternehmung unter Umständen allmählich ihr Tätigkeitsgebiet erweitern kann. Die unbestrittene Stellung erlaubte es jedenfalls den Gesellschaften der Köln-Düsseldorfer Rhein-Dampfschiffahrt vor dem Krieg ihr Kapital befriedigend zu verzinsen. Von dem Gegen- und Miteinander der übrigen Rheinschiffahrt standen sie relativ unberührt da.

Der Kombination des Stückgutdienstes mit der Personenschiffahrt stand diejenige mit der Schleppschiffahrt gegenüber. Der Alleinbetrieb des Güterbootdienstes, wie er um die Jahrhundertwende seitens der Amstel-Rijn-Main-Stoomboot-Mij, Rotterdam und der Rheinischen Transport-Gesellschaft William Egan & Co., Frankfurt am Main und vor dem Krieg durch die Nieuve Rijnvaart Mij, Amsterdam geschah, war Einzellerscheinung. Angesichts der Größe der Rhein-Transport-Gefäße, deren Befrachtung immer einen bedeutenden Geschäftsapparat erforderte, waren Unternehmen, die sich auf die Sammlung und Beförderung von Stückgut beschränkten, indessen durchaus einer selbständigen Entwicklung fähig. Sie waren aber auch als Hilfsbetriebe ausgesprochener Speditionsunternehmen denkbar. Die Verbindung von Stückgut- und Massentransport schuf die Möglichkeit, den Versendern, um deren Aufträge man sich bewarb, die Übernahme aller Transporte anbieten zu können. Der gleichzeitige Besitz von Güterbooten und Schleppkähnen bot auch den betrieblichen Vorteil, daß gelegentlich nicht voll mit Massengut gefüllten Schleppkähnen Stückgüter beigegeben werden können¹⁾. Angesichts der überwiegenden Bedeutung der Binnenschiffahrt als Träger von Massengut ist es ohne weiteres einleuchtend, daß sich zahlreiche Unternehmen am Rhein auf den diesem entspre-

¹⁾ Weyhenmeyer: Die Unternehmungen in der Rheinschiffahrt, 1922, S. 211, betont, daß die Verbindung von Massengut- und Stückgutverfrachtung eine progressive Steigerung der fixen Kosten ergebe und daher ursprünglich unrentabel sei. Demgegenüber ist zu betonen, daß die durch eine derartige Betriebsvergrößerung notwendige Vermehrung des Aufsichtspersonals, auf die Weyhenmeyer Bezug nimmt, nicht größer zu sein braucht als bei jeder anderweitigen Ausdehnung im ursprünglichen Betriebszweig. Das gleiche gilt im Hinblick auf die „Betriebsharmonie“, die immer leiden muß, wenn ein Glied bereits notwendigerweise eine Vergrößerung erfährt, die bei den anderen noch nicht erforderlich ist.

chenden Transportzweig der Schleppschiffahrt beschränkten. Im allgemeinen besaßen die sich mit ihr befassenden Reedereien sowohl Schlepper wie Schleppkähne. Der Alleinbesitz von Schleppern war eine Ausnahmererscheinung. Bei Kriegsbeginn gab es Großunternehmen dieser Art nicht mehr. Andererseits bestand auch bei den Unternehmen, die bislang nur Schleppkähne unterhalten hatten, vor dem Krieg allgemein das Bestreben, sich auch mit eigener Schleppkraft zu versehen.

Vervielfältigt wurden die durch die verschiedenen Schiffahrtszweige an sich gegebenen Kombinationsmöglichkeiten durch die Vereinigung der Rhein-Beförderung mit Betriebszweigen auf dem Lande, die der Behandlung des Gutes vor oder nach dem Wassertransport dienten, wie Lagerung, Spedition, Landtransport. Die Verbindung dieser Verkehrszweige mit der Rheinschiffahrt erfolgte teils von jenen — Musterbeispiel: die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft —, teils von dieser ausgehend. Mit zunehmender Besetzung und Übersetzung des eigentlichen Schiffahrtsgebietes war es gegeben, daß man eine Ausdehnung des Betriebes in den anderen Transportzweigen suchte, so daß eine Konkurrenz vielgestaltiger Unternehmen in sämtlichen Betriebszweigen entbrannte.

Neben diesen Verbindungsmöglichkeiten der reinen Rheinschiffahrtsunternehmung innerhalb des Verkehrswesens stand die der Angliederung von Rheinschiffahrtsbetrieben an Unternehmen der übrigen großen Wirtschaftszweige. In diesen Fällen nahm die Rheinschiffahrt in der Regel den Charakter eines Hilfsbetriebes an, vergleichbar einer Werkbahn, die Rohstoffe an- bzw. Produkte abfährt. Naturgemäß kam eine solche Einbeziehung der Rheinschiffahrt in den Eigenbetrieb nur für Unternehmen in Frage, die regelmäßig bedeutende Gütermengen auf dem Rhein zu- oder abzufahren hatten. Kohlenbergbau und -handel, Schwerindustrie sowie einige Großunternehmen aus der Industrie der Steine und Erden haben in erster Linie diesen Weg beschritten, teilweise, wie die alten Zechenreedereien Mathias Stinnes und Franz Haniel beweisen, schon seit Beginn ihres Aufstiegs. Andere bedeutende Gewerbezweige, so die Getreideimporteure, die junge chemische Großindustrie, gingen, obschon auch hier die Möglichkeit dazu bestanden hätte, ihn nicht, waren vielmehr Hauptstützen der „freien Reedereien“, die natürlich teilweise auf sie angewiesen waren. Der Hilfsgewerbecharakter der Schiffahrt — dieser Ausdruck darf nicht herabsetzend verstanden werden — deutete sich auch darin an. Seitens des Kohlenhandels, also neben dem Bergbau selbst, bestand Beteiligung an der Rheinschiffahrt schon mit Aufkommen der Dampfschleppschiffahrt, um nach Zeiten des Zurücktretens im Anfang dieses Jahrhunderts wieder stärker bemerkbar zu werden. Für die Hüttenwerke war dieser Zeitpunkt gekommen, als eine Beteiligung an der ausländischen Erzproduktion erfolgte, der Rheintransport also gewissermaßen einen innenbetrieblichen Vorgang darstellte. Die Beziehungen dieser Werke zu Kohlenproduktion und -handel ließen diese Bewegung sich teilweise decken mit der in Richtung auf Vereinigung von Kohlenproduktion, -handel und -schiffahrt laufenden. Als letzte, weitest reichende Kombination bietet sich die Anlage eigener Hafenanlagen seitens bergbaulich-schwerindu-

strieller, an der Rheinschiffahrt beteiligter Unternehmen am Niederrhein (s. oben) dar.

Wenden wir uns nun den tatsächlichen Bewegungen zwischen den Rheinschiffahrtsunternehmen zu, die zu der Lage vor Kriegsbeginn geführt haben, so müssen wir auf die Zeit um die Jahrhundertwende zurückgreifen¹⁾. Von dieser Zeit bis 1914 sind so ziemlich alle Möglichkeiten einer gemeinsamen Betriebsgestaltung in der Rheinschiffahrt, von bescheidenen Konventionen bis zur Vereinigung aller Schiffahrtstreibenden in einem Trust, vorgeschlagen und umkämpft worden. Dem Wunsch zu auskömmlichen Sätzen zu gelangen diente die Erkenntnis, daß der Überproduktion von Verkehrseinrichtungen aller Art seitens der einzelnen Firmen durch rationelle Verwendung des Vorhandenen mittels Zusammenfassung zu steuern sei, als Wegweiser. An der Rheinschiffahrt interessierte Banken vereinten sich in diesem Bestreben mit vorausschauenden Reedern. Vertreter des Bankhauses Deichmann & Co., Köln, der Oberrheinischen Bank, Mannheim und der Zentral-Aktiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt, Ruhrort beschlossen auf einer Konferenz zu St. Goar 1899, der Gründung einer Trust-Gesellschaft näherzutreten und zu diesem Behuf einstweilen Aktien der genannten „Tauerei“, der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft („Mannschlepp“), der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft („M.L.G.“), der Badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport (Gutjahr), d. h., wenn man von den Zechenreedereien Mathias Stinnes und Franz Haniel absieht, den damals führenden Rheinschiffahrtsunternehmen, so wie der Mannheim-Rheinauer Transport-Gesellschaft anzukaufen. Letztere, deren Bestimmung laut Satzung Betrieb des Speditions-, Lagerhaus- und Schiffahrtsgeschäftes mit eigenen oder fremden Transportmitteln sowie der Betrieb verwandter Geschäfte war, sollte nach weiteren Beschlüssen die Rolle der Trustgesellschaft übernehmen, vergrößerte dementsprechend ihr Kapital von 2 auf 7 Millionen Mark und brachte durch Aktienumtausch die M.L.G. fast ganz, die Mannschlepp teilweise in ihren Besitz. Weitere Verhandlungen zielten nun auf Abschluß eines Betriebsgemeinschafts- und Gewinnverteilungsplanes zwischen den vorgenannten Reedereien. Ein von Ott, dem ersten Direktor der Tauerei, zugleich der führenden Persönlichkeit in diesen Bestrebungen, aufgestellter Entwurf sah unter Schonung der Selbständigkeit der Einzelunternehmungen eine Arbeitsteilung nach Geschäftszweigen und Verkehrsbeziehungen vor. Durch enges Hand in Handarbeiten sollte die Einheitlichkeit der Geschäftsführung gewahrt bleiben. Gemeinsamer Bezug der Betriebsmaterialien, planmäßige Einschränkung der Flottenvermehrung war vorgesehen. Man schien sich einer Einigung zu nähern, als Ende 1900 durch Änderung der Stellung von Gutjahr jene doch scheiterte. Die Mannheim-Rheinauer Transport-Gesellschaft vermochte ihren Aktienbesitz nicht weiter zu vergrößern und mußte jahresdrauf ihr Aktienkapital auf 4,6 Millionen Mark herabsetzen. 1902

¹⁾ Eingehende Darstellung vgl. bei Weyhenmeyer, a. a. O. — Für die schließlich zum Rhein-See-Konzern führenden Bestrebungen vgl. die von Arnecke verfaßte Denkschrift, 1913.

wurden zwischen Tauerei, M.L.G., Mannschlepp und der Rheinschiffahrt-A.G. vorm. Fendel, Mannheim neuerliche Vertragsverhandlungen gepflogen, die indessen bei der Verschiedenheit der Absichten — dem Gedanken einer bloßen Preisvereinbarung stand der eines allgemeinen Unternehmertrustes mit festem Vertrag mit den Einzelschiffen gegenüber — ebenfalls kein Ergebnis erzielten. Lediglich eine Vereinbarung sämtlicher am Getreidetransport nach dem Oberrhein interessierter Reedereien über Mindestfrachtsätze hierbei kam in dieser Zeit zustande. Diese waren auch mehrere Jahre in Geltung und wurden selbst zu einer generellen Massengut-Frachtsatz-Vereinbarung ausgebaut. Die bescheidenen Erfolge der Betriebsvereinigungsbestrebungen erlitten indessen einen vernichtenden Schlag durch den Zusammenbruch der Rheinau-Gesellschaften, speziell die 1903 beschlossene Auflösung der Mannheim-Rheinauer-Transport-Gesellschaft. Zwar trieb der Auflösungsbeschluß wieder zu neuen Verbindungs-Verhandlungen, die sich jetzt auf Tauerei, M.L.G., Gutjahr und Fendel erstreckten, aber ebenfalls in dem namentlich von Fendel ausgehenden Ideenreichtum stecken blieben. Als Frühjahr 1904 die Aktienmehrheit der Tauerei in den Besitz der Bergbau- und Schiffahrts-A.G. vorm. Gebr. Kannengießer, Mülheim-Ruhr, und damit das Unternehmen in die Abhängigkeit von der Harpener Bergbau-A.G. kam, fanden auch diese Bemühungen ihr Ende. Die Absicht, das in der Mannheim-Rheinauer Transport-Gesellschaft Erreichte zu erhalten, nämlich das Bargebot eines Konsortiums auf die gesamten Aktiva der Gesellschaft bei gleichzeitiger Übernahme der Passiva, um so die Aktienmehrheit der M.L.G. und das Paket von Mannschlepp für die weitere Zusammenschlußbewegung zusammen zu halten, drang auch nicht durch. Vielmehr fand Naturalverteilung des Aktienbesitzes an die Aktionäre der Gesellschaft statt, wodurch die M.L.G. sich selbst wiedergegeben war, d. h. alles wieder auseinander trieb.

Inzwischen waren am Niederrhein Vereinigungsbestrebungen, die von denen der bisher genannten Unternehmen wesentlich verschieden waren, erfolgreich durchgeführt worden. Sie gingen von Kreisen aus, die sich der Rheinschiffahrt als Hilfsbetrieb bedienten, von Kohlenhandel und -bergbau. Auch hier erstand als nächster greifbarer Erfolg eine Preiskonvention. Sie lag indessen auf anderem Gebiet als die der Getreidetransporteure, nämlich dem der Schleppkraft. Sie bezweckte die Ausschaltung des Wettbewerbs zwischen den vielfach eine über den eigenen Durchschnittsbedarf hinausgehende Schleppkraft besitzenden Unternehmen. Die Schlepplöhne dieser „Vereinigten Schleppreedereien“ waren für Jahresabschlüsse für die einzelnen Monate gestaffelt: Sommers niedriger, Winters höher. Die Mitglieder halfen einander aus. Erst bei deren voller Beschäftigung konnte auf fremde Boote zurückgegriffen werden. Die größeren Reedereien waren vielfach Mitglied sowohl der Schlepplohn- wie der Getreide- bzw. Massengut-Fracht-Konvention. Damit bestanden auf zwei wesentlichen Gebieten der Rheinschiffahrt Bindungen zwischen Großunternehmen. Dafür, daß dieser Modus vivendi nicht zu einem dauernden wurde, sorgten einerseits die Außenseiter, unter denen die „Vereinigten Spediteure und

Schiffer“, d. i. ein durch Zusammenschluß von Einzelschiffern entstandenes Unternehmen (s. unten), sich besonders bemerkbar machten, andererseits die nach festeren Verbindungen strebenden Unternehmen. Am Niederrhein gingen diese auf eine feste Vereinigung von Kohlenhandel und -schiffahrt in einem Verkaufs- und Frachtenkontor aus. Nach wechselndem Schicksal wurde dieser Gedanke 1903 von den bedeutenden Zechenreedereien Franz Haniel & Co., Mathias Stinnes, Hugo Stinnes und Kannengießer (Harpener Bergbau A.G.) in Verbindung mit dem Kohlensyndikat neu aufgenommen und die Gründung der „Rheinischen Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft m. b. H.“ — gewöhnlich „Kohlenkontor“ genannt — beschlossen. In ihm vereinigten sich im Laufe des Jahres 1904 neben dem Kohlensyndikat die Kohlenhandlungen mit angeschlossenem Reedereibetrieb sowie reine Kohlenhandlungen mit einer Mindestabsatzmenge von 5000 t jährlich (insgesamt 45 Mitglieder). Die kleineren Händler, insbesondere aber die Reedereien, die zwar Kohlen verfrachtet, aber damit keinen Handel betrieben hatten, blieben ausgeschlossen. Der Vereinigung wurde vom Kohlensyndikat der Alleinverkauf seiner Kohlen, Koks und Briketts rheinabwärts nach Holland — hier arbeitete als Großhändler die Steenkoolenhandelsvereinigung —, rheinaufwärts bis Straßburg/Kehl einschließlich Schweiz, Vorarlberg und Tirol sowie des vom Oberrhein bedienbaren Teil Frankreichs mit einer Reihe von Einschränkungen übertragen. Soweit dem Kohlensyndikat vorbehalten Lieferungen auf dem Wasserweg erfolgten, war der Transport ebenfalls dem Kohlenkontor zu überlassen. Diesem stellten seine Mitglieder ihre Reedereien, Umschlagseinrichtungen, Lagerplätze und Brikettfabriken zur Verfügung. Für die zu Berg verfrachteten Mengen erhielten sie ein im Voraus festgesetztes Entgelt, indessen nur für ein auf die früheren Abnahmen der Firmen vom Syndikat bezugnehmendes Quantum, wie natürlich neben den Kohlenhandelsbeteiligungen bei den Reederei-Handelsunternehmen auch die Verfrachtungsmengen, getrennt nach Kahn- und Schleppmengen, festgesetzt werden mußten. Bei den überschießenden Bergverfrachtungen sowie allgemein bei den Transporten zu Tal hatte das Kontor freie Hand. Bei letzteren bediente es sich für die Transporte nach den zahlreichen kleineren Plätzen Hollands namentlich der holländischen Partikulierschiffer, wobei wie auch für die anderen überschießenden Mengen die Vermittelung der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort in Anspruch genommen wurde.

Die Verbindung von Kohlenhandel und -schiffahrt im Kohlenkontor, das am 1. 4. 1904 seine Tätigkeit in Mülheim a. d. Ruhr aufnahm, führte zu dem Bestreben der einzelnen Unternehmen, ihre Stärke in Handel und Schiffahrt möglichst in Einklang zu bringen. Die sich hieraus ergebenden Verschiebungen, überwiegend Konzentrationen gingen bald von dem in jenem, bald von dem in diesem Zweig erreichten Umfang aus. Der Übergang der Tauerei an Kannengießer (Harpen), wodurch eines der führenden Rheinschiffahrtunternehmen in einen Hilfsbetrieb umgewandelt wurde, ist schon oben erwähnt. Ebenso wurde die A.G.-Mainkette in Mainz von Harpen aufgenommen. Kannengießer wurde

dann in die Abteilung Schifffahrt der Harpener Bergbau-A.G. umgewandelt. M. Stinnes vermehrte seinen Besitz um die Reedereien A.G. für Handel und Schifffahrt H. A. Disch, Mainz und Gebr. Mellinshoff, Mülheim/Ruhr sowie 3 Ruhrorter Kohलगroßhandlungen. Durch Vereinigung von 3 Frankfurter Kohलगroßhandlungen und Ankauf der Reederei Joh. Küppers in Homberg kamen die „Vereinigten Frankfurter Reedereien“, Duisburg-Homberg zustande. Schließlich war von den im Gefolge der Kohlenkontorrichtung feststellbaren Bewegungen noch der Erwerb der Anteilsmehrheit von Raab, Karcher & Co. durch die Gelsenkirchener Bergwerks-A.G. für die Rheinschifffahrt von größerer Bedeutung.

Gleichzeitig mit diesen Verschiebungen war die Konzentrationsbewegung innerhalb der nicht auf Kohlenhandel bzw. -schifffahrt sich gründenden Unternehmen in ein neues Stadium getreten. War bei den bisherigen Versuchen der Gedanke, verschiedene Unternehmen gleichberechtigt durch Konventionen — die bescheidenste Form — oder durch Bildung eines Trusts — die weitestgreifende Strebung — zusammenzufassen, leitend gewesen, so schlug man jetzt mit besserem Erfolg in geräuschloserer Arbeit den Weg der Angliederung verschiedener Unternehmen an einen bisher weniger beachteten, jetzt aber unter ziel sicherer Hand emporstrebenden Betrieb ein. Die Versuche, zu allgemeinen Bindungen zu gelangen, lebten nichtsdestoweniger von Zeit zu Zeit wieder auf, führten auch zu vorübergehenden Verabredungen, entbehrten indessen größerer Kraft. Die Führung war nunmehr übergegangen an die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft (früher „Badische Schraubendampfschiffahrts-Gesellschaft“) in Köln, an deren Spitze jetzt der frühere erste Direktor der Tauerei, Ott und dahinter das Kölner Bankhaus Deichmann & Co. stand. Zunächst erfolgte 1904 der Erwerb einer Reihe Güterboote aus der Liquidationsmasse der Amstel-Rijn-Main-Stoomboot-Mij in Amsterdam gegen Gewährung junger Rhein-See-Aktien. 1905 wurde die Mainzer Reederei-Gesellschaft Thomae, Stenz und van Meeteren in toto gekauft¹⁾ und die Kölnische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft mittels Aktienhergabe — das Aktienkapital wurde hierzu auf 3,5 Millionen Mark gebracht — angegliedert. Bei einem Schiffspark von 4 Rhein-Seedampfern, 17 Güterbooten, 10 Schleppern, 53 Schleppkähnen, 6 Spezialschiffen vereinigte jetzt die „Rhein- und See“ vom Personendienst abgesehen alle Betriebszweige der Rheinschifffahrt in sich. Da der Zubringeapparat zu diesem Schifffahrtsunternehmen nicht gleichweit entwickelt war, wurde ebenfalls noch 1905 in Gemeinschaft mit nahestehenden Speditionshäusern die Rhein- und See-Speditions-Gesellschaft m. b. H. mit einem sich namentlich über die Hauptplätze am Rhein erstreckenden Filialnetz gegründet. Nach mehrjähriger Pause kam 1909 in die Konzentration um die „Rhein- und See“ neues Leben, indem $\frac{3}{4}$ der Aktien der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft (Gesamtkapital 2,4 Millionen Mark) — hierzu wurden

¹⁾ Hierdurch sowie durch den Übergang anderer Mainzer Rheinschiffahrtsunternehmen an Kohlenfirmen hat Mainz als Sitz größerer selbständiger Reedereien jede Bedeutung verloren.

Schuldverschreibungen in Höhe von 2 Millionen Mark ausgegeben — erworben und die Betriebe vereinigt wurden. Dazu erfolgte 1911 noch die maßgebende Interessennahme an der Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, die 1904—1906 bereits in Gemeinschaft mit M.L.G. gestanden hatte. In Ergänzung der 1909 mit der M.L.G. getroffenen Vereinbarungen wurde durch Vertrag vom Mai 1912 die einheitliche Betriebsführung geregelt, die Gleichmäßigkeit der Gewinnverteilung nach Verhältnisziffern festgesetzt. Mannschlepp übertrug die eigene Vermögensverwaltung an M.L.G. und legte später die Aktien 2 : 1 auf 1,8 Millionen Mark zusammen.

Angesichts der Ausdehnung, die die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft damit genommen hatte, lag es nahe, daß sie sich eines festen Transportstockes zu versichern suchte, wozu die Kohle immer das geeignetste Gut war. Hierzu kam sie durch einen mit dem preußischen Bergfiskus abgeschlossenen Transportvertrag. Dieser, d. h. die Bergwerksdirektion Recklinghausen hatte ihrerseits ein Interesse, die Transporte ihrer Kohle nach Süddeutschland, wohin 30 vH. der staatlichen Förderung gingen, ähnlich wie die privaten Zechen sicherzustellen und damit die Transportpreisschwankungen aus der Kalkulation auszuschalten. 1911 kam der Vertrag zustande, der zunächst für 7 Jahre der „Rhein- und See“ den Transport der fiskalischen Kohle zusicherte. Als nun die Wahrscheinlichkeit eintrat, daß die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks-A.G. (Hugo Stinnes) einen maßgebenden Einfluß auf die „Rhein- und See“ gewinne, tat der preußische Staat einen zweiten Schritt: Auf Grund eines Gesetzes vom 18. 3. 1912 erwarb er sowohl von „Rhein- und See“ wie von Mannschlepp die Hälfte der Aktien plus je einer, somit mittelbar auch auf M.L.G. und die Rhein- und See-Speditions-Gesellschaft einfließend. Indessen war eine Änderung der privatwirtschaftlichen Geschäftsgebarung des Konzerns durch die staatliche Einflußnahme nicht beabsichtigt. Man darf den staatlicherseits gegenüber allen möglichen Bedenken gegebenen Versicherungen glauben, daß diese lediglich einen privatwirtschaftlichen Akt des Staates darstellte.

In Baden leitete man gleichwohl aus diesem Vorgehen Preußens eine Reihe Befürchtungen ab, wie zunehmende Verpreußung der badischen Rheinschiffahrtsunternehmen, Schädigung Mannheims und der badischen Staatsbahnen. Der badische Staat sah sich hierdurch bestimmt, Maßregeln zu ergreifen, um die zwei großen, bisher nicht in den Rhein-See-Konzern einbezogenen, indessen als bedroht angesehenen badischen Unternehmen, die Rheinschiffahrt-A.G. vorm. Fendel und die Badische A.G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, dem badischen Einfluß zu erhalten. Dieserhalb erhielt die Rheinische Kreditbank aus Regierungsmitteln ein niedrig verzinsbares Darlehen, damit sie die Aktienmehrheit der beiden Gesellschaften erwerben und zur Verfügung des Staates — dieser machte erst später von dem Optionsrecht Gebrauch — halten konnte. Sie bediente sich dabei der Vermittlung der Stromeyer Lagerhaus-Gesellschaft, eines Großabnehmers fiskalischer Kohle in Süddeutschland, der nach Abschluß des Vertrages zwischen Berg-

fiskus und „Rhein- und See“ sich an Fendel maßgebend beteiligt hatte. Fendel und Badische vereinigten sich nun nebst dem Speditionshaus Theodor Fügen, Ludwigshafen zu einem zweiten Konzern, der einmal verstärkt wurde durch die Firmen, auf die Fendel bereits früher entscheidenden Einfluß gewonnen hatte. Es handelte sich um die Straßburger Rheinschiffahrts-G. m. b. H., die, 1893 von Straßburgern gegründet, nicht recht gedieh und 1900 von Fendel aufgenommen wurde, weiter die 1907 gegründete Neue Karlsruher Schiffahrts-A. G. An dieser — sie verfügte über die vier größten Rheingüterboote von je 1300 t Tragfähigkeit — war die Stadt Karlsruhe als Geldgeber beteiligt, die schon vorher mit der Harpener Bergbau-A. G. einen mißglückten Versuch eines gemeinsam finanzierten, Karlsruhe zur Basis bzw. zum Ziel nehmenden Güterdienstes unternommen hatte. Ein ander Mal erfuhr der Badische Konzern 1913 eine Verstärkung durch Erwerb der $\frac{2}{3}$ -Mehrheit des Lloyd Rhéna in Antwerpen, die bis dahin im Besitz der in Konkurs geratenen Rheinischen Transport-Gesellschaft William Egan & Co., Frankfurt a. M. war. Auf diese Weise kam die umfangreichste rheinische Güterbootreederei unter den Einfluß Fendels. Zur Übernahme dieses Dienstes und des Speditionsbetriebes von Egan, der bereits mit den Booten des Lloyd Rhéna zusammen gearbeitet hatte, sowie zur Haltung eines Teiles der Lloyd Rhéna-Aktien wurde von den zwei Spitzenunternehmen des Badischen Konzerns die Rhenus-Transport-G. m. b. H. in Frankfurt a. M. gegründet, der Niederlassungen gleichen Namens an anderen Plätzen folgten. Mit der Gründung der Straßburger Kanalschiffahrts-G. m. b. H. erweiterte Fendel sein Arbeitsgebiet in Richtung auf die elsässischen und ostfranzösischen Kanäle. Eine weitere bedeutende Dehnung seines Oberrheineinflusses stand 1914 durch maßgebende Beteiligung an der zu gründenden Schweizer Rheinschiffahrts-Gesellschaft zu erwarten.

Die Einflußnahme Preußens und Badens auf Rheinschiffahrtsunternehmen rief schließlich auch Bayern auf den Plan. Dieses hatte in zweifacher Hinsicht ebenfalls Interesse, sich in der Rheinschiffahrt einen Rückhalt zu verschaffen. Es hatte einmal seinem Hafen Ludwigshafen, in dem bedeutende Staatsgelder festgelegt waren, einen entsprechenden Verkehr zu sichern. Des weiteren galt es bei den unter Ludwig III. eifrig betriebenen Arbeiten auf Schaffung eines bayerischen Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau sich Unternehmen zu vergewissern, die hinreichend breit gegründet und befähigt waren, den Verkehr in dieser Richtung, d. h. zunächst einmal nach Aschaffenburg, womit Bayern durch die Fortführung der Mainkanalisierung seinen zweiten Rheinanschluß erhalten sollte, zu propagieren. Nachdem durch das Vorgehen Badens die Konzentrationsfrage in der Rheinschiffahrt zu einer politischen geworden war, durch den preußischen und badischen Konzern einerseits, die Kohlenkontorbildung und -entwicklung andererseits eine Festlegung der bedeutenderen Rheinschiffahrtsunternehmen in bestimmten Richtungen erfolgt war, hatte ein gleicher Schritt Bayerns seine Berechtigung. Allerdings waren die Auswahlmöglichkeiten jetzt nur noch begrenzte. Noch während Verhandlungen

mit Baden, betreffend die Erhaltung des den bayrischen Staatsbahnen zugute kommenden Umschlagsverkehr der Firmen des Badischen Konzerns, im Gange waren, verschaffte sich Bayern Einfluß auf die Rhenania Speditions-Gesellschaft m. b. H. vorm. Léon Weiss in Mannheim, in dem diese durch Vermittlung der Darmstädter Bank, Filiale München, gegen die Verpflichtung zu einer den bayrischen Interessen entsprechenden Geschäftspolitik ein niedrig verzinsbares Darlehen erhielt zur Entwicklung ihres Betriebes wie des verschiedener anderer Unternehmen, die ihr bereits teils durch verwandtschaftliche Beziehungen, teils durch geschäftliche Abmachungen nahestanden und jetzt in Abhängigkeit zu ihr traten. Es waren dies 1. die Rhenania Rheinschiffahrts-G. m. b. H. in Homberg und Rotterdam, die 1908 von dem Holländer Johann van t'Hoff, dem Inhaber der Firma van Uden, Rotterdam und dem früheren Inhaber der an die Vereinigten Frankfurter Reedereien übergegangenen Reederei Joh. Küppers, Peter Küppers, gegründet wurde, 2. die 1908 mit stärkerer deutscher Beteiligung errichtete Société Belge de Navigation Fluviale in Antwerpen, die den weitaus größten Teil des Kahnparkes des Konzerns stellte, 3. die Société générale de remorquage in Antwerpen, die indessen — ohne zu Bedeutung zu gelangen — 1914 liquidierte, 4. die 1910 von Rhenania, Mannheim und „Fluviale“ unter Mitwirkung von Getreidefirmen gegründete Allgemeine Speditions-Gesellschaft A.-G. Duisburg, die sich insbesondere mit Umschlag und Lagerung befaßte, und 5. das Speditionshaus S. Rosenberg, Mannheim, das als Firma fortbestehend, mit der Rhenania, Mannheim, zusammengelegt wurde.

In der geschilderten Weise hatte sich bis zu Kriegsausbruch die überwiegende Mehrzahl der nicht an Unternehmen anderer Wirtschaftszweige gebundenen Rheinschiffahrtsbetriebe um drei Mittelpunkte konzentriert. Von den auf diese Art zustande gekommenen Konzernen verfügte über die größten Betriebsmittel auf Strom der badische, während der bayrische bedeutend sowohl hinter diesem wie dem preußischen zurückblieb¹⁾:

Konzern	Güterboote	Schlepper	Kähne
Badischer Konzern . . .	39 12000 PS	35 15100 PS	154 171400 t
Preußischer Konzern. . .	29 11700 PS	24 14400 PS	139 129900 t
Bayrischer Konzern . . .	— —	4 3600 PS	35 45100 t

Gleichzeitig mit der Bildung der staatlichen Konzerne war auch der Besitzwechsel in den Kohlenreedereien neu in Fluß gekommen. Vorangegangen waren einige Veränderungen und Neugründungen, die stärker mit dem Erzimport in Zusammenhang standen. Nachdem 1909 das Schiffsmaterial der Schleppreederei A. G. für Transport und Schleppschiffahrt vorm. Joh. Knipscheer, Ruhrort, von der ein Teil schon

¹⁾ Zusammengestellt nach dem Rheinschiffsregister (Providentia) 1914. — Die Rhein-Seedampfer der Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft (7) sind nicht berücksichtigt.

früher an Winschermann & Co. übergegangen war, zwischen Julius de Gruyter und Karl Schroers aufgeteilt worden war, vereinigte sich letzterer mit Mathias Stinnes, der sich später allerdings wieder selbständig machte, unter der Firma „Westdeutscher Lloyd“ vornehmlich zum Erztransport unter Betonung des Schleppdienstes. 1911 begann auch die Gewerkschaft Deutscher Kaiser (Thyssen) mit der Aufziehung einer eigenen Flotte durch die N. V. Handels-en Transport-Mij „Vulcaan“, Rotterdam. Die Gutehoffnungshütte (Haniel) erwarb die Mehrheit der Vereinigten Frankfurter Reedereien. Dann folgten in rascher Reihenfolge die nachstehend aufgeführten maßgebenden Beteiligungen von Bergbauunternehmen an Kohlenreedereien:

Gewerkschaft König Ludwig	Winschermann & Co.
Conkordia Bergbau-A.-G.	H. P. Disch
Ver. Konstantin der Große	Gebr. Dörtelmann und Stachelhaus & Buchloch
Essener Bergwerksverein „König Wilhelm“	Julius de Gruyter
Gewerkschaft Ewald	Adolf Thomae
Köln-Neuessener Bergwerksverein	Georg Reitz
Arenbergsche A.-G. für Bergbau- und Hüttenbetrieb	Joseph Schürmann
Graf Bismarck und Friedrich der Große	Adolf Harloff.

Hierbei spielte neben den betriebswirtschaftlichen Momenten des durchkalkulierbaren, an den Übergangsstellen glattlaufenden Eigenbetriebs von der Urproduktion bis zum Verbrauch der Gedanke an die Erneuerung von Kohlensyndikat und -kontor eine Rolle, bei der es galt, stark und durchorganisiert dazustehen, um auch bei einem eventuellen Nichtzustandekommen den Betrieb ungestört unabhängig fortführen zu können.

Suchen wir die Beweggründe ihrem Wesen nach zu erfassen, die zu dem bei Kriegsausbruch festzustellenden Stand der Bindung der weit- aus größten Mehrzahl der Rheinschiffahrtsunternehmen in und an wenige große Gruppen geführt haben, so kann zunächst eine Trennung in solche ökonomischer und solche politischer Natur festgestellt werden, wobei betont sei, daß eine scharfe Trennung unmöglich ist. Es bleibe ferner dahingestellt, inwieweit auch in den als ökonomisch bedingt bezeichneten Vorgängen der persönliche Machtwille der Beteiligten mit im Spiel war. Unter diesem Vorbehalt ökonomisch begründet sind einmal die Bestrebungen, die zur Bildung des Rhein-See-Konzerns, des anderen die zur Errichtung des Kohlenkontors sowie allgemein zur Bindung von Schiffahrtsbetrieben an Unternehmen der Produktion und des Handels geführt haben, zu bezeichnen, politisch bedingt, nämlich unter dem Gesichtspunkt der Sicherung der eigenen Staatswirtschaft bzw. wesentlicher Teile die Gründung des Badischen und des Bayrischen Konzerns. Dieses Moment der Sicherung, das nie ein rein ökonomisches ist, spielt allerdings auch in die privatwirtschaftlichen Vorgänge der letzten Einflußnahmen des Bergbaus auf die Reedereien hinein. Die ökonomische Zweckmäßigkeit — ein Maßstab, der an die politischen Vorgänge nicht anlegbar ist — ergab sich bei den Angliederungs-

bestreben von Kohle und Erz ohne weiteres aus den schon genannten Vorteilen des „durchreichenden“ Betriebes. Bei den unpolitischen Konzernbildungsbestrebungen bedarf sie der näheren Begründung. Sofern man den Fall setzt, daß das Angebot der Rheinschiffahrt an Kahnraum und Schleppkraft den tatsächlichen Bedarf nicht überschritt, waren im Fall sich zu scharf gestaltenden Wettbewerbs zwei Wege zur Hebung der Lage möglich: der der Konvention wie der des Konzerns. Erstere, d. h. die Festsetzung von Mindestpreisen konnte allerdings nur bei allgemeiner Beteiligung auf die Dauer wirksam sein. Erfolgte die Preisfestsetzung maßvoll, so war weder eine Minderung des Frachtangebots noch ein Aufkommen neuer Konkurrenz zu befürchten. Die Konzernbildung hätte unter der Voraussetzung, daß die der höchsten Wirtschaftlichkeit entsprechende Betriebsgröße bisher noch nicht erreicht sei, sofern sie auf Schaffung eines allumfassenden Trustes ausging, zu einem Überfluß an Betriebsmitteln geführt, wenn nicht bei entsprechender Preissenkung eine Vergrößerung der Nachfrage eingetreten wäre. Geht man indessen von dem Vorhandensein einer den Bedarf überschreitenden Betriebsmittelmenge aus — und dies darf für das erste Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts angenommen werden —, so konnten preishaltende Konventionen keinen Erfolg haben, da infolge mangelnder Beschäftigungsmöglichkeit für alle ein Teil immer als Unterbieter auftreten mußte. Ein Gesamttrust hätte unbedingt mit der Stilllegung eines Flottenteiles beginnen müssen. Bei der Mentalität der rheinischen Schiffahrtreibenden, namentlich der noch näher zu betrachtenden Einzelschiffer, war die Möglichkeit der Durchführung einer solchen durchaus zu bezweifeln. Als einziger sowohl gangbarer wie Erfolg versprechender Weg bot sich der Zusammenschluß seitens eines Teiles der Unternehmen. Durch Verbilligung des Betriebes gegenüber dem der anderen ließ sich hier ein Differenzgewinn erzielen. Naturgemäß mußte dann auch bei diesen die Neigung zum Zusammenschluß wachsen. Wahrscheinlich hätte demnach auch ohne das Eingreifen Badens die Konzentrationsbewegung ihren Fortgang genommen, sei es im Anschluß an den Rhein-See-Konzern, sei es durch selbständige Neubildung. Der immer nur kurze Erfolg der Konventionen sowie die Folgerichtigkeit der ursprünglichen Konzernbildung liegen damit klar. Ihre normale Weiterentwicklung wurde einmal durch den das Ganze auf ein anderes Gebiet schiebenden Eingriff Badens, ein andermal dadurch verhindert, daß in den unmittelbar dem Krieg vorangehenden Jahren eine Besserung in der Lage der gesamten Rheinschiffahrt eintrat. Dadurch ist der Erfolg der Konzentration — die Beteiligten haben durchweg einen solchen festgestellt — nicht klar erkennbar. Immerhin kann man annehmen, daß an der Tatsache, daß unmittelbar vor dem Krieg Nachfrage und Angebot in der Rheinschiffahrt in etwa einander entsprachen, die Erkenntnis von den in den Konzernen liegenden Vorteilen gegenüber den Außenstehenden mitbeteiligt ist.

Die bisherigen Betrachtungen beschränkten sich auf die Rheinschiffahrtsunternehmen. Neben diesen stand und steht das Heer der Einzelschiffer, d. h. einzelner Personen, die im Regelfall ein Schiff

besitzen und dieses auch selbst führen. In geringerem Umfang befinden sich auch zwei, seltener noch mehr Schiffe in einer Hand, von denen das zweite und gegebenenfalls weitere dann von einem Setzschiffer geführt werden. Auch wenn der Eigentümer selbst überhaupt nicht fährt, indessen der Betrieb des bzw. der Schiffe ohne einen entsprechenden Betrieb an Land erfolgt, spricht man von einem Partikulierschiff. Fehlen einer Frachtzuführung und einer Betriebsleitung an Land ist überhaupt ein generelles Merkmal der „reinen“ Partikulierschiffahrt.

An Umfang ihrer Betriebsmittel vermochte sie sich mit der Großschiffahrt durchaus zu messen. Der gesamte Kahnbesitz am deutschen Rhein verteilte sich 1914 der Gesamttragfähigkeit nach etwa wie 3 : 2 auf Reedereien und Partikuliere. Der Zahl der einzelnen Fahrzeuge nach hielten sich Reederei und Partikulierschiffahrt bei den mittleren Größenklassen (500—1500 t) etwa die Wage, während bei den größeren die Reeder ein deutliches Übergewicht aufwiesen. Die holländischen wie belgischen den Rhein befahrenden Fahrzeuge eigneten überwiegend Einzelschiffen. Nur in den höheren Klassen gewann in Holland allmählich die Reederei die Oberhand.

Die Funktion der Partikulierschiffer war eine zweifache: Auf der einen Seite führten sie regelmäßig einen Teil der Gesamttransporte neben den Unternehmen aus, arbeiteten also als Klein- neben dem Großbetrieb, auf der anderen Seite fiel überwiegend ihnen die Ausführung der die normalen Transportmengen übersteigenden Spitzentransporte zu. Ihre Heranziehung zu letzteren erfolgte überwiegend durch die Großbetriebe, deren Schiffspark bestenfalls der als regelmäßig ihnen zufallend geschätzten Transportmenge entsprach. Für die regelmäßigen Leistungen wurden sie teils von den Rheinschiffahrtsunternehmen, deren Betriebsmittel das genannte Maß nicht erreichten, teils von den Versendern selbst herangezogen. Ihre eigenartige Lage ergibt sich aus dem Gesagten: Einerseits waren ihre Betriebskosten infolge des fehlenden Frachtzuleitungsapparates denkbar gering. Auf die eigene Kraft und die der Familienmitglieder, erst in dritter Linie auf fremde Hilfe angewiesen, waren diese bei mangelnder Beschäftigung verhältnismäßig leicht einzuschränken. Andererseits war das von ihnen getragene Risiko angesichts des Umstandes, daß zum Teil ihre Heranziehung lediglich bei angespanntem Markt erfolgte, besonders groß. Solange die Schaar der Partikuliere ein Ausmaß hatte, so daß bei normalem Ladungsangebot ein jeder nach nicht zu langem Warten einen Auftrag erhalten konnte, war dies nur von geringer Bedeutung. Anders dagegen, wenn, wie seit der Jahrhundertwende, das Raumangebot so groß war, daß in manchen Jahren wochenlanges Warten auf Frachten notwendig wurde. Dann kam es vor, daß der Schiffer, nur um die laufenden Betriebskosten decken zu können, auch zu Sätzen Ladung annahm, bei denen Verzinsung des Kapitals und Abschreibungen nicht mehr möglich waren. Kamen dazwischen Zeiten besserer Beschäftigung, so wurden diese, soweit es ging, eben ausgenutzt. Von einer richtigen Frachtsatzfeststellung unter Berücksichtigung des Risikos konnte man nicht sprechen.

Es ist nach dem Vorstehenden erklärlich, wenn auch Anstrengungen gemacht wurden, um den Partikulierschiffern aus ihrer bedrängten Lage herauszuhelfen. Auf zweierlei Wegen wurden diesbezügliche Versuche unternommen. Bei dem ersten handelte es sich darum, die Vorteile des Großbetriebs auch den Einzelschiffern zugute kommen zu lassen, indem man sie möglichst zahlreich zusammenschloß und ihre Organisation mit einem oder mehreren Speditionsbetrieben als Frachtzuleitern verband. Der zweite Weg hatte das bescheidenere Ziel, der gegenseitigen Unterbietung ein Ende zu setzen, indem die Schiffer durch eine Vermittlungsstelle der Reihe nach die Frachten zu angemessenem Preis erhielten. Die in der erstgenannten Richtung sich bewegenden Bemühungen gingen wiederholt von seiten der Spedition aus. Die verschiedenen in den 90er Jahren und um die Jahrhundertwende am Niederrhein angestellten diesbezüglichen Versuche blieben indessen erfolglos. Erst einem 1902/03 begonnenen Unternehmen war Erfolg beschieden. Hinter ihm stand der Partikulierschifferverband Jus et Justitia, dessen Wirken über die normalerweise von einer Interessenvertretung zu erwartende Tätigkeit beträchtlich hinausging. Seit 1900 hatte er sich an der Organisation des Talschleppgeschäftes beteiligt. Es wurde ein Talschleppbureau in Mannheim gegründet, das in der Reihenfolge der Anmeldung das Zutalschleppen der leer gewordenen Kähne vermittelte, sich indessen erst nach und nach bei den Schiffern einbürgerte. Dagegen gestaltete sich die Schaffung einer Betriebsvereinigung von Partikulierschiffern unter der Firma „Vereinigte Spediteure und Schiffer Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.“ in Mannheim sogleich zu einem greifbaren Erfolg. Man wußte allerdings die Fehler, die anderen derartigen Unternehmen zum Schaden gereicht hatten bzw. noch vermeiden sollten, zu vermeiden. Die neue Gesellschaft zählte zwei Arten Gesellschafter: A = Spediteure, B = Schiffer. Erstere, zunächst 3, später 5 brachten ihr von vornherein dank der Ansässigkeit an verschiedenen Hauptplätzen eine genügende Landorganisation sowie ein hinreichendes Betriebskapital ein. 77 Schiffer stellten eine entsprechende Zahl Kähne. Auf ein Zehntel von deren Betriebswert wurden ihre Geschäftsanteile bemessen. Die Schiffer erhielten ein festes Entgelt. War dieses gezahlt, so wurden zunächst auf die Stammanteile der Spediteure 5 vH. vergütet, wonach ein restlicher Gewinn zur weiteren Verwendung zur Verfügung stand. Die oberste Leitung lag nicht in der Hand der Spediteure, sondern in der neutraler Persönlichkeiten. Die neue Unternehmung setzte sich schnell durch. Bereits im zweiten Jahre verfügte sie über 140 Kähne, 1913 waren es deren 180. Im Vergleich zur Gesamtzahl der deutschen Rheinpartikulierschiffer war dies eine bescheidene Zahl. Als Schiffspark einer einzelnen Unternehmung zeigte sie dagegen, daß in den V.S.S. ein neuer Großbetrieb entstanden war. Gegenüber der Gesamtheit der außenstehenden Partikulierschiffer bedeuteten die V.S.S. auch nichts anderes wie einen solchen, der aus dem Umfang seines Betriebes besonderen Gewinn zog und durch feste Abschlüsse mit Versendern die auf den freien Markt kommenden Mengen einschränkte. Die Mitbewegung der V.S.S. in der Linie der Großbetriebe kam auch

darin zum Ausdruck, daß sie sich 1912 eigene Schleppkraft zulegten. In Verbindung mit befreundeten Firmen gründeten sie weiter 1913 in Mannheim die Oberrheinische Lagerhaus- und Speditions-G. m. b. H., in Straßburg die Elsässische Schifffahrts- und Speditions-G. m. b. H. Schließlich waren sie an der Rheinhafen-A. G. in Basel als Mitgründer beteiligt. Mit Recht kann man daher die V.S.S. als selbständig zu wertenden Faktor neben die drei Konzerne stellen. — 1908 erfolgte in Holland der Versuch einer Nachbildung der V.S.S. in der „Coöperatieve Schippers-Vereeniging“, an der sich etwa 500 Schiffer beteiligten. Im Gegensatz zu den V.S.S., deren Satzung die der neuen Gesellschaft grobenteils nachgebildet war, bestand aber keine Ausschließlichkeitsverpflichtung zwischen den Spediteuren und Schiffen. Überdies mangelte es an Barmitteln. Nachdem das Unternehmen bei zu hohen Regiekosten gleichwohl eine scharfe Unterbietungspolitik betrieben hatte, erfolgte Mitte 1910 der Zusammenbruch. $\frac{1}{3}$ des eingebrachten Kapitalbetrages war verloren.

Der zweite Gedanke, die Lage der Partikulierschiffer zu verbessern, nämlich durch Einführung der Befrachtung nach der Reihenfolge, kam zum Ausdruck in der 1902 in Rotterdam geplanten Gründung der Vereinigung „Excelsior“. Die beitretenden Schiffer sollten in Rotterdam durch Vermittelung eines Bureaus die Frachten in der Reihenfolge ihres Zu-Tal-Kommens zugewiesen erhalten. Doch kam die Organisation nicht zustande. Wieder aufgegriffen wurde dieser Gedanke, als Anfang 1910 sich die Regierung veranlaßt sah, angesichts der anhaltenden Notlage der Partikulierschiffer zu intervenieren. Mitte 1910 erfolgte in Gegenwart des Oberpräsidenten der Rheinprovinz eine Aussprache zwischen den Interessenten, an der sowohl Vertreter der Partikulierschiffer wie der Versender wie Kohlensyndikat, Kohlenkontor, Stahlwerksverband, Staatliche Bergwerksdirektion Recklinghausen teilnahmen. Man fand sich zusammen in dem Wunsch, einen Zusammenschluß der Partikulierschiffer mittels eines Befrachtungskontors anzubahnen bzw. zu unterstützen. Nach weiteren Verhandlungen war man sich Ende Januar 1911 glücklich über die Einrichtung des Kontors, d. h. seine Satzungen einig. Der Grundgedanke war: Alle Versender sollten ihre nicht durch eigenen Kahnraum ausführbaren Transporte dem Frachtenkontor zuweisen. Dieses hatte sie der Reihenfolge der Anmeldung nach den einzelnen Schiffen zuzuweisen. Diese selbst kontrahierten zur Tagesfracht der Schifferbörse mit dem Verfrachter. Außenstehende hatten so keine Aussicht mehr, von den Versendern Frachten zu erhalten. Obwohl der Partikulierschifferverband Jus et Justitia, dem das Kontor als selbständige Einrichtung angegliedert werden sollte, sich energisch für die Verwirklichung des Planes einsetzte, fand er bei den Schiffen nur sehr geringe Gegenliebe. Ein Teil verlangte Durchschnittsfrachtsätze und Zusicherung bestimmter Frachtmengen, viele bekundeten unter verschiedenen Begründungen gänzliche Interesselosigkeit. Insbesondere war man über den Vertrag zwischen dem Bergfiskus und der „Rhein- und See“ verschnupft, da man eine Entziehung der bisher auf dem freien Markt verfrachteten Kohle voraussah. Die

langwierige Behandlung der Angelegenheit war auch nicht dazu angetan, für die neue Einrichtung zu werben. Als 1911 sich die Lage der Schifffahrt besserte, verloren fast auch alle ihr zuneigenden Schiffer das Interesse, und das Ganze verlief ergebnislos.

Neben der Partikulierkahnflotte standen die Partikulierschlepper, deren Bedeutung, wenigstens was die deutschen anbetraf, im Gegensatz zu ersterer im Vergleich zu dem Schleppark der Unternehmungen verhältnismäßig gering war. Es handelte sich, wie bei den bedeutend zahlreicheren holländischen Schleppbooten, vorwiegend um kleine Einheiten, die hauptsächlich zwischen den Seehäfen und Duisburg-Ruhrort sowie im Hafen- und kleinen Streckendienst ihre Rolle spielten. Auch hier hat es an Vereinigungsbestrebungen nicht gefehlt. Wiederholt blieben sie infolge Interesselosigkeit einer zu bedeutenden Zahl noch in der Entwicklung stecken, so die 1905 in Rotterdam propagierte „Zweite internationale Rheinschleppervereinigung“ — die erste hatte 1897—1901 bestanden — und die 1908 in den Rhein-Ruhrhäfen angestellten Bemühungen zu einem Zusammenschluß der gesamten dortigen Hafenschlepper. Einen Schritt weiter kam 1909 die Maatschappij tot exploitie van shroefsleepbooten, in Deutschland nach der sie organisierenden Reederei Wm. H. Müller & Co. in Rotterdam zumeist „Müllersches Schleppsyndikat“ genannt. Mit 310 Booten eröffnete es den Dienst. Trotz dieser an sich ansehnlichen Zahl war es aber nicht in der Lage, den Frachtenmarkt nach seinem Willen zu leiten. Statt in der Schlepplohnerhöhung seitens der übrigen Unternehmen Nachfolge zu finden, erstand ihm im „Westdeutschen Lloyd“ und dessen Gefolgschaft ein scharfer Konkurrent. Dazu trat eine vorübergehende Verminderung der die Basis des Unternehmens abgebenden Erzzufuhren. Ein Teil der Schiffer sprang ab. So mußte nach kaum vierteljähriger Tätigkeit die Liquidation erfolgen, nachdem $\frac{3}{4}$ des Aktienkapitals verloren waren.

Lediglich in kleinerem Rahmen war Partikulierschleppkraftzusammenschlüssen Erfolg beschieden. So einmal in dem 1902 von 35 Partikulierschleppern gegründeten Ruhrorter, seit 1906 Duisburg-Ruhrorter Schleppverein, der allerdings im Laufe der Jahre die Mehrzahl seiner Mitglieder wieder ausscheiden sah, und dem mehr auf lokale Bedürfnisse eingerichteten Mainzer Schleppverein, der bei seiner Gründung 1912 6 Mitglieder mit 6 Booten von zusammen 770 PS zählte.

Insgesamt hat sich die Organisierbarkeit des rheinischen Partikulierschiffers in den Vorkriegsjahren als gering erwiesen. Bei der Überproduktion von Schiffen hätte aber, wie bereits betont, eine allgemeine Besserung der Lage sich nur durch die vorläufige Stilllegung eines Flottenteiles ermöglichen lassen. Die „Flucht in den Großbetrieb“ konnte, solange dies nicht geschah, tatsächlich nur einem Teile zugute kommen. Es ist auch zweifelhaft, ob bei anhaltender Überproduktion von Kahnraum die Versender bereit gewesen wären, bei der Vermittlung durch das Befrachtungskontor einen Frachtsatz zu bezahlen, der auch für die Wartezeit des Kahnes einen Anteil enthielt. Unter diesem Gesichtspunkte erhält die Handlungsweise der Schiffer, die auf Ver-

minderung des Überangebots warteten, auf Organisation verzichteten und einzeln Ladung zu erhalten suchten, wenigstens bedingt eine ökonomische Rechtfertigung.

3. Rheinschiffahrt und Eisenbahnen.

Es kann heute als wissenschaftlich anerkannt gelten, daß in den Jahrzehnten vor dem Kriege die Erstellung der preußischen Eisenbahn, namentlich der Seehafentarife grundsätzlich nicht unter dem Gesichtspunkt einer Bekämpfung der Rheinschiffahrt erfolgte¹⁾. Die staatliche preußische Tarifpolitik unterschied sich somit weitgehend von der der Bahnen vor der um 1880 erfolgten Verstaatlichung²⁾, die mit der anschließend erfolgten Aufhebung einer Unmenge von Sondertarifen in zahlreichen Relationen auch der geflissentlich betriebenen Konkurrenzierung der Rheinschiffahrt ein Ende bereitete³⁾. Immerhin trat der ausdrückliche Wettbewerbsgedanke in den Jahren nach 1880 auch seitens der preußischen Staatsbahn doch noch gelegentlich zu Tag⁴⁾. Später schritt man zu voraussichtlich dem Binnenwasserverkehr nachteiligen Tarifmaßnahmen grundsätzlich nur, wenn ein übergeordnetes volkswirtschaftliches Interesse anerkannt wurde⁵⁾. Nur in seltenen Fällen wurde bei der Einführung von Seehafentarifen auf die Wasserstraßenfracht Bezug genommen, so bei der des Baumwolltarifs nach Süddeutschland und des Kupfereinfuhrtarifs, bei denen die Umschlagsfrachten über Mannheim zugrunde gelegt wurden⁶⁾. Andererseits besteht kein Zweifel, daß die Seehafentarife der preußischen Bahnen auch in Fällen, wo eine Konkurrenzabsicht fehlte, der Rheinschiffahrt Güter entzog. Nachdem etwa in den 80er Jahren das Verhältnis der Eisen-

¹⁾ Vgl. E. von Beckerath: Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. 1918. S. 151 u. S. 260. — Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben. Bd. II. 1922, Sympher: Gesichtspunkte für den weiteren Ausbau. S. 237. — Burauen: Die Stellung des Bezirkseisenbahnrates Köln und der in ihm vertretenen wirtschaftlichen Körperschaften zu den die Rheinschiffahrt berührenden Ausnahmetarifen in den Jahren 1883 bis 1922. Kölner wi.-so. Diss. W. S. 1922/23. S. 155. — Wirminghaus: Das Verhältnis der Niederlande zur deutschen Schiffsabgabenpolitik. 1909. S. 84.

Hengstenberg: Wettbewerb zwischen Rheinschiffahrt und Eisenbahnen seit 1900, Bonner phil. Diss. W. S. 1921/22, steht allerdings auf grundsätzlich entgegengesetztem, aber wieder gemildertem Standpunkt: „Seitens der Eisenbahnverwaltungen wurden ständig neue Wege gesucht, um einen möglichst großen Teil der Transporte an den Schienenweg zu fesseln.“ Damit soll aber nicht gesagt sein, „daß die Eisenbahn dabei lediglich kleine Wettbewerbsrücksichten im Auge gehabt hätte“ (S. 12). Bei Behandlung der Auswirkung des Rohstofftarifs für Kohlen (1897) wie des deutsch-holländischen Kohlenverkehrs sind Hengstenberg Irrtümer unterlaufen, die mit zur Begründung seiner Auffassung der Bahn als Rivalin der Rheinschiffahrt dienen können. Das Gewicht der Arbeit liegt überhaupt mehr auf allgemeiner Konjunkturdarstellung wie systematisch durchgeführten Frachtenvergleichen.

²⁾ Vgl. Schulte: Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahnen. 1905. S. 339.

³⁾ Vgl. E. von Beckerath, a. a. O. S. 77. — Schulte, a. a. O. S. 377.

⁴⁾ Vgl. Burauen, a. a. O. S. 33 und S. 35.

⁵⁾ Eine Abweichung von diesem Prinzip ist zu vergleichen: „Der Rhein“, 1914, S. 30.

⁶⁾ Vgl. E. von Beckerath, a. a. O. S. 198 und S. 261.

bahnen zur Rheinschiffahrt eine grundsätzliche Konsolidierung erfahren hatte, haben die späteren Ausnahmetarife die Grundlagen der Rheinschiffahrt, d. h. die wenig zahlreichen, aber um so umfangreicheren Massengüter wohl berührt, aber den Transportstamm nicht erschüttert. Es hat sich bei den Klagen gegenüber der Staatsbahn weniger um solche der Rheinschiffahrt als Gesamtheit wie speziell jener Großunternehmen, die den Massengutdienst mit dem Stückgutdienst verbanden, und die an den Transporten nicht nur als Frachtführer, sondern auch als Spediteure interessiert waren, gehandelt. Daß in vielen Tariffragen die Schiffahrttreibenden gegen die preußische Bahnverwaltung mit ziemlicher Schärfe und weitgehenden Forderungen vorgingen, hat mit seinen Grund darin, daß der scharfe Konkurrenzkampf innerhalb der Rheinschiffahrt, der durch die das Wachstum des Verkehrsbedarfs übersteigenden Produktion von Verkehrsmitteln bedingt war, die Unternehmer veranlaßte, über jede Entziehung von Transporten genau zu wachen. Die soziopsychologisch zu erklärende Tatsache, daß man gegen den Staat, wenn er als Mitbewerber auftritt, sich energischer wendet als gegen Private, ist bei Beurteilung der Kämpfe ebenso zu berücksichtigen wie der Umstand, daß die Schiffahrt unter den Repräsentanten der Wirtschaft gegenüber den Bahnen, d. h. in den Bezirks-eisenbahnräten nicht bzw. auf dem Umweg über die Handelskammern ungenügend vertreten war und infolgedessen grundsätzlich einen gewissen Oppositionsgeist zur Schau trug.

In den nicht auf den Seehafenwettbewerb bezüglichen Relationen sah sich die Rheinschiffahrt namentlich bei folgenden Tarifänderungen beeinflußt: Einmal bei der zum 1. 5. 1893 erfolgten Einführung des Ausnahmetarifs für Minettebezüge nach Hochofenstationen am Niederrhein¹⁾. Da in diesen der Umschlagsplatz Oberlahnstein, wohin bisher die Minette per Bahn, von dort zu Schiff zum Niederrhein ging, nicht enthalten war, so verlor die Rheinschiffahrt diese Transporte, die nunmehr nur bei einem außerordentlich niedrigen Schiffsfrachtenstand noch möglich waren und durch die späteren Eisenerztarife von 1897 und 1902 vollständig der Bahn zufielen²⁾. Diese konnte sich bei Ablehnung des von der Handelskammer Duisburg, der Vorkämpferin der Rheinschiffahrt, gestellten Antrages auf Einbeziehung Oberlahnsteins in das Erztarifsystern sowohl darauf berufen, daß eine Kontrolle auf tatsächliche Verhüttung der Erze in den zu begünstigenden Werken am Niederrhein kaum möglich sei, wie auf das betriebswirtschaftliche Moment, daß es sich bei den Erztransporten aus Lothringen-Luxemburg um Rückfracht für andernfalls leer zurücklaufende Wagen handele, die Kohle und Koks von der Ruhr nach dem Südwesten brachten³⁾.

¹⁾ Zum Tarifaufbau vgl. Ulrich: Staffeltarife und Wasserstraßen, 1894, S. 216/217.

²⁾ Vgl. Schulte, a. a. O. S. 499f. — Burauen, a. a. O. S. 49f.

³⁾ Der Empfang Lothringen-Luxemburgs an Steinkohlen, Briketts und Koks betrug 1910: 4 661 000 t, 1913: 6 421 000 t, der Versand Lothringen-Luxemburgs an Erzen — die aus dem Becken von Briey sind größtenteils mit enthalten — 1910: 3 845 000 t, 1913: 4 780 000 t. Da der Brennstoffempfang des Erze nach

Die Entwicklung der Schiffsabfuhr von Lahnerzen ab Oberlahnstein, vor allem die in raschem Aufstieg begriffene Zufuhr von Erzen über den Niederrhein ließen die Schifffahrt den Verlust der Minettetransporte verschmerzen. — Eine weitere Benachteiligung drohte der Rheinschiffahrt durch die am 1. 4. 1897 erfolgte Übertragung des bisher nur für gewisse Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben geltenden Rohstofftarifs (Streckensatz bis 350 km 2,2 Pfg. pro tkm, über 350 km 1,4 Pfg. pro tkm Anstoß, Abf. Gebühr 70 Pfg. pro t) auf alle Brennstoffe ab deutschem Produktionsgebiet, eine von Produzenten wie Verbrauchern gleich begrüßte Maßnahme, durch die indessen der Frachtvorsprung des gebrochenen Verkehrs (Wasserfracht bis Mannheim) gegenüber dem direkten Bahntransport so gemindert wurde, daß in verschiedenen süddeutschen Beziehungen letzterer gleich vorteilhaft und selbst vorteilhafter wurde¹⁾. Der zunächst mit dem preußischen Rohstofftarif zugleich eingeführte badische Rohstofftarif (Streckensatz bis 350 km 2,2 Pfg. pro tkm, über 350 km 1,7 Pfg. pro tkm Anstoß, Abf. Gebühr 70 Pfg. pro t) reichte indessen nicht aus, um die Oberrheinhäfen gegenüber dem direkten Bezug ab Zeche wie bisher wettbewerbsfähig zu erhalten, so daß Baden zum Schutz des Umschlags in seinen Häfen sich veranlaßt sah, ab 1. 1. 1898 den Satz von 1,7 Pfg. pro tkm schon nach 100 km anzustoßen. Württemberg brachte indessen nur den preußischen Rohstofftarif für den Kohlenverkehr ab oberrheinischen Hafentplätzen in Anrechnung, während Bayern, das in Ausfuhrtarifen allgemein und somit auch zugunsten der Rhein- und Mainplätze weiterherzig war, in den Einfuhrtarifen dagegen sich mehr passiv verhielt, indem es den außerbayerischen Zufahrtswegen den Tarifkampf und damit niedrige Streckenanteile überließ²⁾, bei den Sätzen des Spezialtarifs III verhartete. 1914 stellte sich die Kohlenfracht per Bahn bei einem Transport von 350 km pro t auf 8,40 M., während für die annähernd gleich zu veranschlagende Entfernung Ruhrzeche-Mannheim im gebrochenen Transport etwa 4,50 M. zu zahlen waren. Dadurch, daß die anstoßenden 350 km auf der Bahn 4,90 M. kosteten, die an die Schiffsfracht anstoßenden 350 km bei Zugrundelegung des badischen Rohstofftarifs bis 100 km, darüber des württembergischen indessen 8,40 M., hatte bei 700 km der Frachtpreis des gebrochenen Verkehrs den des direkten bis auf 40 Pfg. eingeholt, eine Spanne, die bei weiteren Entfernungen bestehen blieb. Bis annähernd 700 km wirkte sich also die Rheinschiffahrt mittels des gebrochenen Verkehrs als die Überlegenere aus.

Deutschland liefernden französischen Gebiets nicht berücksichtigt ist, weil aus dem französischen Gesamtumfang nicht ausscheidbar, so ergibt sich eine tatsächlich noch größere Differenz zwischen Brennstoffempfang und Erzversand. Vgl. Denkschrift der Arbeitsgemeinschaft für das westdeutsche Binnenschiffahrts- und Hafenwesen über die berechtigten Bedürfnisse Frankreichs an Rheinttransportmitteln aus Art. 357 des Vertrages von Versailles, 1920.

¹⁾ Vgl. Schoene: Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Rheinschiffahrt und sein Einfluß auf die Kohlenzufuhr nach Baden, Württemberg und dem rechtsrheinischen Bayern. Kölner wi.-so. Diss. W. S. 1922/23. S. 24.

²⁾ Vgl. E. v. Beckerath, a. a. O. S. 155 ff.

Es steht mit der Anerkennung einer grundsätzlich nicht vom Gedanken des Wettbewerbs getragenen preußischen Tarifpolitik nicht im Widerspruch, wenn man mit von Beckerath erklärt, daß „die Rheinfrachten das angestrebte, aber nirgends erreichte Muster für die Grundsätze und die Gestaltung der Eisenbahntarife im Seehafenverkehr der fünf großen nordwesteuropäischen Welthäfen waren“¹⁾. Es ergab sich das schon aus den Gedanken, die der Erbauung der Bahnen vom deutschen Niederrhein nach den belgisch-niederländischen Seehäfen zugrunde lagen. Die Absicht des Wettbewerbs mit der Rheinschiffahrt tritt in der Zur-Seite-Schiebung der Wert- und Gewichtsunterschiede in den Durchgangstarifen der belgischen und holländischen Bahnen, die vor dem Kriege in Geltung waren, deutlich zutage²⁾. Die belgische Staatsbahn brachte in dem sogenannten Transitbareme einen Tarif in Anwendung, der zwischen hoch- und minderwertigen Gütern gar keinen Unterschied, zwischen Stückgut und Wagenladungsgut nur einen sehr geringen machte (Durchschnittssatz: 0,04 fr. pro tkm bei letzterem). Da seine Streckeneinheit über dem Spezialtarif III und der Ausnahmeklasse 3 des norddeutsch-belgischen Verbandstarif lag, so wirkte es hauptsächlich nur für Ausfuhrfabrikate und wertvolle Einfuhrartikel. Es bestanden daneben eine Reihe weitergehender Ausnahmetarife, so für Kohle und Eisen, Blei und Zink. Im Wettbewerb mit dem gebrochenen Verkehr über den Rhein wurden für Eisen aus Lothringen-Luxemburg Rückvergütungen gewährt. Die Anwendung der Exportklassifikation des deutschen Normaltarifs — Versetzung eines Gutes in eine niedrigere Klasse für den Fall der Ausfuhr — war der belgischen Bahn mit den niederländischen gemeinsam. Diese hatten die belgischen Transitsätze für den Verkehr der niederländischen Häfen übernommen, indem der Antwerpener Durchfuhrsatz auf den Verkehr Rotterdam-Grenze übertragen wurde. Daneben bediente man sich in den Niederlanden zur Seehafenförderung noch eines das Privatsystem kennzeichnenden Mittels, nämlich der an die Aufgabe bestimmter Jahresmindestmengen gebundenen Rückvergütung in ausgedehntem Maße, ebenfalls ein Zeichen für die Tarifierpassung an die Rheinfrachten. Deutscherseits waren generaliter drei Maßnahmen in Übung, die auf eine Hinlenkung von Gütern zu den heimischen Nordseehäfen hielten und die Wirkung der fremdstaatlichen Transitsätze abschwächten. Einmal war bereits seit Ende der 80er Jahre der Ausfuhrstückguttarif (Sätze der Nebenklasse A 1, so daß tarifarisch zwischen 5 t-Sendungen und Stückgut kein Unterschied war) in Geltung. Zweitens ging die Bahn in den Jahren vor dem Krieg in zunehmendem Maße dazu über, die ermäßigten Seehafensätze auch auf 5 t-Sendungen (sonst 10 t) auszudehnen. Schließlich erleichterte man den Sammelladungsverkehr durch Einbeziehung weiterer Güter in die Seehafensammelladungstarife. Hierzu kam dann die Schar der Seehafenausnahmetarife

¹⁾ Vgl. E. v. Beckerath, a. a. O. S. 152.

²⁾ Vgl. E. v. Beckerath, a. a. O. S. 133 ff. und „Die Wettbewerbslage der deutschen Welthäfen“ im „Weltwirtschaftlichen Archiv“, 1923, S. 404. — Schumacher: Antwerpen, 1916, S. 58 ff.

an sich, deren Bildung in der letzten Zeit durch Übertragung der Amsterdam-Oberhausener Sätze auf den Verkehr Emden-Oberhausen, Weiterübertragung des sich so ergebenden Durchschnittssatzes auf den Verkehr mit Bremen und verschiedenartigen Anstoß an die Bremer Sätze für die übrigen Nordseehäfen erfolgte. Der Rhein als einzelner Verkehrsweg, der die an ihm gelegenen Plätze untereinander verband, konnte selbst im hochwertigen Stückgutverkehr — die Rheinfracht für dieses kann auf der Strecke Duisburg-Rotterdam (Amsterdam) mit 2,25 Pfg. pro tkm (2,50 Pfg.) zu Tal, mit 3,5 Pfg. (3,75 Pfg.) pro tkm zu Berg angenommen werden — sich gegenüber den Seehafenausnahmesätzen der Bahn behaupten. Andererseits unterliegt es keinem Zweifel, daß das bei den normalen Eisenbahnsätzen gegebene Einflußgebiet des Rheines im gebrochenen Verkehr für Stückgut durch die Seehafensätze sehr eingeschränkt war.

Im allgemeinen war in den urteilsfähigen Kreisen der Rheinschiffahrt in den Jahren vor dem Kriege die Opposition gegen die Ausnahmetarifpolitik der Staatsbahnen im Rückgang begriffen. Teils ist dies darauf zurückzuführen, daß man den in der Seehafentarifpolitik liegenden nationalen Expansionsgedanken bejahte, teils wohl auch darauf, daß man hoffte, mit der schon seit Jahrzehnten vertretenen Forderung, die Ausnahmetarife auch auf rheinische Binnenumschlagsplätze auszudehnen, doch endlich durchzudringen. In beschränktem Umfang genoß die Rheinschiffahrt vor dem Kriege schon sie begünstigende, teilweise schon lange bestehende Umschlagstarife. Der wirkungsreichste war derjenige für den Verkehr von Steinkohle, Briketts und Koks aus dem Ruhrgebiet zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen. Für bestimmte Steine und Erden bestanden Ausnahmetarife nach Worms und Oberlahnstein, für Salz nach hessischen und nassauischen Stationen. Der sogenannte Saartarif förderte weitreichend den Eisenumschlag in Ludwigshafen. Allgemein waren die Rhein-Main-Umschlagsplätze sowohl von Bayern wie von Preußen durch Ausnahmetarife begünstigt. Das Streben der Rheinschiffahrt ging generell auf tarifarische Gleichstellung mit den deutschen Nordseehäfen aus. Begründungen hierfür konnte man zahlreich anführen. So wurde darauf hingewiesen, daß die mit den Ausnahmetarifen bezweckte Industrieförderung durch deren weitere Ausdehnung erleichtert würde, daß die einseitige Anwendung auf die Nordseehäfen und die Seeschiffahrt ungerecht sei. Insbesondere betonte man die ertragsarme Lage der Rheinschiffahrt wie die schlechte Rentabilität der von den Gemeinden in Hafenanlagen investierten Kapitalien. Zahlreich auch die Gegengründe, die die Bahn zur Ablehnung der Anträge veranlaßte. Zunächst ein betriebswirtschaftliches Moment: die Güter, denen die Seehafentarife zugutkamen, legten überwiegend bedeutende Entfernungen zurück, die nach Hamburg gehenden etwa 400 bis 450 km. Bei den Sendungen, die für Umschlagstarife nach rheinischen Plätzen in Frage kamen, hätte es sich nur um Entfernungen von vielleicht 150 km, wahrscheinlich im Durchschnitt noch weniger, gehandelt. Größere Ermäßigungen ließen sich aber nur für die größeren Entfernungen finanziell rechtfertigen, da die Selbstkosten, namentlich die

sogenannten festen, bei ihnen verhältnismäßig geringer waren. Weiter wäre die Kontrolle über die tatsächliche Verwendung der unter ermäßigten Frachtsätzen über Binnenumschlagsplätze zur Ausfuhr aufgegebenen Güter bedeutend schwieriger gewesen, da sich zwischen Bahnstrecke und Seeschiffsbeförderung der Binnenschiffstransport eingeschoben hätte. Ein drittes, wohl das seiner Zeit durchschlagende Bedenken lag in der Schwierigkeit, Sondertarife für Binnenumschlagsplätze zu erstellen. Denn da man billigerweise diese nicht nur für Binnenumschlagsplätze am Rhein einführen konnte, ergab sich ein Zwang, tarifpolitisch die einzelnen Stromgebiete gegeneinander abzugrenzen. Innerhalb dieser waren dann die berechtigten Interessen der einzelnen Plätze abzuwägen. Das durch die zahlreichen Seehafentarife schon reichlich unübersichtliche Tarifsysteem wäre durch diese Erweiterung vollends undurchdringbar geworden, für Spediteure ein dankbares Feld, für den Verfrachter aber gleichbedeutend mit der Unmöglichkeit, selbst die beste Verfrachtungsgelegenheit und somit den angemessenen Preis zu erkennen.

Trotzdem wird man nicht sagen können, daß dieser vor dem Krieg erreichte Stand der Dinge vom Gesichtspunkt der Gerechtigkeit wie dem der Wissenschaft aus befriedigend war. Betrachtet man die Seehafentarifpolitik speziell unter dem Gesichtspunkt der Förderung des nationalen Hafens, so wird man anerkennen müssen, daß die des Seehafens vor dem des Binnenhafens Bedeutung hat. Einmal da die Förderung des ersteren durch die naturgemäß in ihm gegebene Konzentration auch handelspolitisch Vorteile zu erzielen vermag, wenschon die gleichzeitige Gewinnung von Spedition und Handel für die nationale Flagge, wie sie etwa die deutsche Baumwolltarifpolitik zugunsten Bremens beförderte, einen selten erreichten Erfolg bedeutet. Weiter wird durch die Förderung einiger großer Plätze die Konzentration selbst und damit zumeist die ökonomischere Massenhaftigkeit der Leistungen entwickelt. Weiter kommt bei der Binnenhafenförderung — wie auch von Eisenbahnseite betont — wenn, wie beim Rhein, der Seehafen im Ausland liegt, ein Teil der Förderung dem Ausland zugut. Schließlich ist der Seeschiffahrt als nationalwirtschaftlichem Faktor die größere Bedeutung beizumessen. Das hindert nicht anzuerkennen, daß der Binnenschiffahrt vom Gerechtigkeitsstandpunkt aus gleiche Vorteile zuzubilligen sind. Dies im Hinblick auf schlechte Rentabilität der Binnenschiffahrt und der Binnenhäfen, wie von der Rheinschiffahrt gefordert, zu tun, ist, sofern kein das Ganze schädigender Notstand vorliegt, indessen abzulehnen, wenn das ungenügende Ergebnis auf anderen Momenten als Änderungen in der Tarifpolitik zugunsten anderer Wirtschaftszweige beruht. Gerade in der Rheinschiffahrt hätte eine Erleichterung in der Frachtenlage gegenüber der Bahn im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts wohl nur vorübergehende Besserung gebracht, da diese durch erhöhten Fahrzeugzuwachs wieder aufgehoben worden wäre. — Diesen überwiegend für die Förderung des nationalen Seehafens sprechenden Momenten sind indessen einige andere Gedankengänge gegenüber zu stellen: In der Seehafenförderung vereinigen sich zwei sich nur teilweise

deckende handelspolitische Zielsetzungen: die der nationalwirtschaftlichen Autarkie und die der wirtschaftlichen Expansion. Geht man nur von letzterer aus, so ergibt sich möglicherweise auch als Ziel die Stärkung des eigenen Wirtschaftseinflusses und besonders die der eigenen Seeschiffahrt in fremden Häfen und damit die Möglichkeit, die Interessen anderer Länder an die des eigenen zu knüpfen. Beides kann z. B. für Antwerpen, dessen Qualifikation als Durchgangs- und Exporthafen an sich schon die Bedienung auch durch deutsche Linien erheischte, als gegeben betrachtet werden. Die Wirkung einer tarifpolitischen Unterstützung der Rheinschiffahrt hätte sich in den ausländischen Rheinmündungshäfen auf eine Inanspruchnahme der fremden Hafeneinrichtungen und der fremden Umschlagsarbeiter beschränken können, während Binnen- wie Seeschifftransport in eigenen Händen lagen, eine Möglichkeit, die in Antwerpen vor dem Krieg auch ohne Förderung durch Binnenumschlagstarife weitgehend zur Tatsache geworden war. Darüber hinaus bleibt noch die grundsätzliche Frage nach Berechtigung und Notwendigkeit einer Eisenbahntarifpolitik zugunsten nationaler Seehäfen zu entscheiden. Erstere ergibt sich nur aus dem Gesichtspunkt des nationalen Wirtschaftsschutzes und staatlich unterstützter Expansion, also politisch orientierter Wirtschaftsideale, deren Für und Wider hier nicht zu erörtern ist. Selbst bei Bejahung der Berechtigung bedarf die Notwendigkeit der Seehafentarifpolitik ebenfalls noch eigener Überlegung. Es ist seitens der Hanseaten mit berechtigtem Stolz dargetan worden, daß der Aufschwung deutscher Seeschiffahrt und Seegeltung so gut wie ohne staatliche Subventionen erfolgte. So unzweifelhaft die Seehafenausnahmetarife zur Entwicklung der deutschen Nordseehäfen beigetragen haben, kann man doch fragen, ob die der deutschen Seeschiffahrt ohne jene eine geringere gewesen wäre.

Geht man von der Unmöglichkeit der gleichzeitigen Ausnahmetarif-Erstellung für See- und Binnenhäfen aus, andererseits von dem gerechten Wunsch, beide Hafengattungen gleich zu behandeln, so ergab sich vor dem Krieg noch eine Möglichkeit, die, ohne den Binnenumschlagsplätzen entgegengesetzt zu sein, auch dem Gedanken der nationalen Seehafenförderung dienen konnte: eine generelle Ermäßigung der Frachten auf weitere Entfernungen in Form von Staffeltarifen, eine Möglichkeit, die ihr Hauptverfechter, Ulrich, durch die wasserstraßenfeindliche Schärfe seiner Argumentation beeinträchtigte, die aber, zumal bei dem den normalen Zinsfuß weit übersteigenden Ertrag der preußischen Staatsbahnen vor dem Krieg sich leicht in die Tat hätte umsetzen lassen¹⁾. Die Betrachtung des Verhältnisses der Rheinschiffahrt zur Eisenbahn kann nicht vorübergehen an der Tatsache, daß, während die Rheinschiffahrt ungeachtet aller auf Wiedereinführung von Befahrungsabgaben gerichteten Bemühungen von diesen frei blieb, also ein Teil der gesamten Schiffahrtsselbstkosten, nämlich der staatliche Aufwand für den Transportweg unbezahlt blieb²⁾, die Staatsbahnen

¹⁾ Vgl. Ulrich: Preußische Verkehrspolitik und Staatsfinanzen. 1909. S. 59 ff.

²⁾ Vgl. Wirminghaus: Zur Frage der Wiedereinführung von Rheinschiffahrtsabgaben. 1905.

über die Deckung der Selbstkosten (einschl. Verzinsung) hinaus zu der anderer Staatsausgaben beitragen mußten. Es besteht kein Zweifel, daß die Schiffahrt auf dem Rhein wie die auf allen deutschen Strömen aus diesem Zustand Nutzen zog. Seine Behebung für die Zukunft hätte in der Richtung der bestökonomischen Gestaltung des Verkehrswesens gelegen, zumal wenn die Herabsetzung der Eisenbahnfrachten durch Einführung eines gemäßigten, d. h. den Selbstkosten der Bahn angepaßten Staffeltarifsystems erfolgt wäre. Zugleich hätte eine weitgehende Aufhebung von Seehafen-Ausnahmetarifen erfolgen können. Eine Verschiebung der Frachtenlage zuungunsten der Rheinschiffahrt wäre auf diese Weise nur in geringem Umfang eingetreten, gleichzeitig einer gleichmäßigen Behandlung von See- und Binnenhafen Raum gegeben worden. Um bedeutende ungünstige Wirkungen auf die Rheinschiffahrt zu haben, lagen deren Selbstkosten, die für Massengut in den Hauptrelationen mit rund 0,5 Pfg. pro tkm angenommen werden können, zu weit unter denen der Bahnen. Eine gewisse Sicherheit für die Rheinschiffahrt bot auch die Tatsache, daß durch die zunehmende Orientierung der Eisen- wie der chemischen Industrie auf den Rhein hin ein schwer erschütterbarer Stamm von Transporten vorhanden war.

II. Die Rheinschifffahrt im Weltkriege 1914—1918.

1. Die Leistung.

Die Verkehrsleistung der Rheinschifffahrt während der Kriegsjahre 1914—1918 betrug durchschnittlich — die Schwankungen der einzelnen Jahre blieben verhältnismäßig gering — 45 vH. der 1913 erreichten Menge¹⁾:

Tabelle 14. Der Gesamtverkehr während des Krieges in 1000 t.

Jahr	Gesamtumschlag der Rheinhäfen	Verkehr von u. zu den Nebenflüssen u. Kanälen ²⁾	Gesamtumschlag und Durchgangsverkehr	Gesamtverkehrsmenge des Rheines
1913	104 918	4 208	109 126	54 563
1914	77 958	3 206	81 164	40 582
1915	41 072	4 874	45 946	22 973
1916	43 725	6 445	50 170	25 085
1917	41 524	7 234	48 758	24 379
1918	42 539	8 678	51 217	25 609
Durchschnitt 1915—18	42 215	6 808	49 023	24 511
vH. von 1913	40,2	161,8	44,9	44,9

Während der Rhein-Umschlag sogar fast auf 40 vH. zurückging, hat der Verkehr von und zu den Nebenwasserstraßen sich mehr als veranderthalbfacht. Diese Zunahme wurde in erster Linie durch die Inbetriebnahme des Rhein-Herne-Kanals, die Mitte Juli 1914 erfolgte, ferner durch die Durchführung des Mittellandkanals bis zur Weser (Februar 1915) und bis Hannover (Dezember 1915) ermöglicht. Der Einzelwegcharakter der Rheinwasserstraße, bisher nur durch die Mainkanalisierung bis Offenbach in bedeutenderem Umfang abgewandelt, wurde damit erheblich verwischt. Während die Nichtausführung der Mosel- und Saarkanalisierung die deutsche Kriegswirtschaft stark belastete³⁾, hat die Vollendung der genannten nordwestdeutschen Kanal-

¹⁾ Die in den Jahresberichten der Zentralkommission ab 1914 gegebenen Übersichten ergeben ein falsches Bild, da in ihnen der Durchgangsverkehr des Rhein-Herne-Kanals zum und vom Rhein während der Jahre 1914—1917, ob schon er in einem Nachtrag zum Jahresbericht 1918 an sich angegeben wurde, nicht berücksichtigt ist.

²⁾ Der Verkehr zwischen Hafenplätzen an den Nebenwasserstraßen und deren Rheinmündungshäfen ist außer Ansatz geblieben.

³⁾ Vgl. Porr: Das Problem der Schifffahrt auf Mosel und Saar. Kölner wi.-so. Diss. S. S. 1922.

strecken ihr bedeutende Vorteile gewährt. Sie ermöglichte die Mitbenutzung des Rheinweges zu Transporten in der grundsätzlichen Richtung Nordost—Südwest und begünstigte dadurch die aus der Lage Deutschlands sich ohne weiteres ergebenden kriegswirtschaftlichen Transporte auf der Linie Ost—West, die bei der Ausschaltung Deutschlands aus dem Weltverkehr gegenüber den Nord—Süd—Straßen, die dank des natürlichen Laufes der deutschen Ströme und der Konzentration des Außenhandels in ihren Mündungshäfen die Oberhand hatten, an Bedeutung gewannen. Die notgedrungene Autarkie Deutschlands im Weltkrieg drückt sich hinsichtlich der Verkehrsleistung des Rheines darin aus, daß der Rückgang in den beförderten Gütermengen fast ausschließlich den die deutsch-niederländische Grenze überschreitenden Verkehr betraf, wogegen der innerdeutsche Rheinverkehr im Durchschnitt der Kriegsjahre sich in der Höhe von 1913 behauptete, ja sogar nach Verminderung in den Jahren 1914—1916 im Jahre 1918 das Vorkriegsmaß bedeutend überschritt.

Tabelle 15.

Innerdeutscher und Auslandsverkehr während des Krieges in 1000 t.

Jahr	Umschlag der deutschen Rheinhäfen	Umschlag der holl. u. belg. Rheinhäfen = Verkehr zwischen Deutschland und Holland-Belgien	Verkehr zwischen deutschen Häfen
1913	67388	37530	17033
1914	52197	25761	14821
1915	32501	8570	14403
1916	33580	10145	14940
1917	34153	7371	17008
1918	37462	5077	20532
Durchschnitt 1915—18 vH. von 1913	34424 51,1	7791 20,8	16721 98,2

Tabelle 16. Die Beteiligung der deutschen und fremder Flaggen an den Transporten auf dem deutschen Rhein während des Krieges.

Jahr	Auf dem deutschen Rhein geleistete Millionen tkm	Davon unter deutscher Flagge	Davon unter fremder Flagge
1913	10736	7621	3115
1914	7148	5940	1208
1915	5458	4538	920
1916	3967	2946	1021
1917	5872	4913	959
1918	4853	3830	1023
Durchschnitt 1915—18 vH. von 1913	5038 46,9	4057 53,2	981 31,5

Der Rhein nahm somit mit fortschreitender Kriegsdauer mehr und mehr den Charakter eines innerdeutschen Verkehrsweges an, wurde erst bzw. nur in diesen Jahren ökonomisch zu „Deutschlands Strom“. Dies fand auch Ausdruck in einem Rückgang der ausländischen Beteiligung an den Transportleistungen auf der deutschen Stromstrecke (vgl. Tabelle 16 auf S. 48). Waren 1913 rund 29 vH. der auf dem deutschen Rhein geleisteten tkm unter fremder Flagge gefahren worden, so betrug dieser Anteil im Kriege durchschnittlich nur 19,5 vH.

Die Funktion des Rheines im Kriegsaußenhandel läßt sich durch die Betrachtung der Verkehrsbilanz an der deutsch-niederländischen Grenze (Emmerich-Lobith) erkennen (vgl. Tabelle 17 auf S. 50/51).

Die Zufuhr fast aller überseeischen und ebenso der vom Osten Deutschlands über Ost- und Nordseehäfen beförderten Güter brach mit Kriegsbeginn infolge der Beherrschung der Meere durch England zusammen. Einzig die Erzzufuhr über Rotterdam vermochte noch bis Ende 1915 sich in einem immerhin beträchtlichen Bruchteil aufrecht zu erhalten. Bis dahin gelang es wenigstens noch, skandinavische Erze durch neutralen Schiffsraum nach Holland zu bringen, bis England auch diese letzte Zufuhrmöglichkeit über die Nordsee unterband. In den 12 Hauptzufuhrgütern des Rheines sank die holländische Rheinausfuhr nach Deutschland von 15 483 000 t im Jahre 1913 auf ganze 7 000 t im Jahre 1918: ein Beweis für die durchschlagende Wirkung des von England den Niederlanden aufgezwungenen N.O.T.¹⁾ Soweit in den vorhergehenden Kriegsjahren noch größere Mengen hereingekommen waren, handelte es sich überwiegend um Lagermengen, deren Verbrauchskontrolle erschwert war. Nur in einigen kriegswirtschaftlich weniger wichtigen Güterarten ließ sich im Austauschverkehr eine kleine Rheineinfuhr aufrecht erhalten, so in Torf, Rübensirup, Melasse, Gemüsen, Tabak, Verbrauchszucker, Papier, Glas. Deutschland lieferte an Holland über den Rhein in gegenüber der Vorkriegszeit bedeutend eingeschränkten Mengen Steinkohle bzw. Koks, verarbeitetes Eisen und Zement, daneben in zunehmendem Umfang Braunkohlenbriketts, Kali und Salz. Manches andere früher bedeutsame Transportgut fiel infolge der Ausfuhrverbote bzw. -beschränkungen ganz oder teilweise weg. Sowohl in der Richtung nach Holland wie in der nach Deutschland waren zahlreiche Transporte infolge der durch den Krieg bedingten, häufig wechselnden handelspolitischen Maßnahmen Schwankungen unterworfen. Im allgemeinen zeigten sich dabei deutscherseits folgende Tendenzen: Nachdem die mit Kriegsausbruch erlassenen Kaiserlichen Verordnungen betreffend Ausfuhr und Durchfuhr²⁾ zunächst fast jeden Export unmöglich gemacht hatten, brachten die in den nächsten Wochen

¹⁾ Vgl. Hendel: Die Nederlandsche Overzee-Trust Matschappy. Kölner wi.-so. Diss. W. S. 1920/21.

²⁾ Gemäß Art. 7 der rev. Rheinschiffahrtsakte von 1868 blieb die Durchfuhr auch der sonst verbotenen Güter über den Rhein gestattet, nämlich „insoweit als sie auf dem Rhein von Basel bis in das offene Meer erfolgt“ (!). Anordnung des Reichskanzlers vom 1. VIII. 1914.

Tabelle 17a. Die Deutsche Rhein-Einfuhr während

Warengattung	1913			1914					
	Holland	Belgien	Zusammen	Holl.	Belg.	Zus.			
Steinkohle einschließl. Koks und Briketts	391	vH. 2,3	13	vH. 0,4	404	vH. 2,1	140	18	158
Eisenerz	8250	49,4	391	13,5	8641	44,1	5448	169	5617
Andere Erze	963	5,8	417	14,4	1380	7,0	658	287	945
Erdöl und andere Mineralöle	377	2,2	27	0,9	404	2,1	285	15	300
Chilaspeter	118	0,7	30	1,0	148	0,8	81	14	95
Phosphorsaurer Kalk	166	1,0	32	1,1	198	1,0	138	9	147
Gebannter Kalk	—	—	271	9,4	271	1,4	1	144	145
Holz	1338	8,0	33	1,1	1371	7,0	682	12	694
Getreide	3528	21,1	1014	35,1	4542	23,2	2007	597	2604
Rohzucker	144	0,9	—	—	144	0,7	95	—	95
Öle, Fette	161	1,0	45	1,6	206	1,0	146	26	172
Eisen- und Stahlbruch	47	0,3	149	5,2	196	1,0	17	82	99
Andere Güter	1214	7,3	471	16,3	1685	8,6	916	272	1188
Gesamteinfuhr	16697		2893		19590		10614	1645	12259

Tabelle 17b. Die Deutsche Rhein-Ausfuhr

Warengattung	1913			1914					
	Holland	Belgien	Zusammen	Holl.	Belg.	Zus.			
Steinkohle	6478	57,6	4320	69,9	10798	62,0	5463	3159	8622
Steinkohlenbriketts	421	3,7	211	3,4	632	3,6	282	133	415
Steinkohlenkoks	268	2,4	66	1,1	334	1,9	167	50	217
Braunkohlenbriketts	19	0,2	11	0,2	30	0,2	23	11	34
Kali	83	0,7	2	—	85	0,5	123	1	124
Erden	815	7,3	148	2,4	963	5,6	389	83	472
Steine	648	5,8	67	1,1	715	4,1	557	25	582
Zement	189	1,7	141	2,3	330	1,8	177	62	239
Salz	46	0,4	57	0,9	103	0,6	47	37	84
Holz	78	0,7	9	0,1	87	0,5	55	7	62
Roh- u. Schweißisen	262	2,3	65	1,1	327	1,8	151	22	173
Sonstiges Eisen	895	8,0	656	10,6	1551	8,9	721	347	1068
Schlacken	1	—	4	0,1	5	—	—	3	3
Thomasmehl	180	1,6	8	0,1	188	1,1	137	5	142
Chemikalien u. Farben	194	1,7	105	1,7	299	1,7	161	63	124
Andere Güter	668	5,9	310	5,0	978	5,7	469	206	675
Gesamtausfuhr	11245		6180		17425		8922	4214	13136

folgenden Einschränkungen der Verbote wieder neue Ausfuhrmöglichkeiten. Mit zunehmender Intensivierung des Wirtschaftskrieges, d. h. Rohstoffmangel und Funktionsänderung vieler Produkte griffen aber wieder immer neue Ausfuhrverbote Platz, von denen wiederum Ausnahmen bewilligt wurden. — Wenn auch die Zahlen der Abfuhr von Erden, Steinen, Holz nach holländischen Häfen sich nach anfänglicher Senkung behauptet haben, so geben sie doch kein klares Bild, da ein Teil der Sendungen, wenn auch auf Umwegen, weiter seinen Weg nach Belgien nahm und dort letzten Endes in der Heereswirtschaft Ver-

des Krieges (ohne Rhein-See-Verkehr) in 1000 t.

1915			1916			1917			1918		
Holl.	Belg.	Zus.	Holl.	Belg.	Zus.	Holl.	Belg.	Zus.	Holl.	Belg.	Zus.
6	790	796	1	1048	1049	1	312	313	—	108	108
945	29	974	136	53	189	9	22	31	1	—	1
14	68	82	1	14	15	—	2	2	—	15	15
2	4	6	1	—	1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	90	94	—	37	37	—	39	39	—	23	23
—	6	6	—	15	15	5	30	35	—	—	—
24	4	28	2	—	2	2	9	11	1	—	1
62	73	135	16	1	17	2	—	2	1	1	2
1	—	1	21	—	21	8	2	10	4	—	4
100	13	113	3	—	3	—	—	—	—	—	—
4	6	10	10	2	12	16	7	23	—	—	—
388	201	589	232	57	289	99	41	140	76	63	139
1550	1284	2834	423	1227	1650	142	464	606	83	210	293

während des Krieges in 1000 t.

1915			1916			1917			1918		
Holl.	Belg.	Zus.	Holl.	Belg.	Zus.	Holl.	Belg.	Zus.	Holl.	Belg.	Zus.
2108	905	3013	1883	572	2455	1265	604	1869	681	656	1337
40	13	53	45	—	45	6	—	6	2	—	2
167	21	188	222	23	245	325	39	364	232	22	254
1	3	4	6	—	6	104	—	104	45	—	45
24	12	36	6	1	7	79	92	171	128	132	260
181	356	537	412	2509	2921	560	1851	2411	847	170	1017
449	184	633	505	996	1501	331	671	1002	383	419	802
240	1	241	221	4	225	128	21	149	95	5	100
87	67	154	136	97	233	117	113	230	125	95	220
178	10	188	205	54	259	53	61	114	111	383	494
1	—	1	1	—	1	3	—	3	10	—	10
383	2	385	262	—	262	81	2	83	117	2	119
2	93	95	12	173	185	10	110	120	10	16	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	3	54	51	7	58	15	3	18	8	4	12
132	19	151	75	18	93	39	79	118	26	60	86
4044	1689	5733	4042	4454	8496	3116	3646	6762	2820	1964	4784

wendung fand. Die Transporte für deren Bedürfnisse nahmen seit 1916 den weitaus größten Raum in den Taltransporten ein. Im Durchschnitt der letzten drei Kriegsjahre betrug die Talabfuhr von Steinen und Erden rund das Doppelte der Vorkriegsmenge und nahm damit allein fast die Hälfte der Ausfuhr ein. Um die Ermöglichung dieser Transporte wurde auf diplomatischem Wege viel mit den Niederlanden, die zeitweise die Durchfuhr verboten, gerungen. Auf der anderen Seite legen die von den belgischen Häfen hereingekommenen Mengen Zeugnis von der notgedrungenen Einspannung des Landes in die deutsche Kriegswirtschaft.

In erster Linie fiel die belgische Kohle ins Gewicht. 1916 gelang es diese auf dem Rhein in solchen Mengen nach Deutschland zu bringen, daß gegenüber den immerhin beträchtlichen Lieferungen nach Belgien ein Mehr nach Deutschland kam. Bis 1917 ließen sich noch geringe Mengen Eisenerz und gebrannter Kalk, der in der Vorkriegsausfuhr Belgiens nach Deutschland eine mengenmäßig führende Stelle einnahm, bis Kriegsende noch phosphorsaurer Kalk über den Rhein der deutschen Wirtschaft zuführen.

Nicht minder stark äußerte sich der Abschluß Deutschlands von der Weltwirtschaft in den Rhein-Transportgattungen innerhalb des Reiches. Zunächst erhielt die Rheinschifffahrt an Stelle des sonst über Rotterdam einkommenden Erzes für die niederrheinischen Hütten einen Teilersatz in Bezügen aus Lothringen und dem Becken von Briey, die — früher bis auf geringe Mengen direkt mit der Bahn befördert — in den letzten Kriegsjahren in größerem Umfang in den Oberrheinhäfen auf Schiff umgeschlagen wurden. Ferner wurde der Schiffsversand von Lahnerzen über Oberlahnstein gesteigert:

Tabelle 18. Eisenerzversand deutscher Rheinhäfen zu Tal in 1000 t.

Hafen	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Straßburg . . .	6	5	59	232	291	244
Kehl	—	—	—	—	54	12
Lauterburg . .	—	—	—	—	149	87
Mannheim . . .	—	—	—	5	124	173
Ludwigshafen .	45	37	7	4	213	192
Worms	—	—	90	249	299	211
Bingen	—	—	41	53	2	1
Oberlahnstein .	213	172	259	361	377	281
Neuß	—	—	18	32	—	—

Eine dritte Erzbezugsrelation entwickelte sich mit der Leitung skandinavischer Erze von Emden und Bremen über den Dortmund-Ems- und Rhein-Herne-Kanal bzw. den Rhein-Weser-Kanal sowie den Rhein zu den Hütten am Niederrhein. Sie war in erster Linie durch die Unmöglichkeit weiterer Erzzufuhren über Rotterdam bedingt und wurde für den Weg Emden-Rhein ab Juli 1915, für den Weg Bremen-Rhein ab September 1915 bedeutsam. In dem letzten Teil ihres Weges kreuzten sich diese Transporte mit kleineren Erzmengen, die vornehmlich vom Oberrhein kommend nach den Häfen am Rhein-Herne-Kanal gingen. Dessen Beziehungen zum Rhein werden aus dem Durchgangsverkehr durch seine in die Duisburg-Ruhrorter Häfen mündende Schleuse I ersichtlich (vgl. Tabelle 19 auf S. 53).

Begünstigt wurde die Erzzufuhr über die Unterems- und Unterweserhäfen durch die Einführung eines Ausnahmetarifs für die Schiffsabgaben auf dem Rhein-Weser-Kanal ab 1. 8. 1915. Danach galt auf ihm der gleiche tkm-Satz wie auf dem Dortmund-Ems-Kanal, nämlich 0,05 Pf. (statt 0,5 Pf.). Parallel dieser Vergünstigung wirkte für die Eisenbahn der Erzausnahmetarif 7 k von den Ost- und Nordseehäfen

Tabelle 19.
Verkehr durch Schleuse I des Rhein-Herne-Kanals in 1000 t.

Jahr	Zum Rhein			Vom Rhein		
	Kohle	Erz	Gesamt	Kohle	Erz	Gesamt
1914	371	1	399	7	105	180
1915	2042	408	2562	92	259	589
1916	3842	359	4442	233	162	577
1917	4261	665	5398	86	77	307
1918	4964	889	6670	79	121	422

nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Die Hauptbedeutung für die Kriegswirtschaft im allgemeinen und die Rheinschiffahrt im besonderen erhielt der Rhein-Herne-Kanal durch die Möglichkeit des Wassertransportes der Kohle ab Zeche. Diese Versendungen, die die Bahn wie die Duisburg-Ruhrorter Häfen weitgehend entlasteten, bewegten sich in stark steigender Linie, so daß die Werte der vor Bau des Kanals angestellten Verkehrsberechnungen weit übertroffen wurden.

Wennschon durch den Brennstoffversand der Kanalhäfen der Nachweis über die Versandrichtung der in Duisburg-Ruhrort umgeschlagenen Kohlenmengen an Bedeutung verloren hat, seien für die Kriegsjahre hier doch die Durchschnittsmengen der nach den Hauptrichtungen über den Rhein versandten Ruhrkohle angegeben:

Tabelle 20.
Brennstoffversand von Duisburg-Ruhrort über den Rhein in 1000 t.

	Zu Berg			Zu Tal	Gesamt
	bis Coblenz ausschl.	bis Mannheim ausschl.	Mannheim u. oberhalb		
1913 vH.	51 0,3	2932 16,1	5253 28,7	10 026 54,9	18 262 100
Jahres- durchschnitt 1915—1918 vH.	65 1,0	1763 27,2	3792 58,5	859 13,3	6 479 100

Innerhalb des Brennstoffversandes traten in materieller Hinsicht ebenfalls tiefgreifende Verschiebungen ein: Die Verminderung der Mineralölzufuhren infolge der Blockade zwang zur Gewinnung größerer Mengen von Steinkohlenteerölen (Benzol) und damit zu einer Vermehrung der Verkokung, deren Umfang natürlich von dem der vorhandenen Anstalten abhängig war. Die an den einzelnen Plätzen mehr oder minder weit reichende Umstellung zeigt in den Brennstoffumschlagziffern der Niederrheinhäfen eine fortschreitende Entwicklung. In erster Linie nahm die Eisenbahn die Mehrmengen an Koks. Im Laufe der Zeit mußten auch Elektrizitätswerke und private Verbraucher, auch die Rheinschiffahrt selbst zu ihrer Verwendung übergehen.

Tabelle 21. Brennstoffversand der Niederrhein-Häfen¹⁾ in 1000 t.

Hafen	1913		1914		1915	
	Kohle ²⁾	Koks	Kohle ²⁾	Koks	Kohle ²⁾	Koks
Neuß	205	10	180	14	257	8
Duisburg-Ruhrort .	17 681	581	13 598	512	6262	812
Homburg	1 105	23	1 174	37	838	59
Alsum - Schwelgern	1 086	2	1 056	4	849	1
Walsum	982	6	810	2	767	—
Orsoy ³⁾	102	27
	1916		1917		1918	
Neuß	124	8	58	42	49	54
Duisburg-Ruhrort .	4598	924	3807	1796	4794	2884
Homburg	904	164	1093	118	1177	55
Alsum - Schwelgern	637	7	717	10	505	18
Walsum	792	—	694	7	531	5
Orsoy	101	73	110	79	127	—

Zur Seite der vermehrten Koksverschiffungen ging der fortschreitende Rheinversand rheinischer Braunkohlenbriketts, zu dem der Neußer Hafen ab April 1917 herangezogen wurde.

Tabelle 22. Rheinversand von Braunkohle (1) und Braunkohlenbriketts (2) in 1000 t.

	1913		1914		1915		1916		1917		1918	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Wesseling .	—	676	8	743	19	822	16	970	23	1033	3	1279
Köln . . .	—	11	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
Neuß . . .	—	3	—	6	1	—	—	—	8	162	—	293

Es war jetzt aber nicht mehr zunehmendes Interesse an diesem Brennstoff allein, das die gesteigerte Verschiffung verursachte, sondern auch neben der Absicht der weiter unten behandelten Ablenkung von Transporten auf den Wasserweg die nicht ausreichende Versorgung mit Steinkohle.

Als Gesamtergebnis der durch die Kriegsverhältnisse geänderten Verkehrsbeziehungen des Rheines bietet sich die Tatsache dar, daß die Gesamtgütermenge des Talverkehrs sich bedeutend der des Bergverkehrs angenähert hat, vorübergehend sie sogar übertrifft, also eine Tendenz zur Rückkehr zu älteren, allerdings ganz anders begründeten Zuständen.

1) Vorübergehend kamen auch in Düsseldorf und Krefeld Brennstoffe zum Umschlag.

2) Einschließlich Steinkohlenbriketts.

3) Orsoy gehörte bis 1914 einschließlich zu den sogenannten weniger wichtigen Hafenplätzen, bei denen lediglich die Zufuhr von der Reichsstatistik erfaßt wird.

Tabelle 23. Berg- und Talverkehr in 1000 t.

	Abfuhr		Berg- verkehr	Zufuhr		Tal- verkehr
	aus holl. usw. Häfen	aus dtsh. Häfen z. B.		nach dtsh. Häfen z. T.	nach holl. usw. Häfen	
1913	19 814	11 527	31 341	6589	17 715	24 304
1914	12 414	rd. 10 350	rd. 22 750	rd. 5300	13 347	rd. 18 650
1915	2 834	„ 11 050	„ 13 900	„ 4900	5 736	„ 10 650
1916	1 650	„ 11 450	„ 13 100	„ 6050	8 496	„ 14 550
1917	606	„ 13 350	„ 13 950	„ 5500	6 765	„ 12 250
1918	292	„ 17 100	„ 17 400	„ 5000	4 784	„ 9 800

Die Betrachtung der Änderungen in den „Verkehrsströmen“ auf dem Rhein findet Ergänzung und Abschluß in einer Übersicht des Gesamtumschlags der bedeutenderen Rheinhäfen:

Tabelle 24. Verkehr der bedeutenderen Rheinhäfen¹⁾.

Hafen	1913	1914	1915	1916	1917	1918	Durchschn. 1915—1918	vH. 1913
Straßburg . .	1 988	1 576	902	967	1033	1 168	1 018	51,2
Kehl	510	439	477	781	659	937	714	139,9
Lauterburg .	296	224	279	247	350	347	306	103,3
Karlsruhe . .	1 478	1 217	1 215	1 377	1136	1 234	1 241	83,9
Mannheim . .	7 397	6 743	5 390	5 159	4922	5 887	5 340	72,2
Ludwigshafen	2 873	2 288	1 401	1 791	2057	2 281	1 883	65,5
Worms	539	412	377	514	704	623	555	102,9
Gustavsburg .	1 127	974	851	776	1091	1 420	1 035	91,8
Mainz	1 810	1 614	1 097	1 090	934	859	995	55,0
Oberlahnstein	403	298	398	540	549	430	479	118,9
Wesseling . .	699	787	915	1 086	1115	1 348	1 116	159,7
Köln	1 984	1 377	591	773	733	891	747	37,7
Leverkusen . .	449	394	303	502	644	558	502	111,7
Reisholz . . .	555	477	249	209	164	196	205	36,8
Neuß	815	623	414	375	448	535	443	54,4
Düsseldorf . .	1 567	1 108	491	469	555	517	508	32,4
Rheinhausen .	1 987	1 347	472	525	543	480	505	25,4
Duisburg . . .	28 913	21 186	10 937	10 381	9720	11 535	10 643	36,8
Homberg . . .	1 296	1 326	956	1 133	1254	1 289	1 158	89,4
Alsum-								
Schwelgern . .	4 303	3 069	1 713	1 598	1957	1 530	1 700	39,5
Walsum	2 260	1 645	1 019	1 056	1154	896	1 031	45,6
Wesel	500	471	321	378	296	252	312	62,4

Im allgemeinen haben die Oberrheinhäfen geringere Einbußen zu verzeichnen als die am Niederrhein. Es erklärt sich dies in erster Linie aus dem Umstand, daß das Gerippe des Verkehrs zum Oberrhein, d. h. der Brennstofftransport nur in verhältnismäßig geringem Maße geschwächt worden war. Der auffallende Unterschied in der Entwicklung

¹⁾ Aufgenommen sind die Häfen, die entweder 1913 einen Verkehr von mindestens 500 000 t oder im Durchschnitt der Kriegsjahre einen Verkehr von mindestens 300 000 t aufwiesen.

Straßburgs und Kehls ist darauf zurückzuführen, daß infolge der Lage des Kriegsschauplatzes der gesamte Umschlag für die Schweiz sich auf dem rechten Rheinufer vollzog, und der Absatz im Elsaß allgemein eingengt war. Der besonders starke Rückgang im Verkehr von Köln und von Düsseldorf trifft zwei Städte, in deren Rhein-Umschlag die Haupt-Massengüter eine verhältnismäßig zurücktretende Rolle spielen. Es äußert sich deutlich die Hemmung, die der Krieg der in beiden Städten bedeutenden weiterverarbeitenden, auf den Welthandel angewiesenen Industrie bereitete. Daß Krupps Hafen Rheinhausen den stärksten Rückgang aufweist, ist leicht erklärlich, da sein Umschlag in normaler Zeit überwiegend Erzzufuhr von und Eisenabfuhr zu den Rheinmündungshäfen ist. Der Umschlag während des Krieges verteilte sich auf den Rhein zu Tal kommende, über den Rhein-Herne-Kanal geleitete Erze und solche, die per Bahn nach Duisburg gingen und dort, um eine Verstopfung wichtiger Bahnhöfe zu vermeiden, für die kurze Strecke nach Rheinhausen in Schiffe umgeladen wurden: ein typisches Beispiel für die Umgestaltung der Verkehrsbeziehungen in dem belagerten Deutschland und die Einordnung des Rheinstromes in die Kriegswirtschaft.

2. Betrieb und Unternehmung.

Der Krieg von 1914 brach zur Zeit einer flauen Konjunktur, die sich in der zweiten Hälfte des Jahres 1913 angebahnt hatte, aus. Zieht man aus den einander widersprechenden Einzeldaten das Fazit, so ergibt sich, daß bis zum August 1914 die Mengenleistungen der Rheinschiffahrt im Durchschnitt denen des Vorjahres entsprachen. Die erste Wirkung des Krieges war hier wie in der ganzen Wirtschaft Stillstand: Man ging zur Fahne. Die damit eintretende Personalverminderung wurde in den Straßburger Betrieben besonders fühlbar, da in Elsaß-Lothringen auch der Landsturm bereits am 2. Mobilmachungstag eingezogen wurde. Indessen fanden schon in den nächsten Wochen Zurückstellungen statt. Für die übrige Schifffahrt wurde einer zu starken Kräfterminderung frühzeitiger vorgebeugt durch eine Anweisung des Kriegsministers an die Stellv. Gen. Kdos. (16. 8. 1914), derzufolge schifffahrttreibende Landsturmpflichtige nicht einzuziehen waren. Um das Personal „strecken“ zu können, ergingen schon in den ersten Augusttagen Bekanntmachungen der bundesstaatlichen Rhein-Bauverwaltungen, die die Erteilung von Notpatenten sowie die Herabsetzung der Besatzungszahl während der Kriegszeit ermöglichten, beides in vorsichtig gehaltenen Grenzen. Militärische Maßnahmen erschwerten andererseits den Betrieb und damit die intensive Ausnützung der persönlichen wie sachlichen Betriebsmittel. So war zu Kriegsbeginn in den Festungsbereichen jeder Wassertransport von vorheriger Genehmigung durch Militär-, Wasserbau- oder Hafenbehörden abhängig gemacht. Die Nachtfahrt wurde verboten, erst 1917 allgemein wieder erlaubt. Eine Behinderung bildeten weiter die in den ersten Kriegsmonaten über den Rhein geschlagenen Pontonbrücken, für deren Durchfahung Beschränkungen in der Zeit, der Länge der Schleppzüge, der Breite der Flöße festgesetzt wurden, vereinzelt und vorüber-

gehend auch der Zwang zur Rückwärtsdurchfahrt für Talschleppzüge. Ein größerer Kampf um das regulierende Prinzip der Behörden entwickelte sich Anfang 1916, als im Binger Loch ein Kahn sank und die Schifffahrt durch dieses für 2 Monate unmöglich machte: die bedeutendste Schifffahrtsbehinderung der letzten Jahrzehnte! Seitens der Rheinstrombauverwaltung wurde während dieser Zeit die zulässige Tauchtiefe bei der Durchfahrt durch das sogenannte zweite Fahrwasser, an dem nun alles hing, beschränkt, ferner Verkleinerung der Schleppzüge und Verstärkung der Schleppkraft angeordnet, wodurch eine bedeutende Umlaufverzögerung der Betriebsmittel eintrat, und selbst nach Beseitigung des Hindernisses verfügt, daß die Gesamtbreite zweier nebeneinandergekoppelter Kähne im Binger Loch 18 m nicht überschreiten dürfe, wodurch eine Behinderung der Talfahrt der größeren Kähne bestehen blieb. Preußen regte außerdem eine Änderung des § 25 der Rheinschifffahrtspolizeiordnung in der Zentralkommission an, ohne indessen in den bis Kriegsende sich hinziehenden Debatten durchdringen zu können. Betriebserschwernisse brachte des weiteren die scharfe Kontrolle militärischer wie handelspolitischer Art an der niederländisch-deutschen Grenze: Aufenthalte von mehreren Tagen wurden die Regel. Die Untersuchungen der Schiffe an der Grenze von seiten der Holländer führten 1917 sogar zu einer Beschwerde der Mannheimer Reedereien vor der Zentralkommission betreffend die Anwendung des holländischen Gesetzes bezüglich Schleichhandels von 1820. Alle diese Hemmnisse trugen insgesamt zu einer ganz beträchtlichen Verminderung der Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt bei, führten namentlich zu einer Verlangsamung des Fahrzeugumlaufes.

Die Lähmung der Rheinschifffahrt durch den Kriegsausbruch schuf zunächst eine große Unsicherheit auf dem Frachtenmarkt. Die allgemeine Tendenz bei den wenigen Abschlüssen war ein Emporschnellen der Sätze. Durch die Sperrung der Bahnen zur Abwicklung der Mobilmachung kamen einige normalerweise der Bahn zufallende Transporte zum Rheinversand. Aber noch im August 1914 trat der Umschwung ein: Der Kahnraum- und Schleppkraftbedarf wurde noch kleiner als das durch den Personalmangel verringerte Angebot, die Fracht gedrückt. Daran änderte auch nichts, daß im Lauf des Septembers die Verschiffungen nach Holland wieder aufgenommen wurden und seit Oktober die Zufuhren in den Rhein-Ruhrhäfen sich regelmäßiger gestalteten¹⁾.

¹⁾ Verschiedenenorts, so in den Jahresberichten der Zentralkommission und den Rheinschifffahrts-Jahresberichten der Schifferbörse wurde während des Krieges darauf hingewiesen, daß die Zufuhren in den Privathäfen größer und regelmäßiger als in den öffentlichen Duisburg-Ruhrorter Häfen gewesen seien, und damit die Notwendigkeit von Privathäfen und -bahnen begründet. Ohne damit zu der prinzipiellen Frage Staats- oder Privathäfen und -bahnen Stellung zu nehmen, ist diese Argumentation abzuweisen. Denn einmal übernahmen die neuen Rhein-Herne-Kanalhäfen einen Teil des Verkehrs der Duisburg-Ruhrorter Häfen. Des weiteren bedeuten die Anfahrtswege von den Zechen nach Duisburg-Ruhrort gleichzeitig militärisch und kriegswirtschaftlich wichtige Durchgangslinien, während es sich bei den Zechenhäfen um kürzere Stichbahnen handelt. Dementsprechend waren auch die Betriebsmittel der Staatsbahnen immer auf

Zwar lagen die Frachten der Herbstmonate 1914 etwas über denen des 1. Halbjahres 1914, die denen der gedrückten Jahre 1909 und 1910 entsprachen. Sie deckten aber kaum die infolge Verzögerung des Schiffsumlaufes erhöhten Selbstkosten. Die unter normalen Voraussetzungen gehegte Hoffnung, die Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals werde infolge erweiterten Fahrzeugumlaufs eine Frachtenerhöhung bringen, konnte sich nicht erfüllen. Eine Ausnahme machten die Frachten nach Belgien, wohin nach der Eroberung Antwerpens durch die Deutschen die Schifffahrt Anfang November 1914 wieder aufgenommen wurde. Die Einbeziehung Belgiens in den Krieg hatte den deutschen Rhein-Reedern nur geringen Schaden gebracht im Gegensatz zu den Mosel-Saar- und den elsässischen Kanalschifffern und -firmen, denen 250 Schiffe in Frankreich und damit für manchen die ganze Habe verloren gingen. — Die ungünstige Lage der Rheinschifffahrt setzte sich auch im 1. Halbjahr 1915 fort. Die besonders hart getroffenen Partikulierschiffer — die Reeder besaßen ja selbst überreichlich Raum und Kraft und brauchten nicht in den Markt zu gehen — wandten sich Abhilfe heischend an die jetzt auch wirtschaftlich maßgebenden Militärbehörden, die ihrerseits die Anliegen zur weiteren Verfolgung an wirtschaftlich sachverständige Instanzen weitergaben. Es entstanden Anträge der Handelskammer Duisburg an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten auf Übertragung des für Erze geltenden Ausnahmetarifs auf die Rhein-Umschlagplätze (ein alter Wunsch!) für den Verkehr aus dem Minettegebiet, auf Herabsetzung der Vorrachten zu den Duisburg-Ruhrorter und Rhein-Weser-Kanalhäfen sowie Aufhebung der Kanalabgaben. Indessen wurden die Anträge abgelehnt. Der dritten Anregung gab man allerdings später durch die Ermäßigung der Kanalgebühren für Erz- und Kohlentransporte teilweise statt. Ein Nachkommen bei der zweiten hätte wohl kaum eine Vermehrung der Frachten zur Folge gehabt. Gegenüber der ersten wurden die bereits früheren, gleichzielenden Anträgen gegenüber geltend gemachten Gesichtspunkte hervorgehoben: Unwirtschaftliche Wagenleerrückläufe und ungenügende Einrichtung der Bahn von dem Erzversandgebiet zu den oberrheinischen Umschlagplätzen¹⁾. Andererseits sprach bereits ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 17. 2. 1915 sich für eine stärkere Heranziehung der Wasserstraßen zur Entlastung der Bahn aus und forderte nachgeordnete Stellen auf, sich dieserhalb mit den Handelskammern und den Schifffahrttreibenden ins Benehmen zu setzen. Eine Umsetzung des Gedankens in die Tat fand indessen zunächst nicht statt. Die Belebung der Schifffahrt, die mit Beginn der 2. Jahreshälfte 1915 einsetzte, beruhte in erster Linie auf verstärkten Landzufuhren zu den Rhein-

das im Rahmen der Gesamttaktion wichtigste Bedürfnis einzusetzen. Nur unter diesem größeren Gesichtspunkt und bei eingehender Kenntnis der von Privat- und Staatshäfen und -bahnen beanspruchten Kräfte und Mittel sowie der beiderseitigen Leistung ließe sich zu der beregten Frage einwandfrei Stellung nehmen.

¹⁾ Über die in den weiteren Kriegsjahren infolge der vergrößerten Notwendigkeit der Bahnentlastung dennoch erfolgte Umlenkung von Erztransporten vom Minettegebiet über den Oberrhein vgl. Tabelle 18.

Ruhrhäfen und wurde dann durch geringe Herbstwasserstände gefördert. Doch trat schon Ende 1915 gelegentlich Wagenmangel im Ruhrgebiet ein und damit Stockungen in der Kohlenzufuhr zum Rhein. Die Rheinschiffahrtsunternehmen beklagten sich dabei, daß die Bahn trotz eigener Überlastung der Schifffahrt durch Kriegsausnahmetarife Güter entzog. Obschon zahlenmäßig unerfaßbar, war tatsächlich die Schädigung der Rheinschiffahrt durch Kriegsausnahmetarife gering, da es sich bei den Ermäßigungen überwiegend um solche für Ost-West-Beziehungen handelte. Allerdings hätte die Rheinschiffahrt in größerem Maßstabe aus diesen durch Biegung des Kanalverkehrs über Duisburg zum Rhein neuen Gewinn erzielen können. Eine Einschränkung des Tätigkeitsfeldes ergab sich aus der im Oktober 1914 eingeführten 30 proz. Ermäßigung für Güter in Wagenladungen nach Grenzstationen zur Ausfuhr über neutrale Seehäfen, von deren späterer Ausdehnung auf Binnenumschlagsplätze man nur eine minimale „Rückverschiebung“ annehmen kann. Durch die Verschärfung des Wirtschaftskrieges ist das Ergebnis der ganzen Maßregel nur gering geblieben¹⁾.

Jedenfalls konnten die Unternehmungen der Rheinschiffahrt bis Ende 1915 den größten Teil ihres Schiffsparkes wieder in Betrieb setzen, wobei allerdings das Frachtergebnis infolge laufender älterer Vereinbarungen teilweise vorerst gering blieb. Die auf dem freien Markt gezahlten Preise sollen angeblich von den Partikulierschiffern dem Kohlenkontor gegenüber niedrig gehalten worden sein als Gegenleistung für die im ersten Halbjahr 1915 von diesem trotz des Überangebots aufrecht erhaltenen Sätze²⁾, was bei deren tatsächlichem Tiefstand fraglich erscheint. Die verbesserte Lage setzte sich 1916 fort, gegründet auf gleichbleibende Kohlenanfuhr, vermehrte Holland- und Belgien-

Tabelle 25. Kohlenfrachten Ruhrort—Mannheim.

Monat	Kahnfracht pro t in Mark					
	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Januar	1,06	0,73	0,86	1,27	1,60	2,70
Februar	0,88	1,04	0,80	2,17 ³⁾	— ⁴⁾	3,61
März	0,96	0,72	0,80	1,40	1,78	4,00
April	0,80	0,83	0,80	1,25	2,00	2,99
Mai	0,80	0,86	0,80	1,19	2,00	2,21
Juni	1,25	0,77	0,80	1,15	2,33	2,57
Juli	0,93	0,75	0,80	1,00	2,50	2,26
August	0,78	—	0,80	1,00	2,50	1,81
September	0,85	0,96	0,96	1,00	2,53	3,25
Oktober	1,62	0,85	1,43	1,00	2,80	2,53
November	1,19	0,93	1,91	1,23	2,80	3,79
Dezember	0,75	0,90	1,10	1,93	2,89	3,13
Jahresdurchschnitt	0,99	0,85	0,99	1,30	2,34	2,90

¹⁾ Vgl. Asten: Die Kriegsausnahmetarife im Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen. Arch. f. Eisenbahnwesen 1920. S. 929 u. S. 1121.

²⁾ Dr. Schröter im Geschäftsbericht der Schifferbörse 1915.

³⁾ Folge der Sperrung des Bingerlochs (vgl. S. 57).

⁴⁾ Schifffahrt infolge Eisganges überwiegend gesperrt.

transporte, Erzabfuhr zu Tal, ferner u. a. Verschiffungen rumänischen Getreides, das bis zum Kriegseintritt Rumäniens zumeist per Bahn nach Mainhäfen befördert und dort auf Main- und Rheinschiffe zu Tal umgeschlagen wurde. Da die Betriebskosten infolge der in der Kriegswirtschaft liegenden Hemmungen langsam aber stetig stiegen, so blieb bei den nur wenig erhöhten Frachten im allgemeinen nur ein unbedeutender Gewinn. Da 1916 ein Jahr mit — volkswirtschaftlich gesehen — ausgezeichneten Wasserständen war — der die Grundlage der Vergleiche bildende „Gleichwertige Wasserstand 1908“ wurde an keinem Pegel unterschritten —, blieben die normalen Gewinne aus den bei Niedrigwasser erzielten Frachten aus. Die großen Firmen, die in Rotterdam umfangreichere Anlagen unterhielten, mußten während des Krieges bei ihren dortigen Niederlassungen zusetzen. Andererseits waren ihre großen Landanlagen in Deutschland seit 1915 hinreichend beschäftigt. Die von den Heeresbehörden und den Kriegsrohstoff usw.-Gesellschaften betriebene Vorratswirtschaft führte zu anhaltender Benutzung der Lagerhäuser. 1915/16 diente selbst ein großer Teil der Rheinschiffe namentlich für Getreide Lagerzwecken, deren Wieder-in-Fahrtsetzung später ein Tätigkeitsgebiet der „Schiffahrtsgruppe“ (vgl. 3. Kapitel) wurde. Erst das Wirken dieser Heeresorganisation für die Schiffahrt ab 1916 führte in den zwei letzten Kriegsjahren zu einer vollständigen, auch die Schiffahrttreibenden selbst befriedigenden Beschäftigung der deutschen Rheinflotte. Es konnten in der Zeit von Sommer 1917 bis Herbst 1918 zwischen 2,50 und 3,— Mk. pendelnde Frachten pro t Kohle Ruhr-Mannheim erzielt werden. Sie ließen bei weiter steigenden Selbstkosten immerhin einen befriedigenden Gewinn. Die Schlepplöhne, die 1915/16 sich um 0,90 bis 1,— Mk. bewegt hatten, zogen 1917 beträchtlich an, um 1918 bei großen Schwankungen durchschnittlich auf 3,— Mk. pro t Ruhr-Mannheim zu liegen.

Abgesehen von der formalen durch die seit 1916 im Gang befindliche Geldentwertung begründeten Erhöhung der Transportpreise ergab sich eine materiell bedingte aus der Knappheit und der Verschlechterung des persönlichen wie des sachlichen Betriebsmaterials. Das an Land wie zu Schiff zu Verfügung stehende Personal war vielfach ungeschult: Dies führte zu geringeren Leistungen sowie zu verstärkter Abnutzung der Betriebsmittel. In gleicher Richtung wirkte Mangel und Verschlechterung der Rohstoffe. 1915 begannen bereits die Verbrauchseinschränkungen mit der Zwangsbewirtschaftung des Getreides bzw. des Brotes, die wie die zunehmende Rationierung der übrigen Lebensmittel bei dem in dauernder Bewegung befindlichen Schiffpersonal zu vielen Schwierigkeiten Anlaß gab. 1917 war die Zwangswirtschaft auch über sämtliche Betriebsstoffe der Rheinschiffahrt ausgedehnt: Kohlen, Metalle, Schmieröl, Petroleum, Packungsmittel. Aller Bedarf war anmeldepflichtig und der Rationierung unterworfen. Die Interessenvertretung der Rheinschiffahrt gerade in diesen Fragen wurde ein Haupttätigkeitsfeld des „Kriegsausschusses für die westdeutsche Binnenschiffahrt“. Dieser entwickelte sich Anfang 1917 aus dem 1913 aus Interessentenkreisen gegründeten „Deutschen Frachttarifausschuß

für das Rheingebiet“, in dem bis dahin neben der ursprünglichen Aufgabe auch die kriegswirtschaftlichen Belange der Rheinschifffahrt verfolgt wurden. Der „Kriegsausschuß“ ging in seiner Mitglie­derzusammensetzung über die des „Frachtausschusses“ hinaus. Er vereinigte in sich die rheinischen Handelskammern, Kommunalverbände, sowie die Verbände der westdeutschen Binnenschifffahrt, also Reeder und Partikuliere. In dem neben der Vollversammlung stehenden engeren Organ, dem Arbeitsausschuß, waren neben 9 Handelskammern und 4 Kommunalverbänden vertreten: Verein zur Wahrung der gemeinsamen Interessen in Rheinland und Westfalen, Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Partikulierschifferverband Jus et Justitia, Neckarschifferverein, Kanalverein Rhein-Herne, Schifffahrtsverein für die westdeutschen Kanäle, Freie Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressenten. Der Zweck des Kriegsausschusses war Förderung der kriegs- und Übergangswirtschaftlichen Aufgaben der westdeutschen Binnenschifffahrt durch gemeinsame Arbeit der Beteiligten. In sein Arbeitsfeld fielen: Entlastung der Eisenbahn, Mannschaftsfragen, Kanalbetrieb und Berufsgenossenschaftsangelegenheiten. In der Betriebsstoffversorgung der Schifffahrt wirkte er als Sammelstelle für die zumeist monatlichen oder zweimonatlichen Bedarfsanmeldungen. Deren Gang vollzog sich beispielsweise bei Schmierölen im Herbst 1917 wie folgt: Die Firmen melden ihren Bedarf für den folgenden Monat am 5. des laufenden beim Kriegsausschuß an. Dieser gibt die Zahlen an die „Schifffahrtsgruppe West“ (vgl. 3. Kap.) weiter zur Anforderung der Bezugsscheine bei der Kriegs-Schmieröl-Gesellschaft für die einzelnen Firmen auf die angeforderten Mengen, die dann vom Kriegsausschuß den Firmen zum Bezug der Schmieröle von den bisherigen Lieferanten ausgehändigt werden. Die K.S.G. weist den Schmieröllieferanten die entsprechenden Mengen zu. War der in der Bedarfsanmeldung vorgesehene Händler nicht in der Lage zu liefern, so mußte die Firma erst bei 5 weiteren Händlern den Bedarf zu decken suchen, bevor sie sich an die K.S.G. selbst wenden konnte. Über den Verbrauch war die „Schifffahrtsgruppe West“ als Obachter eingesetzt. Zu diesen Schwierigkeiten der Beschaffung die Mängel des Materials! Die Flampunkte der Heiß- und Satteldampfzylinderöle — statt der Bezüge aus Amerika war man nun auf rumänische und inländische Erzeugnisse angewiesen — blieb oft hinter den als unerlässlich bezeichneten Graden zurück. Als Packungsmittel versagten minderwertige Ersatzstoffe. Das Weißmetall für die Wellenlager wies nicht den nötigen Zinngehalt auf usw. Allgemein war schneller Verschleiß die Folge. Andererseits wurde gestrebt, die Ersatzmittel zu vervollkommen und die Verbraucher durch entsprechende Anweisungen anzuleiten. Die Notlage erwies sich weiter als Anstoß zur technischen Vervollkommnung der Betriebseinrichtungen. Der Personalmangel trieb zu stärkerer Anwendung von Ankerwindmotoren. Man ging dazu über, mittels Pumpenanlage und verzweigter Rohrführung alle Räume motorisch zu lenzen. Auf den Schleppern bediente man sich zur Schonung des Personals mit Erfolg der Unterwindanlagen, des sogenannten künstlichen Zuges. Das Gemisch von Leck-

und Kondenswasser und abtropfendem Öl, das sich in den Maschinenräumen zu bilden pflegt, wurde nicht mehr einfach durch die Lenzpumpe aufgesaugt und über Bord befördert, sondern gefiltert, das Öl vom Wasser geschieden und wieder verwandt. Die Abnutzung der Betriebsmittel blieb während der Kriegszeit bei aller Sorgfalt übernormal. Reparaturen konnten in Deutschland mangels vollwertiger Ersatz- und Hilfsstoffe nur unvollkommen ausgeführt werden. In Holland stellten sie sich infolge des langsam sinkenden Marktstandes zu teuer.

Die Firmen sahen sich daher genötigt, in erhöhtem Maß Abschreibungen vorzunehmen bzw. Reserven anzusammeln. Die allgemeine Unsicherheit veranlaßte weiter zu vorsichtiger Abschlußziehung. Wenn die Firmen trotzdem in den beiden letzten Kriegsjahren als zufriedenstellend bezeichnete Ergebnisse erzielen konnten — um den Goldwert zu erhalten, muß man indessen die Ausschüttungen für 1917 rund durch $1\frac{1}{2}$, für 1918 durch 3 teilen —, so war dies außer auf die vermehrte Heranziehung der Schiffahrt zur Bahnentlastung vielfach auf erhöhte Beschäftigung in der Spedition, die mit der kriegswirtschaftlich bedingten Änderung der Relationen zusammenhing, zurückzuführen. In der Tabelle 26 sind die Ergebnisse einer selbständig gebliebenen kleineren Rheinschiffahrts-A.G., der 2 Hauptunternehmen des Badischen (Fendel-) Konzerns, der 3 Rhein-See-Konzernfirmen, der Niederrheinischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft sowie dreier Unternehmen, die überwiegend am Verkehr auf den nordwestdeutschen Kanälen, daneben auch am Rheinverkehr interessiert sind, zusammengestellt.

Tabelle 26.
Ausschüttungen deutscher Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaften.

Jahr	Rheinschiff- A. G.	Fr. Asteroth	Bad. A.-G. f. Rheinschiff u. Seetransp.	Rheinschiff- A.-G. vorm. Fendel	Rhein-See- Konzern-Fir- men	Niederrhein. Dampf- schleppsch. Ges.	Münster. Schiff- u. Lagerhaus- A.-G.	Lehnkering & Cie.	Westfäl. Transport- A.-G.
1913	5	5	8	4	0	0	6	8	
1914	5	0	4	0	0	0	6	0	
1915	5	3	4	0	5	5	6	0	
1916	5	5	6	0	6	5	6	10	
1917	6	7	10 ¹⁾	8	8	8	8	15	
1918	5	6	8	8	8	8	8	15	

Die Bewegungen innerhalb und zwischen den Unternehmungen der Rheinschiffahrt während des Krieges sind nicht so tiefgehend wie die der letzten Vorkriegsjahre. Man schritt auf dem Wege der Konzentration fort, wobei die Ausdehnung der Konzerne über weitere Verkehrswege ein Novum darstellt. Das Übergreifen von Kohlenbergbauunternehmen auf Schiffahrtbetriebe brach 1914 ab, war aber damals bereits zu einem begründeten gewissen Abschluß gekommen: An „Freien

¹⁾ Geschäftsjahr vom 1. 10. 1916 bis 31. 12. 1917 infolge Anpassung an Geschäftsjahr der Bad. A.G.

Reedereien“ waren nur noch wenige da. Indessen fiel in den Krieg die Erneuerung des Kohlensyndikats wie des Kohlenkontors (März 1917) bis 31.3.1922. Bei der des letzteren bot die Eingliederung der Thyssenschen vornehmlich unter holländischer Flagge („Vulcaan“) segelnden, in den Kriegsjahren stark vergrößerten Rheinschiffahrtsunternehmung größere Schwierigkeiten, der man schließlich durch Gewährung einer im Gegensatz zu den übrigen festen Anteilen jährlich steigenden Beteiligung Thyssens Herr wurde. Die den Kontormitgliedern zur Beförderung zugesprochenen Kohlenmengen sind aus einer als Anlage 2 wiedergegebenen Aufstellung ersichtlich. Führend erweist sich dieser zufolge vor dem alten Partner Mathias Stinnes der Haniel-Konzern. Denn bereits seit Oktober 1916 verfügte er über 76 vH. der Anteile der Vereinigten Frankfurter Reedereien G. m. b. H. Ab 1. VII. 1917 wurden die Geschäfte der Franz Haniel & Co. G. m. b. H. und der Vereinigten Frankfurter Reedereien G. m. b. H. in der Firma Franz Haniel & Cie. G. m. b. H. Duisburg/Ruhrort vereinigt. Diese vergrößerte später den Einfluß des Haniels-Konzerns durch die Übernahme der Beteiligung von T. Schürmann Söhne, deren Flotte Ende 1918 in den Besitz des Rheinischen Braunkohlensyndikats übergang. Ferner gründete sie 1918 in Gemeinschaft mit dem württembergischen Staat und dem Salzbergwerk Heilbronn die „Reederei Schwaben G. m. b. H.“ in Mannheim für die Taltransporte von Salz der vorgenannten Produzenten.

Die bedeutendste Veränderung in den Rheinschiffahrtsunternehmen während des Krieges ist in der weiteren Gestaltung des Rhein-See-Konzerns zu erblicken. Auf der einen Seite eine Einschränkung: Die Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft entäußerte sich 1916/17 ihres durch feindliche Maßnahmen bereits verminderten Rhein-Seeschiffsbesitzes, somit den Geschäftszweig, durch dessen Entwicklung sie bahnbrechend erschienen war, aufgebend. Zweifel an der Möglichkeit einer erfolgreichen Neubelebung des Rhein-Seeverkehrs nach Kriegsende trugen zu diesem Entschluß bei. Indessen blieben die Boote durch Übergang an ein Konsortium, in dem auch holländisches Kapital vertreten war, der deutschen Flagge erhalten. Auf der anderen Seite griff der Rhein-See-Konzern in der eigentlichen Rheinschiffahrt und der der nordwestdeutschen Kanäle weiter aus. Er gliederte sich 1915 die Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Düsseldorf und 1916 die Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-A. G. in Münster i. W. an. Erstere hatte früher einen umfangreichen Schleppkahndienst zwischen Rotterdam und dem Niederrhein sowie zwischen den Ruhrhäfen und dem Oberrhein betrieben, später auch Lagerhäuser und Umschlagseinrichtungen in Düsseldorf erworben, 1914 jedoch den bedeutenderen Teil des Schiffsparkes an die Kohlenkontorfirma de Gruyter verkauft. Sie beschränkte sich nunmehr mit den verbliebenen kleineren Kähnen auf den Dienst Rotterdam-Düsseldorf und legte das Hauptgewicht des Betriebes auf Lagerei und Spedition. Die „Münsterische“ war 1900 als „Münsterische Lagerhaus-A. G.“ gegründet worden. Sie befaßte sich ursprünglich nur mit Lagerung und Spedition, griff dann aber mit der Entwicklung der nordwestdeutschen Kanäle auch auf die

Schifffahrt über. Zu Kriegsbeginn beschäftigte sie vornehmlich 17 Kähne von rund 15 000 t und 4 Schlepper, die von der Schleppschiffahrtsgesellschaft „Unterweser“, Bremen, gemietet waren. Gleichzeitig mit dem Anschluß an den Rhein-See-Konzern erwarb die „Münsterische“, die ihren Namen in „Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-A. G.“ umwandelte, diese und andere Kähne. So ging auch ein Drittel des Kahnbesitzes der Frankfurter A. G. für Rhein- und Mainschifffahrt in ihren Besitz über. Diese veräußerte ihre übrige Flotte an die Westfälische Transport-A. G. Dortmund, womit eine immerhin ansehnliche selbständige Reederei — als Speditionsunternehmen fortbestehend arbeitete die Firma auf dem Schifffahrtsgebiet mit der „Rhein- und See“ zusammen — verschwand. Die „Münsterische“ verfügte durch ihre Altkäufe wie Neubauten Ende 1918 über eine Kanalflotte von 36 Kähnen mit 25 500 t. „Niederrheinische“ wie „Münsterische“ schlossen Ende 1918 mit der Rhein- und See-Schifffahrtsgesellschaft und der Mannheimer Lagerhausgesellschaft einen Gemeinschaftsvertrag, der die einheitliche Betriebsführung, die Gewinn- und Verlustrechnung nach festem Schlüssel und somit gleichmäßige Dividende (erstmalig für 1918) festlegte. Eine interne Verschiebung innerhalb des Rhein-See-Konzerns erfolgte durch die Übereignung der Flotte der Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft an die Rhein- und See-Schifffahrtsgesellschaft.

Dehnte somit der preußische (Rhein- und See-) Konzern seine Einflußsphäre auf die westlichen Kanäle Preußens aus, so zog der bayrische (Rhenania-) Konzern die Mainwasserstraße stärker in seinen Bereich. Seine Muttergesellschaft, die Rhenania Speditions-G. m. b. H. vorm. Léon Weiß und die dem Frankfurter Speditionshaus Karl Presser gehörige Bavarialinie vereinigten ihre Maininteressen in der im September 1918 mit 1 Million Mk. Aktienkapital gegründeten Bavaria Schifffahrts- und Speditions-A. G. mit dem Sitz in Bamberg, die somit über einen Mainschiffspark von 36 Kähnen (davon 13 Motorschiffen) mit 12 000 t Ladungsvermögen verfügte. Die Speditionsfirma Carl Presser wurde durch entsprechende Interessennahme ebenfalls an den Rhenaniakonzern angeschlossen. Der in den Kriegsjahren mit dem „Mitteleuropagedanken“ wieder in den Vordergrund gerückte Plan einer Verbindung Rhein-Main-Donau fand in transportbetrieblicher Hinsicht hiermit einen Vorbau, der dem bayrischen Rheinschifffahrtskonzern zugrunde liegende Gedanke einer Entwicklung Bayerns als Binnenschifffahrt treibender Staat einen neuen Ausdruck.

Neben den genannten Verschiebungen in den Unternehmungen der Rheinschifffahrt vollzogen sich noch einige, die als vorübergehende Kriegerscheinungen zu werten sind, da das für Deutschland ungünstige Kriegsende sie rückgängig machte. Es handelte sich dabei einmal um die auf Grund der Verordnung betreffend Liquidierung britischer Unternehmen vom 31. 7. 1916 — R. G. Bl. S. 871 — erfolgte Liquidierung des in Deutschland befindlichen Vermögens — 17 Kähne, 1 Schlepper — der mit englischem Kapital betriebene N. V. Drughorns Transport Co. und Drughorns Rijnvaart Maatschappij in Rotterdam. Die neu gegründete „Rheinschiffahrts-Gesellschaft von 1917“ übernahm diese

Kähne, die überwiegend anderen Unternehmen zum Betrieb überlassen wurden. Ferner trat unter dem Einfluß der Kriegslage eine stärkere Bindung der an deutsche Konzerne angeschlossenen belgischen Rheinschiffahrtsunternehmen an die deutsche Flagge ein. Einmal handelt es sich um die vom Fendelkonzern betriebenen Güterboote des Lloyd Rhénan, des anderen um die zum Rhenaniakonzern gehörige Société Belge de Navigation Fluviale. Sie kam während des Krieges größtenteils in deutschen Besitz, wie auch der Vorsitz im Aufsichtsrat an den Vertreter des bayrischen Staates überging. Die deutscherseits gewünschte Verlegung des Gesellschaftssitzes nach Ludwigshafen kam indessen, namentlich infolge der Haltung der restlichen belgischen Aktionäre nicht zustande, so daß man sich mit einer Eintragung des Schiffsparkes der „Allgemeinen Flußschiffahrts-Gesellschaft“ — dies der in Deutschland gebräuchliche Name der „Fluviale“ — unter der Bezeichnung „Bayern I usw.“ in ein deutsches Register begnügte. 1918 ging mit sich für Deutschland verschlechternder Kriegslage ein beträchtlicher Aktienanteil in holländische, bereits am Rhenaniakonzern interessierte Hände über. — Auch anderweitig kam ein Teil der belgischen Binnenschiffahrtsflotte während der Besetzung Belgiens durch die Deutschen in den Besitz solcher, auch dies indessen durch den für Deutschland ungünstigen Kriegsausgang nur eine Episode.

Die Verknüpfung der deutschen Rheinschiffahrtsunternehmen während des Krieges unter heeres- und kriegswirtschaftlichem Gesichtspunkt verlangt schließlich Behandlung in eigenen Kapiteln.

3. Die Kriegsorganisation der Rheinschiffahrt.

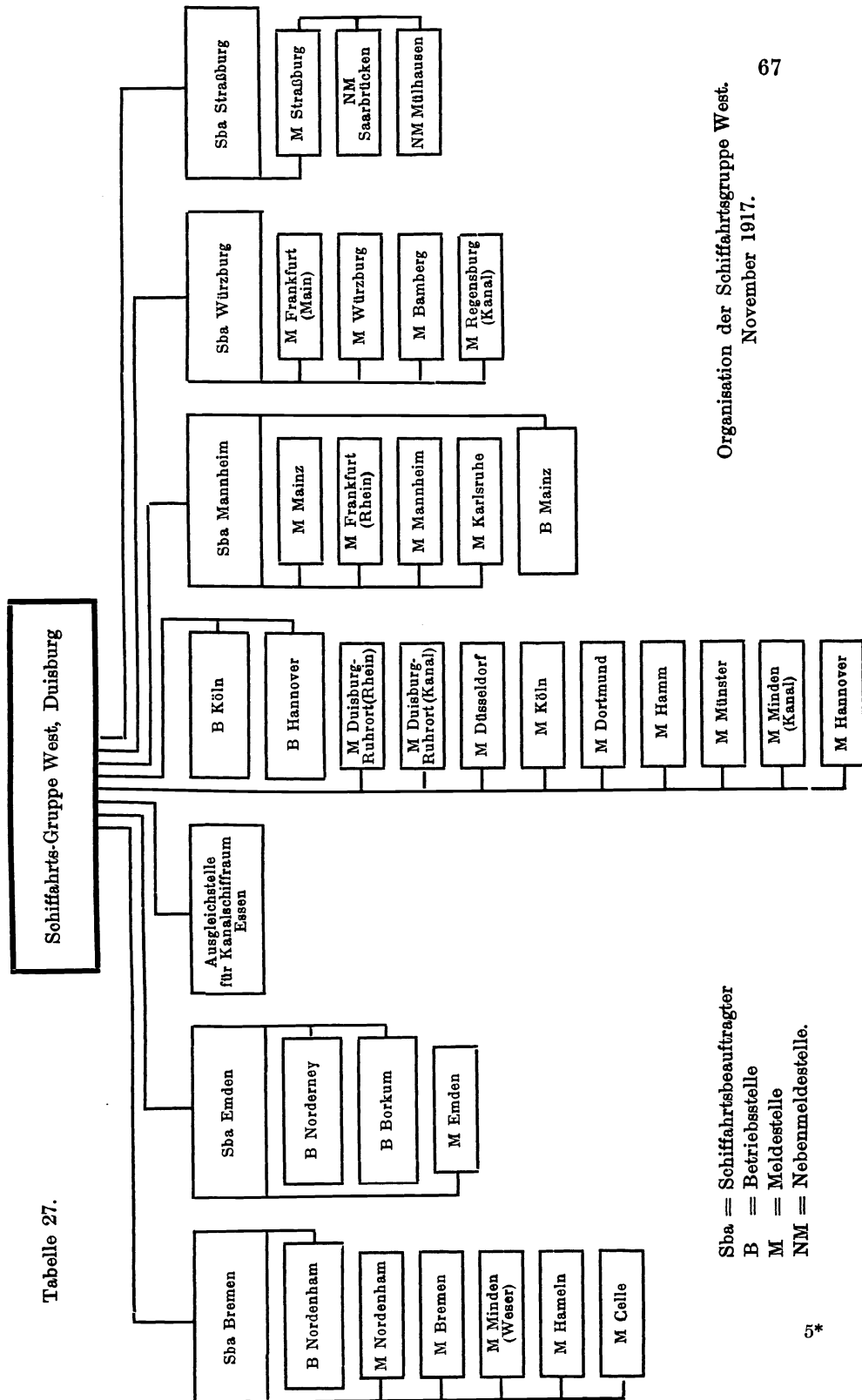
A. Allgemein.

Nach den vor 1914 geltenden Auffassungen erschöpfte sich das Transportproblem des Krieges überwiegend in der Beförderung der Truppen und ihres Munitionsbedarfes. Die geopolitische Lage Deutschlands ließ die Schnelligkeit der Heeresbeförderung als einen hochzuwertenden Faktor der Kriegsführung erscheinen. Die dem entsprechende Erkenntnis, daß den Wasserstraßen für die Mobilmachung und den Aufmarsch der modernen Riesenheere gegenüber der Eisenbahn keine Bedeutung zukomme, war ein Grund für deren geringe Berücksichtigung in der vorgesehenen Organisation der Heereswirtschaft. Daß diese sich zu einem Problem des Massentransportes auswaschen könne, war nicht voraussehbar, da die Entwicklung des Krieges infolge Menschenüberfüllung an der Westfront und systematischen Eingrabens der Kämpfer zu einem Stellungs- und daraus Material- und Wirtschaftskrieg selbst überraschend kam. Zu der Vernachlässigung der Binnenschiffahrt im Kriegstransportprogramm wird auch die Auffassung beigetragen haben, daß infolge der privatwirtschaftlichen Organisation der Binnenschiffahrt deren straffe Zusammenfassung und Eingliederung in den Heeresapparat nicht möglich sei. Die „Vorschrift für die militärische Benutzung der Wasserstraßen im Krieg“ vom Jahre 1906 entsprach bei Kriegsausbruch nicht den tatsächlichen Anforderungen. Sie regelte

den Wasserstraßenverkehr durch Zuweisung von Dienstgeschäften an die Wassertransportabteilungen der Linienkommandanturen. Besetzt wurden diese ausschließlich mit Beamten des Wasserbaues, also Personen, die der Beziehung zum Schiffahrtsbetrieb entbehrten. Einige Versuche der Linienkommandanturen in der ersten Kriegszeit, die Eisenbahnen durch Ausnutzung der Wasserstraßen zu entlasten, brachten mit Ausnahme der Tätigkeit der Linienkommandantur Königsberg auf den ostpreußischen Wasserstraßen nur geringe Ergebnisse. Auf dem Rhein wurden in den ersten Kriegsmonaten einige Personenboote und Kähne zur Verwundetenbeförderung herangezogen.

Das im Winter 1915/16 klar in Erscheinung tretende Bedürfnis einer planmäßigen Zusammenarbeit von Eisenbahnen und Wasserwegen führte März 1916 zu Verhandlungen im Hauptquartier von Oberost mit dem Ergebnis der Gründung der „Schiffahrtsgruppe beim Chef der Eisenbahnabteilung des preußischen stellvertretenden Generalstabes“ in Berlin. Sie kam unabhängig von der dem Friedensentwurf zufolge bestehenden Gruppe II b W (Wasserstraßen) der Eisenbahnabteilung des stellvertretenden Generalstabs zustande und sollte in erster Linie die Ausnutzung der Wasserwege nach und von dem östlichen Kriegsschauplatz, die bislang bei der Wassertransportabteilung des Gouvernements Libau gelegen hatte, dienen. Darüber hinaus sollte sie allgemein der Dienstanweisung zufolge die vielfache Abneigung gegen die Benutzung der Wasserstraßen zu beheben suchen, für deren möglichste Ausnutzung sorgen und zugleich auf lohnbringende Beschäftigung der durch den Krieg notleidenden schiffahrttreibenden Bevölkerung hinwirken. Im Laufe der zweiten Hälfte des Jahres 1916 überzog nun die „Schiffahrtsgruppe“ die Wasserstraßen mit einem Netz von Dienststellen. Zu voller Entfaltung kam die Organisation, als Anfang 1917 die Umbildung der „Schiffahrtsgruppe“ zur „Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feld-eisenbahnwesens“ (abgekürzt: S.A.) erfolgte, mit der gleichzeitig die unnütze Kompetenzkonflikte hervorrufenden Wassertransportabteilungen der Linienkommandanturen aufgelöst wurden. Der Rhein fiel in den Bereich der „Schiffahrtsgruppe (nunmehr der Name für die untergeordneten regionalen Sammelstellen) West“, deren Sitz, vorher Köln, im April 1917 nach Duisburg verlegt wurde. Ihre Organisation zur Zeit des November 1917 ist aus dem auf S. 67 wiedergegebenen Schema ersichtlich. Dabei ist zu bemerken, daß im einzelnen den Betriebsverhältnissen entsprechende Veränderungen fortlaufend stattfanden. Den Schiffahrtsbeauftragten (Sba.s) fiel die eigentliche Durchführung der Heerestransporte gemäß den Weisungen der Transportabteilung der S.A. zu. Innerhalb der Entlastungstätigkeit der Rheinschifffahrt zugunsten der Bahn waren sie ausschlaggebend dafür, welche Heeres- und kriegswirtschaftlichen Transporte den Wasserweg zu benutzen hatten. Den Betriebsstellen, die Sba.s unterstellt waren, aber auch direkte Aufträge von der S.A. erhielten, waren Sonderaufgaben übertragen. (Vgl. das Verhältnis der Betriebsstelle Köln zum Eilgüterdampferdienst 1917/18 im 3. Kap. B.) Die Meldestellen entbehrten des militärischen Charakters, obschon sie in der Regel einem Sba. unter-

Tabelle 27.



Sba. = Schiffahrtsbeauftragter
 B = Betriebsstelle
 M = Meldestelle
 NM = Nebenmeldestelle.

Organisation der Schiffahrtsgruppe West.
 November 1917.

standen¹⁾. Ihnen oblag die Abfertigung der für die S.A. fahrenden Schiffe und die Erledigung der damit zusammenhängenden Speditionsarbeiten. Sie lagen in den Händen von Privatfirmen, mit denen die S.A. Privatdienstverträge abgeschlossen hatte. Und zwar hatte hier die, dort jene Rheinschiffahrtsfirma — allerdings immer nur Oberrheinreedereien — die Meldestelle inne. Die Funktion der Meldestellen ergibt sich mit größerer Deutlichkeit aus dem zwischen der S.A., d. h. damals noch „Schiffahrtsgruppe“ und den westdeutschen Binnenreedereien im Herbst 1916 geschlossenen Transportvertrag (wiedergegeben als Anlage 3). Wie daraus hervorgeht, war auch für eine Beschäftigung der Partikulierschiffer Sorge getragen. Dieser Vertrag wurde Mai 1917 durch einen neuen, der ab März 1917 um rund 20 vH. erhöhte Frachtsätze gewährte, ersetzt. In ihm erschienen die Rheinschiffahrtsunternehmen bereits vereint zur „Allgemeinen Verfrachtungsstelle der Rheinschiffahrt G. m. b. H.“ in Duisburg, einer freiwilligen Kriegsorganisation, die zum Vorbild für ähnliche Zusammenschlüsse im Gebiet der Elbe, der märkischen Wasserstraßen und der Oder wurde. Die „A.V.“ war Ende 1916 als eine Vereinigung der größeren Kohlenkontorfirmer und der Lehnkering & Cie. A. G. zur Ausführung ihr von der S.A. zu überweisender Transporte von Kohle und Erz entstanden. Durch den Gesellschaftsvertrag vom 24. 2. 1917, der den vom 5. 12. 1916 ersetzte, traten die bisher schon durch Vertrag mit der S.A. gebundenen „Oberrheinreedereien“ in die A.V. ein. Es gehörten ihr nun an die Mehrzahl der Kohlenkontoreedereien, die drei Konzerne mit ihren einzelnen Gesellschaften, die „Vereinigten Spediteure und Schiffer“, sowie einige, mehrere Kähne besitzende Partikulierschiffer, insgesamt 30 Firmen, die, ebenso wie die Kanal- und Weserfirmen einen eigenen Frachtausschuß als leitendes und repräsentatives Organ bildeten. Innerhalb der Allgemeinen Verfrachtungsstelle wurden zwei Gruppen unterschieden, von denen die erste die Kohlenreedereien und die Partikulierschiffer, die zweite die Oberrheinreedereien, d. h. die Konzerne und die V.S.S., ferner die Lehnkering & Cie. A. G. umfaßte. Die Unternehmen der Gruppe 1 verzichteten auf die Teilnahme am Güterbootdienst und die Übernahme von Teilladungen bis zu 300 t. Daneben bestand ein Gewohnheitsrecht, wonach die Oberrheinreedereien wegen Vorverträgen und ihrer besonderen Einrichtungen in der Hauptsache die gemischten Gütertransporte der S.A. ausführten. Sie genossen außerdem einen Vorzug bei Verteilung von Gewinnen der A.V. Die Gesellschafter insgesamt waren verpflichtet, ihren ganzen Kahnraum und Schleppark der A.V. zur Verfügung zu stellen, soweit sie ihn nicht zur Ausführung anderer, bisher von ihnen abgeschlossener Verträge benötigten. Die A.V. beschäftigte das zu ihrer Verfügung gestellte Material in der Reihenfolge der Anmeldung. Die Gesellschafter empfangen den Transport- bzw. Umschlagssatz, den die A.V. von der S.A. erhielt. Einen Gewinn vermochte die A.V. zu erzielen durch die Beschäftigung von Nicht-Gesell-

¹⁾ Das Personal der S.A. setzte sich aus Militär (überwiegend!) und Zivilpersonen zusammen. Angehörige der Handelsmarine wie der Binnenreederei waren naturgemäß zahlreicher darunter vertreten.

schaftern, d. h. vornehmlich Partikulierschiffen, die sich in die Meldebücher der Meldestellen eintragen ließen und gemäß dem zwischen S.A. und Reedern bzw. A.V. geschlossenen Vertrag nach Maßgabe der Reihenfolge der Anmeldung und der Verwendbarkeit nach dem Tagessatz, der im allgemeinen hinter dem von der S.A. bezahlten zurückblieb, zu beschäftigen waren. Die Tätigkeit der A.V. bedeutete somit ein Wiederaufleben der Rangfahrten, indessen eingeschränkt auf das Gebiet heereswirtschaftlicher Transporte und somit bedingt durch das Interesse der Unternehmer an diesen.

Bei den von der S.A. zugewiesenen Transporten handelte es sich in den größeren Mengen vornehmlich um Kohle, Baustoffe, Verpflegungs- und Futtermittel, wobei die auf dem Rhein zu Tal gehenden Baustofftransporte die größten überhaupt von der S.A. verfrachteten Mengen darstellten. Sie arbeitete mit den Kriegswirtschaftsgesellschaften, hier z. B. der Zentralstelle für Steinschlag, Hand in Hand, um die Durchführung von deren Transporten zu Schiff zu erreichen und sicher zu stellen. Daneben wirkte man auch bei den Privatbetrieben auf eine Überleitung der Transporte auf den Wasserweg hin. Hier wie dort waren entsprechende Beziehungen zu dem Kriegsamt und seinen lokalen Stellen, denen die Überwachung der Rohstoffzufuhren und die Beschaffung der Arbeitskräfte oblag, aufrecht zu erhalten. Maßgebend für eine planmäßige Heranziehung der Schifffahrt innerhalb des gesamten Verkehrswesens war selbstverständlich die Zusammenarbeit mit der Eisenbahn. Auf die Tätigkeit der Schifffahrtsgruppe (späteren S.A.) sich stützend, konnte der preußische Eisenbahnminister unter dem 4. 12. 1916 die Direktionen ermächtigen, in Verkehrsbeziehungen, die den Versendern neben der Eisenbahn auch den Wasserweg offen ließen, die Wagenstellung in geeigneten Fällen zu versagen oder den Verkehr ganz einzustellen, um die Massengüter auf den Wasserweg zu drängen, sofern nicht andere wichtige Interessen dadurch geschädigt wurden. Vom 20. 9. 1917 ab wurde der gesamte Eilstückgut- und Frachtstückgutverkehr auf solche Güter beschränkt, deren Beförderung im Interesse von Kriegswirtschaft und Volksernährung geboten schien. Des weiteren sorgte die zunehmende Überlastung der Bahn und ihre Folgen (Verspätungen — Gütersperren) selbst für stärkere Inanspruchnahme der Wasserstraße. Doch bestand wieder eine Gegentendenz: Die namentlich 1918 im Gefühl der nahenden Entscheidung auf das Äußerste angespannte Rüstungsindustrie verlangte öfters rascheste Zuführung der Hilfsstoffe, so daß verschiedentlich Transporte, die normalerweise den billigeren Wasserweg benutzten, auf die Bahn gebracht wurden. Im allgemeinen überwog aber die darin bestehende Verletzung des ökonomischen Gebotes, daß Frachten von dem billigeren Schienenweg auf die teurere Wasserstraße übergeleitet wurden¹⁾. Bei gebrochenen Transporten, die stark zunahmen, war diese Antiökonomik nicht so bedeutend. Solche lassen sich namentlich bei dem an der Main-

¹⁾ Die „Teuerkeit“ des Wassertransportes beruhte allerdings überwiegend nur auf der Rückständigkeit der Eisenbahn in der Anpassung der Tarife an die gesunkene Kaufkraft des Geldes (1. Tariferhöhung: 1. 4. 1918 um 15 vH.).

mündung gelegenen Hafen Gustavsburg, zum Teil im Zusammenhang mit der durch die Bündnisverhältnisse bedingten nordwest-südöstlichen Wirtschaftsorientierung in größerem Umfang erkennen. Hier wurden den Rhein hinauf von Holland kommende Genußmittel, Rübensirup, Melasse, Torfstreu auf die Bahn nach Österreich, ja selbst Pappe zur Zigarettenverpackung nach der Türkei umgeschlagen. Von Wetzlar stammendes Eisen ging von hier rheinauf nach Straßburg, aus sächsischen Salinen kommendes Salz zu Tal nach Holland. Am bedeutendsten fiel naturgemäß für die Ablenkung auf den Wasserweg die Kohle ins Gewicht. Die südwestdeutschen preußischen und die süddeutschen anderen bundesstaatlichen Eisenbahndirektionen gingen jetzt durchgängig zum Wasserbezug ihrer Dienstkohle über. Eine Organisation, die allgemein auch für die Überleitung von Kohlen auf den Strom zuständig war, erstand Juli 1917 in dem Kohlentransportausschuß in Essen. Er setzte sich zusammen aus Vertretern der Schifffahrtsabteilung, des Feldeisenbahnchefs, der Generalbetriebsleitung West sowie dem Unterkommissar des im Januar 1917 eingesetzten Reichskommissars für die Kohlenverteilung in Essen. Zur Seite stand ihm ein aus Interessentkreisen (Bergbau, Schifffahrt, Industrie) zusammengesetzter Beirat. Neben der Sicherstellung der Brennstoffzufuhr gemäß der Dringlichkeit der Anforderungen war dem Kohlentransportausschuß die Anpassung der Brennstoffverteilung an die Transportverhältnisse zur Aufgabe gesetzt. Er entledigte sich ihrer durch Aufstellung von Transportprogrammen, die ihre weiteste Ausbildung (unter Berücksichtigung der Rückfrachten) auf dem Gebiet der nordwestdeutschen Kanäle und der Weser erfuhren¹⁾. Hiermit erhielt einerseits die Eisenbahnverwaltung einen Anhalt für den Wagenbedarf bei gebrochenen Transporten und über die Entlastung auf bestimmten Strecken. Andererseits wurde auf diese Art die Grundlage für eine möglichst gleichmäßige Inanspruchnahme der Wassertransportmittel gelegt. In gleicher Richtung zielte der sogenannte Hafenzwang. Mit dem Ziel eines regelmäßigen Pendelverkehrs auf der Bahn verfolgte er die Aufgabe möglichst gleichbleibender Frachtmengen zum gebrochenen Verkehr, wobei eine Bevorzugung in der Wagengestellung gewährt wurde. Im allgemeinen trug der Verbraucher die durch die Transportumlenkung entstehenden Mehrkosten. In einzelnen Fällen übernahm indessen die S.A. die Mehrkosten des Wasserweges gegenüber der Bahnfracht, so bis Herbst 1917 bei den auf den Strom abgelenkten Koksbeförderungen von der Ruhr zum Oberrhein. Grundsätzlich bleibt festzuhalten: Durch die kriegswirtschaftliche Eingliederung der Rheinschiffahrt wurde das ökonomische Prinzip bei der einzelnen Verkehrsleistung wiederholt durchbrochen. Andererseits ist daraus generaliter seine Ausschaltung nicht zu folgern, da nicht bewiesen werden kann, daß der Gesamtnutzeffekt ohne jene Eingriffe ein größerer gewesen wäre.

¹⁾ Ein Transportprogramm für jene ist wiedergegeben bei Siringhaus: Die Entwicklung des Verkehrs in den Dortmund-Ems-Kanalhäfen Dortmund und Münster unter dem Einfluß des Krieges. Duisburg 1922.

Der planmäßige Einsatz der Rheinschiffahrt in die Kriegswirtschaft erforderte entsprechende Zur-Verfügung-Stellung menschlicher wie sachlicher Kräfte. War in den ersten Kriegsjahren dem Personalbedürfnis der Schiffahrt dadurch Genüge getan, daß man von der Einziehung älterer Jahresklassen Abstand nahm, so entschloß man sich 1917, schiffahrtskundige Soldaten, gleichviel welcher Kriegsbrauchbarkeit, aus Heimat, Etappe und selbst Front herauszuziehen und den Schiffahrtsbetrieben zuzuführen. Februar 1917 schritt man zur Errichtung eines eigenen Schiffer-Ersatzbataillons, von dem eine Kompanie Köln zur Garnison erhielt. Außer aus dieser erhielten die Schiffahrtstreibenden Mannschaften aus in der Nähe liegenden Truppenteilen durch die Kriegsamtstellen sowie von der Marineverwaltung zugewiesen. Diese Zur-Verfügungstellung erfolgte nicht nach einheitlichem Maßstabe, insofern die Mannschaften hier in festerem, dort in lockerem Militärverhältnis blieben: Eine Quelle zu Scherereien für Schiffahrt wie Truppe, überdies zur Erzeugung von Unzufriedenheit bei einem Teil der Mannschaften.

Auf dem Gebiet der Betriebsstoffbezüge der Rheinschiffahrt wirkte die S. A. vornehmlich als Mittler zwischen dieser und den Rohstoffgesellschaften: helfend und kontrollierend (vgl. S. 61). Stärker war sie selbst beteiligt an der Organisation der Bunkerkohlenverteilung (1917). Unter Zuhilfenahme bestehender Kohlenhandelsfirmen wurden zentrale Bunkerstellen geschaffen, denen Entgegennahme der Bedarfsanmeldungen, Lieferung und Verbrauchskontrolle oblagen. Insgesamt wurden die Bunkerkohlen in geschlossenem Programm von der S.A. Berlin monatlich durch den Reichskommissar für die Kohlenverteilung angefordert.

Es lag im Zug der lenkenden Staatseingriffe in die Binnenschiffahrt, wenn das Staatsorgan, d. i. die S.A., sich auch ein gesetzlich gegründetes Eingriffsrecht in einigen wichtigen Richtungen zulegte. Dies geschah insbesondere durch zwei auf Grund des Kriegswirtschaftsmaßnahmen-Ermächtigungsgesetzes vom 4. 8. 1914 erlassene Bundesratsverordnungen vom 18. 8. 1917 (Reichs-Gesetzblatt 1917, Nr. 147, S. 717 und 720). Die erste, „Wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschiffahrt“ betreffend, gab der S. A. das Recht, Höchst- und Mindestpreise für Wassertransport- und Umschlagsleistungen festzusetzen, die privaten Wassertransport- und Umschlagsmittel zwangsweise heranzuziehen, notfalls zu enteignen, wobei der Enteignete bei Streit über die Entschädigungshöhe an ein noch festzulegendes Schiedsgericht appellieren konnte, sowie die Lade- und Löscheziten in Abweichung vom Binnenschiffahrtsgesetz festzulegen. Der Reichskanzler wurde zur Errichtung von Preisprüfungsämtern für Binnenschiffahrt auf Antrag der S.A. ermächtigt. Die zweite Verordnung gab der S.A. das Recht, die Besitzer von Binnenschiffen auch ohne ihre Zustimmung zwecks ständiger Beobachtung des Wasserverkehrs und Sicherstellung heeres- und kriegswirtschaftlicher Transporte zu Betriebsverbänden zu vereinigen. Man erstrebte damit aus transport- wie sozialpolitischen Gründen einen Zusammenschluß der sonst schwer faßbaren Einzel- (Partikulier-) Schiffer.

Vor der Herausgabe dieser Verordnungen hatte man auch die Interessenten der Rheinschifffahrt befragt. Im allgemeinen nahmen diese einen ablehnenden Standpunkt ein, in erster Linie weil man in den Entwürfen eine Entrechtung und einen Schritt zur Staatsorganisation der Schifffahrt erblickte, dann auch weil man die Durchführbarkeit und Zweckmäßigkeit einzelner Bestimmungen bezweifelte. Indessen wiesen die Partikulierschiffer den Gedanken der Bildung eines Betriebsvereins für die Rheinschifffahrt nicht von der Hand. Der Partikulierschifferverband Jus et Justitia erklärte sich sogar bereit, Errichtung und Geschäftsführung in die Hand zu nehmen. Der alte Gedanke, die Partikulierschiffer aus ihrem selbstschädlichen Wettbewerb heraus zu einer leistungsfähigen Organisation zu führen, diesmal mit Reichshilfe, nahm damit eine neue Gestalt an. Unter kriegswirtschaftlichem Gesichtspunkt war auch der Gedanke treibend, auf diese Art zum direkten Kontrahenten der S.A. für deren Transporte zu werden und, statt sich mit den schwankenden Tagesvergütungen aus der Hand der A.V. begnügen zu müssen, selbst Frachten zu den festen Originalsätzen der S.A. zu erhalten. Indessen: Sowohl die Verordnung über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschifffahrt blieb, abgesehen von der März 1918 erfolgten Gründung des Betriebsverbandes der oberländischen Kanalschiffer in Elbing und verschiedenen nach Kriegsende erfolgten weiteren Verbandsbildungen im Osten, ebenso wie die Verordnung über wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschifffahrt lediglich auf dem Papier stehen. Auch die in der letztgenannten vorgesehene, durch Bundesratsverordnung vom 25. 2. 1918 (Reichs-Gesetzblatt 1918, Nr. 28, S. 91) geregelte Bildung eines Schiedsgerichtes geschah nur pro forma. Als Gründe für die Zurückhaltung der S.A. lassen sich anführen: Die zufriedenstellende Aufgabenabwicklung auch ohne die vorgesehenen Eingriffe, die Schwierigkeit durch solche in die Preisbildung positiven Erfolg zu erzielen, die ablehnende Stellung der Interessenten, schließlich auch die Befriedigung mit den erreichten Rechten.

Dagegen wurde die Verfügungsgewalt der Schifffahrttreibenden über ihre Fahrzeuge in mancher Beziehung eingeschränkt: In Bezug auf den Besitz geschah dies durch die Bekanntmachung betr. Veräußerung von Binnenschiffen an Nichtreichsangehörige vom 26. 6. 1916, erneuert durch die Bekanntmachung vom 17. 1. 1918 (Reichs-Gesetzblatt 1918, Nr. 10, S. 40). Hierdurch wurde die ganze wie teilweise Übertragung von Eigentum an Binnenschiffen an Ausländer, Neubauten auf deutschen Werften für diese, Miet- oder Frachtverträge, die eine Verwendung des Fahrzeuges ausschließlich im Ausland bezweckten, sowie die Verlegung des Heimatsortes ins Ausland in allen Formen grundsätzlich verboten. Betrieblich erfolgten Einschränkungen des Verfügungsrechtes im Hinblick sowohl auf die Art wie die Richtung der Verwendung. So wurde zur Vergrößerung des Frachtraumangebotes die Benutzung von Binnenschiffen zu Lagerzwecken dem Genehmigungszwang unterworfen¹⁾, die Verwendung bestimmter Schiffsgrößen in gewissen Re-

1) Gleichlautende Verfügungen der stellv. Generalkommandos Sommer 1918.

lationen untersagt. In Abänderung einiger seit Januar 1917 bestehender Vorschriften wurde Oktober 1917 verboten¹⁾, daß Kähne unter 600 t Tragfähigkeit zu Brennstofftransporten von Häfen des Rhein-Hernekanals zum Rhein Verwendung fanden, daß Brennstoffflöschungen auf der Strecke zwischen Leverkusen und der deutsch-holländischen Grenze stattfanden, daß für den Kanal geeignete Kähne von über 600 t Tragfähigkeit in den Rhein-Ruhrhäfen nach Häfen der vorbezeichneten Rhein-Strecke beladen wurden, daß Brennstoffe von den Häfen des Ruhrgebietes in Kähnen mit mehr als 450 t Tragfähigkeit nach anderen Plätzen als Emden und Minden und über Minden hinaus gelegenen Häfen befördert wurden: Alles Bestimmungen, die auf die Versorgung der nordwestdeutschen Kanäle mit entsprechendem Kahnraum hielten.

Neben diesen Beschränkungen der Betriebsfreiheit fand eine fortlaufende Kontrolle des Schifffahrtsbetriebes statt. Gegenüber der S.A. bestand für Hafenverwaltungen, wirtschaftliche Verbände, Kaufvereinigungen, Inhaber von Schifffahrts- und Umschlagsbetrieben, sowie alle weiteren mit dem Wasserverkehr in Verbindung stehenden Personen und Firmen die Verpflichtung, alle Auskünfte zu liefern, aus denen die tatsächlichen und möglichen Leistungen der Wasserstraßen, Schifffahrts- und Umschlagsbetriebe erkennbar waren²⁾. So wurden Herbst 1917 die westdeutschen Schifffahrts-, Umschlags- und Werftbetriebe zur fortlaufenden Berichterstattung über Bestand und Bedarf an Arbeitskräften, über die Zahl der in Betrieb befindlichen, außer Betrieb gesetzten und in Reparatur befindlichen Fahrzeuge usw. durch Vermittlung des Kriegsausschusses für die westdeutsche Binnenschifffahrt verpflichtet³⁾. Der inneren Betriebskontrolle ging eine Beaufsichtigung auf Strom zur Seite. „Stromaufsichtsoffizieren“, die unmittelbar der S.A. unterstanden, mit „Abschnittskommandos“ als Unterstellen lag die Beaufsichtigung des gesamten Schifffahrtsbetriebes zur Erzielung eines möglichst schnellen Schiffsumlaufes, ferner die Kontrolle von Mannschafts- und Betriebsstoffverwendung ob. Außerdem waren ihnen polizeiliche Befugnisse zur Verhütung bzw. Verfolgung von Schiffsgutdiebstählen verliehen.

Ein gewaltiges Tätigkeitsfeld, ein umfangreiches Personal (November 1917 bereits insgesamt über 1400 Köpfe) gehörte der S.A. Ihr Ziel wie ihre Leistung, d. h. die planmäßige Heranziehung der deutschen Binnenschifffahrt im Rahmen der Kriegswirtschaft zur Entlastung der Bahn gebieten Bejahung. Bei den Schifffahrttreibenden fand sie ohne weiteres überwiegende Anerkennung dank dem Umstand, daß man ihr reichere Beschäftigung mit verdankte. Eingehende Betrachtung ihres Wirkens und Gebahrens lassen aber die Frage zu: Ging die Bevormundung der Schifffahrt nicht weiter als unbedingt zur Erreichung des Zieles notwendig war? Der Schifffahrtsabteilung haftete ein Zug an,

1) Bekanntmachungen des stellv. Generalkommandos VII. A.-K. vom 24. 1., 26. 1. und 24. 10. 1917.

2) Gleichlautende Verfügungen der stellv. Generalkommandos Juni 1917.

3) Bekanntmachung der S.A. vom 9. 11. 1917.

der in ihrem militärpolitischen Ursprung begründet ist: Neigung zur Übernahme eigener Verantwortungen ohne vollständige Berücksichtigung der wirtschaftlich dabei erreichbaren Erfolgsmöglichkeiten. Politischer Rationalismus, der auf Freude am Werk und Macht zielt, und ökonomischer Rationalismus, der wirtschaftliche Höchstleistung will, vereinigten und rieben sich in ihr. Die Entfaltung einer ausgedehnten Kontrolle über die Schifffahrt, die aber die ökonomisch notwendige Kontrolle ihrer selbst hintansetzte, die Zusammenstellung von umfangreichen Statistiken der eigenen Leistungen und Anfertigung imposanter graphischer Darstellungen, der frühzeitige Einsatz von Kräften zur Abfassung der Geschichte der S.A. ¹⁾ sind Zeichen einer politischen Einstellung, die das ökonomische Gebot der kriegswirtschaftlichen Höchstleistung, die Einsatz der Kräfte am notwendigsten Punkt fordert, gelegentlich in zweite Linie stellt. Bewußt oder unbewußt suggerierten sich einzelne in der S.A. die Unentbehrlichkeit ihrer Tätigkeit, an deren Stelle vielleicht die weniger betriebsame Pflichterfüllung in der Front wertvoller gewesen wäre. Damit ist keineswegs verkannt, daß die Aufgaben der S.A. von solcher Bedeutung und Ausdehnung waren, daß sie hervorragendes Organisationstalent, umfangreiche Kenntnisse und Ausdauer erforderten, so daß der Einsatz von Persönlichkeiten, die auch an anderer Stelle Verwendung finden konnten, hier geboten war. Der gewaltige Bau der S.A., der sich 1918 fast über das ganze von deutschen Waffen beherrschte Gebiet erstreckte, war ihr Werk: Ein Zeichen deutschen organisatorischen Willens und Könnens.

B. Der staatliche Güterdampferdienst 1917/18.

Ein besonderes Gebiet der Wirksamkeit der Schifffahrtsgruppe bzw. Schifffahrtsabteilung war die Organisation eines Güterdampferdienstes auf dem Rhein, mit der man im Dezember 1916 begann. Grundlegend war der Wunsch, der Mehrzahl der deutschen Güterboote — von den gesamten Güterdampfern des Rheins waren infolge Frachtgutmangels etwa zwei Drittel zum Stilliegen gezwungen — wieder Beschäftigung zu geben und durch die Übernahme auch von größere Schnelligkeit erfordernden Transporten auf den Wasserweg die Bahnen zu entlasten. Der Güterbootbetrieb des Rhein-See-Konzerns, im einzelnen der Rhein- und See-Schifffahrtsgesellschaft und der Mannheimer Lagerhausgesellschaft, und des Fendelkonzerns, im einzelnen der Rhenus Transportgesellschaft und der Neuen Karlsruher Schifffahrts-A. G., wurde hierzu in einer gemeinschaftlichen Betriebsleitung unter der neutralen Bezeichnung „Eilgüterdampferverkehr“ vereinigt. Gemäß dem im Dezember 1916 zwischen der Heeresverwaltung und den vorgenannten Firmen geschlossenen Vertrag verpflichteten sich diese, zwischen Rotterdam und Amsterdam und Straßburg/Kehl bzw. auf dem Main bis Frankfurt den bisherigen regelmäßigen Güterdampferverkehr fortzusetzen und ihn der Veranlassung der Heeresverwaltung entsprechend nach

¹⁾ Von Bruchstücken abgesehen hatten diese Bestrebungen indessen keinen Erfolg.

und von allen Stationen auf dem Rhein zu erweitern. Die Leitung des Eilgüterdampferverkehrs wurde einem aus je einem Vertreter der beiden Konzerne zusammengesetzten Vorstand übertragen. Im Außenbetrieb war die Dienstleistung in und unterhalb St. Goar der Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft, oberhalb St. Goar der Rhenus Transportgesellschaft übertragen. Es waren aber allerorts (abgesehen von Rotterdam) gemeinsame Agenturen vorgesehen. Beide Konzerne unterwarfen ihr Güterbootmaterial dem Verträge, die Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft 12 „Industrie“boote mit 4000 PS und 6500 t Tragfähigkeit, die Mannheimer Lagerhausgesellschaft 9 „Badenia“boote mit 4400 PS und 5500 t, die Rhenus Transportgesellschaft 34 „Rhenus“-boote mit 9300 PS und 17300 t, die Neue Karlsruher Schifffahrts-A. G. 4 „Karlsruhe“boote mit 2400 PS und 5200 t. Der Schifffahrtsgruppe blieb es vorbehalten zu bestimmen, wieviel und welche Dampfer im Betrieb sein sollten. Sie war aber gehalten, die Dampfer nach dem Verhältnis der Tonnagen der Kontrahenten in Fahrt zu stellen. Die Reedereien beförderten die ihnen von der S.G. und den Sba.s überwiesenen Transporte vorzugsweise. Im übrigen sollten sie für Erhaltung und Vermehrung der Privattransporte durch den Dienst bemüht sein. Während sie verpflichtet waren, diese mangels entgegenstehender Abmachungen zu dem vor dem Krieg bestehenden Tarif der Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft (zwei Klassen, je untergeteilt in Stückgut, 5 t, 10 t) zu befördern, zahlten die Heeresgüter nach einem um ein geringes erhöhten Tarif (dem Bahntarif nachgebildet; Normalgut und Spez. Tarif 1, Spez. Tarif 2 und 3 je zu einer Klasse vereinigt, 10 und 50 t-Satz, für geringere Mengen Zuschläge). Ein von den Reedereien gebildeter Frachtausschuß entschied im Benehmen mit der S.G. über Neufestsetzung von Frachten. In der Erwartung, daß durch vermehrte Fahrten (auf Veranlassung der S.G.) Ausfälle in den Erträgen der Güterdampfer entstünden, garantierte die Heeresverwaltung für jeden einzelnen in Fahrt befindlichen Dampfer pro Betriebstag eine tägliche Reineinnahme. Diese Garantiebeträge wurden auf der Tragfähigkeit der einzelnen Boote basiert, dergestalt daß geringere Sätze für die höheren t-Zahlen an höhere für die unteren anstießen. Die Garantiesumme betrug pro Tag durchschnittlich für die „Industrie“boote je M. 80.—, die „Badenia“boote je M. 79.—, die „Rhenus“boote je M. 78.—, die „Karlsruhe“boote je M. 162.—. Zur Erlangung des tatsächlich von der Heeresverwaltung zu zahlenden Betrages wurde von der Frachteinnahme aus Heeres- wie Privattransporten die Vergütung für die Besatzung, die Auslagen für Brenn- und Schmiermaterial sowie die sonstigen Fahrtunkosten abgezogen. Soweit sich dann nicht die volle garantierte Reineinnahme ergab, mußte die Heeresverwaltung zuzahlen. Etwaige Überschüsse waren zunächst auf die Mindererträge anderer Dampfer zu verrechnen, erst ein dann bleibendes Plus zur Hälfte der Heeresverwaltung und den Reedereien zuzuweisen. Zur Vertretung ihrer Interessen war der S.G. das Recht eingeräumt, bei der Betriebsleitung, die in Köln ihren Sitz nahm, einen besonderen Kommissar mit weitgehenden Einblicksrechten zu unterhalten, eine Stelle, die im

April 1917 mit der Schaffung der der Schifffahrtsgruppe West in Duisburg unterstellten Betriebsstelle Köln besetzt wurde.

Mitte Januar 1917 wurde der Betrieb mit 29 Dampfern unter Zugrundelegung eines vielversprechenden Fahrplans begonnen. Danach gingen zweimal wöchentlich von Rotterdam und einmal von Amsterdam Boote nach dem Oberrhein, korrespondierend je ein Boot von Mannheim und Frankfurt nach Rotterdam und eines von Mannheim nach Amsterdam. Für den Verkehr zwischen Mannheim und Duisburg wurden drei Kategorien gebildet: Zu Tal wie zu Berg gingen wöchentlich ab je zwei „direkte Dampfer“, d. h. solche, die lediglich nach Köln und Düsseldorf anliefen, dann je zwei „Hauptstationsdampfer“, die außerdem noch mit Worms, Mainz, Bingen, Koblenz, Mülheim und Ürdingen verkehrten, und schließlich je zwei „Zwischenstationsboote“, die zwischen Frankfurt und Duisburg an allen Plätzen anlegten. Anschließend war Bedienung des Oberrheins bis Straßburg/Kehl vorgesehen.

Es galt nun, dieser Organisation das Substrat ihrer Existenz zu geben, d. h. ihr hinlängliches Frachtgut zu verschaffen und damit die Bahn zu entlasten. Gelegentlich einer Ende Dezember 1916 stattgefundenen Besprechung zwischen Vertretern der S.G., der rheinischen Eisenbahndirektionen und der privaten Verkehrsunternehmen stellten erstere den Antrag, zur Belieferung des Eildampferverkehrs und Entlastung der Bahn nacheinander Sperren im Bahnverkehr zu verhängen

1. über alle Sendungen von und nach den durch den Dampferverkehr verbundenen Rhein- und Mainstationen,
2. über den einfach gebrochenen Verkehr,
3. — hinreichende Leistungsfähigkeit des Dampferdienstes vorausgesetzt — auch über den doppelt gebrochenen Verkehr.

In diesen Forderungen, besonders der letzten, spiegelt sich der Plan eines führenden Schifffahrtstreibenden wieder, der, Ende November 1916 gegeben, auf die Errichtung des Eilgüterdampferverkehrs überhaupt von Einfluß war. Danach sollte jedem der Hauptumschlagsplätze am Rhein ein gewisses Eisenbahnhinterland zugewiesen werden. Alles Stückgut, das aus einem Hinterland in ein anderes — im Auge hielt man wohl nur weiter voneinander getrennte Gebiete — ging, sollte per Bahn nach dem zuständigen Rheinhafen gebracht, von dort per Eilgüterboot nach dem Hafenplatz des anderen Hinterlandes und von dort wieder per Bahn zum Bestimmungsort befördert werden. Damit sollte, da man die Güterbewegung auf und von bestimmten Plätzen konzentrierte, der Wagenbedarf und -umlauf vermindert werden. Die Ausführung dieses Planes, der auf den ersten Blick etwas Bestechendes hat, würde sich mit großer Wahrscheinlichkeit als schädlich erwiesen haben. Einmal wäre der Transportweg zumeist verlängert und, wenn schon die Bahnstrecken verringert wurden, durch die Inanspruchnahme der Dampfer der Gesamtaufwand an Beförderungsmitteln und Personal vermehrt worden. Zweitens hätte die Umlenkung der Güter eine vollkommene Neugestaltung der Fahrpläne und der Streckenbelegung be-

Die Kriegsorganisation der Rheinschifffahrt.

dingt. Es wäre eine Mehrbelastung der Ost-Westlinien ~~eingetreten~~, d. h. der im Kriege schon genügend belasteten Verkehrsrichtung. Zweifelhaft mußte des weiteren sein, ob die Umschlagseinrichtungen an den Hafenplätzen den neuen Aufgaben gewachsen waren. Schließlich war fraglich, ob die bei Anfangs- bzw. Endstrecken schlechte Wagenausnutzung bei dem vorgeschlagenen Transportsystem eine bessere geworden wäre. Auch ohne daß dieser Vorschlag zur Sprache gebracht worden wäre, verhielten sich die Eisenbahnvertreter gegenüber den Wünschen der S.G. auf Abdrängung des Bahnverkehrs auf den Wasserweg zurückhaltend. Immerhin: Nachdem die den Verkehr hemmende Eisperiode im Februar 1917 vorbei war, erfolgte Anfang März die Sperrung des Eil- und Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehrs mit einigen Ausnahmen zwischen den Bahnstationen im Bereich des Eildampferverkehrs. Dabei sollte das Eilgut dem Güterbootdienst der „Köln-Düsseldorfer Rhein-Dampfschiffahrt“, der schneller und regelmäßiger arbeitete, das Frachtgut dem Eilgüterdampferverkehr zugute kommen. Damit war ein quantitativ befriedigendes Ladungsangebot für diesen gegeben. Aber es wurde dabei in unvorhergesehenem Maße sperriges Kleingut, insbesondere an den Zwischenplätzen angebracht, so daß der Betrieb die Regelmäßigkeit einbüßte. Die „direkten“ und „Hauptstationsboote“ konnten nicht mehr durchgeführt werden, die meisten wurden zum Zwischenstationsverkehr herangezogen. Andererseits mußten Pendelboote zwischen Köln und der Ruhr sowie zwischen Frankfurt und Mannheim eingesetzt werden. An einzelnen Plätzen wurde zeitweise die Güterannahme für die Dampfer eingestellt. Hatte die Betriebsleitung vorher erklärt, einen Verkehr von 90 000 t monatlich bewältigen zu können, fuhr man nur im März mit 40 Booten 26 000 t, im April 29 000 t. Während in Friedenszeit ein Güterboot monatlich zwei Hin- und zwei Rückreisen zwischen Ruhrort und Mannheim leistete, brachte man es jetzt nur auf einundeinhalb Reise. Die Ursache des Mißerfolges lag größtenteils im Personal: An Zahl wie Tüchtigkeit blieb es hinter den Anforderungen zurück. Durch zahlreiche Reklamierung von Heeresdienstpflichtigen half man dem Mißstand teilweise ab. Auf den „Rhenus“-dampfern wurden zum größten Teil Holländer beschäftigt, die sich zwar etwas teurer stellten, aber deutsche Kräfte sparten. Der Mangel an Umschlagspersonal blieb der fühlbarste. Mit Gelegenheitsarbeitern, abkommandierten Heimatsoldaten, Gefangenen behalf man sich, soweit es ging: die Leistungen blieben gering. So kam es, daß Anfang April die Betriebsleitung des Dampferverkehrs beantragte, die Eisenbahn möge den Stückgutverkehr wieder übernehmen, dafür aber den Dampfern den Verkehr der Anschlußgleisinhaber zuweisen, da die Schifffahrt auf diese Art mehr das ihr eher entsprechende Massengut erhalte. Eisenbahnseits verhielt man sich dem Wunsch gegenüber angesichts des Mißerfolges mit dem Stückgutverkehr ablehnend. Man dachte dabei daran, daß der Massengutverkehr auch für die Bahn der weniger belastende sei, und daß mangels Fuhrwerk die Anschlußgleisinhaber nicht das Gut zum und vom Schiffs Umschlagsplatz bringen könnten. Man trug aber einem Teil der Wünsche des Eildampferdienstes

durch Aufstellung einer später vergrößerten Liste von wieder zum Bahntransport zugelassenen Gütern Rechnung. Einerseits führte nämlich eine Reihe Versender Klage darüber, daß sie Güter mit dem Schiff befördern müßten, die diesen Transport nicht vertrügen. Andererseits weigerten sich die Reeder gewisse Güter anzunehmen, die ihnen auf dem Boot unmäßig Platz wegnahmen oder deren Transport gefährlich war. Dieserhalb wurden gewisse Güter wieder auf die Bahn verwiesen. Außerdem wurden für sperrige per Schiff zu befördernde Waren Frachtsätze in Höhe des $1\frac{1}{2}$ —3fachen normalen Satzes festgelegt. Gegen Ende Mai wurde die Betriebsleitung der größten Schwierigkeiten Herr und führte den Dienst weitmöglichst nach dem ursprünglichen Fahrplan mit „direkten“, „Hauptstations“- und „Zwischenstations“-booten durch. Es gelang dies, da man sich mit dem Personal den Anforderungen mehr angepaßt hatte, statt dem vielfach sperrigen Kleingut mehr größere Ladungspartien erhielt, und da gleichzeitig die Anforderungen nachließen (Beförderungsziffer Juni-September 1917 je etwa 22 000 t). Man verringerte die Zahl der im Betrieb befindlichen Dampfer bis auf 33. Im Spätsommer wurde die Hollandfahrt auf nur einen Dampfer wöchentlich reduziert, der bis dahin noch existierende Pendeldienst Frankfurt-Mannheim und Duisburg-Köln aufgehoben. Der Grund zum Rückgang der Anforderungen im Sommer lag in einer Unterbietung der Tarifraten durch die Konkurrenz der Holländer. Im Einverständnis mit der S.A. nahm nunmehr der Eilgüterdampferverkehr auch seinerseits Frachten zu den Raten jener an.

An Schwierigkeiten sowohl zwischen den am Eilgüterdienst beteiligten Reedereien wie zwischen diesen und der S.A. fehlte es nicht. Erstere äußerten sich unter anderem in der Frage der Vertretung an den einzelnen Plätzen. Den dem Vertrage zufolge allerorts errichteten Zentralagenturen standen die Sonderinteressen der beiden Konzerne entgegen, deren jeder bzw. sein Vertreter an dem einzelnen Transport durch den außerhalb des Vertrages stehenden Umschlag des Gutes, gegebenenfalls An- und Abfuhr, Lagerung und Spedition interessiert war. Nachdem alle Anordnungen von oben an den Widerständen der Platzvertreter gescheitert waren, fand man sich damit ab, daß an den Hauptplätzen jede Reederei ihre Dampfer durch ihre eigenen Vertreter abfertigen ließ. Schwierigkeiten zwischen der S.A. und den Reedereien ergaben sich einmal aus der Auslegung der Vertrages, so in Hinsicht auf den Umfang der zugunsten der Reedereien zu buchenden Unkosten und in Hinsicht auf die Anrechnung von Eis- und Reparaturtagen. Zweitens waren die Reeder mit der Erfüllung von zwei Obliegenheiten nicht so bei der Hand, wie dies seitens der S.A. gewünscht wurde, nämlich der Rechnungslegung und der Verkehrsberichterstattung. Schließlich bestand noch betrieblich eine Differenz, insofern die Reeder auch noch ihren Beurtkahndienst betrieben, der dem Eildampferdienst einen Teil der Güter nicht zukommen ließ, deren Transport auf beide Arten erfolgen konnte.

Die Versender gewannen im allgemeinen dem Eilgüterdampferverkehr keine Freude ab. Waren zwar die Schiffsfrachten für weitere Ent-

fernungen geringer als die Bahntarife, so überstiegen sie diese für die nahen Entfernungen. Dazu traten die hohen Nebenkosten (für Umschlag usw.). Besonders geklagt wurde über die übermäßig lange Transportdauer im allgemeinen und häufige Güterverschleppungen im einzelnen. Die Wiederübernahme des Verkehrs durch die Bahn wurde gewünscht. Gelegentlich fand daher auch eine Umgehung des Schiffstransportes statt, in dem Güter an oder nach nicht in den Eildampferdienst einbezogenen, zum Teil etwas landein gelegenen Stationen aufgegeben wurden. Fuhrwerkemangel und Spesenerhöhung verhinderten indessen eine Ausdehnung dieser Übung.

Mit Herbstbeginn 1917 nahm das Ladungsangebot wieder zu. Infolge Kleinwassers stiegen die Schiffsmieten. Statt wie bisher überlagen die Tarifsätze des Eilgutdienstes nun unter dem allgemeinen Marktpreis. Es kam vor, daß Spediteure eine Ladung zum Marktpreis hereinnahmen und sie dann durch den Eilgutdienst zu der fixen, niederen Friedensrate befördern ließen. Es kamen jetzt auch größere Ladungen von Holland unter Mithilfe der deutschen Handelsstelle im Haag. Auf Betreiben der S.A. bedienten sich auch andere kriegswirtschaftliche Organisationen, z. B. die Reichsgetreidestelle, die Bezugsvereinigung der deutschen Landwirte, soweit angängig, des Dampferdienstes für ihre Transporte. Überhaupt arbeiteten auf dem Gebiet der Überführung weiterer Frachtmengen auf den Wasserweg S.A. und Reedereien gemeinsam. Indessen blieben die Erfolge gering. Es zeigte sich durchweg, daß die Überleitung der Transporte von Werken, die ganz oder teilweise auf den Bahnverkehr eingestellt waren, auf den Wasserweg insgesamt einen größeren Aufwand verursachen würde. So kam man in der Frage der Überführung der Transporte der Anschlußgleisinhaber, die zwischen Bahn, S.A. und Interessenten nach allen Seiten hin diskutiert wurde, zu keiner positiven Lösung. Desgleichen nicht in der der Überführung von Transporten im gebrochenen Verkehr: Soweit man diesen Zwang bahnsseitig verantworten zu können glaubte, kamen nur geringe Transportmengen in Betracht, die ebenfalls so einen größeren Gesamtaufwand erfordert hätten. Lediglich auf einem beschränkten Gebiet machte man einen Versuch: Der direkte Wagenladungsverkehr des bergisch-niederrheinischen Industriegebietes (umgrenzt von der Linie Köln-Siegburg-Siegen-Iserlohn-Hamm-Recklinghausen-Gladbeck-Dinslaken-Ruhrort) nach Amsterdam und Rotterdam wurde Mitte September 1917 gesperrt. Der somit gebrochene und auf den Rhein gebrachte Verkehr war aber nur geringfügig. Andererseits übten von Oktober an Sperren, die die Eisenbahn nicht mit Rücksicht auf den Eildampferdienst, sondern lediglich infolge zeitweiliger Verstopfungen bald hier, bald dort in kleinerem oder größerem Ausmaß verhängte, Einfluß auf das Ladungsangebot für die Güterboote, das namentlich am Oberrhein zunahm. Die Sperren der Bahn hatten stellenweise eine Überfüllung der Lagerräume zur Folge, und diese wieder oft beträchtliche Verzögerungen in der Entladung der Dampfer. Nachdem bereits der Herbst durch Witterungseinflüsse ungünstig gewirkt hatte, erzwang im Dezember Eis die Einstellung des Mainverkehrs und zu niedriger

Wasserstand die der Fahrten oberhalb Mannheims. Diese hatten eine Weile zuvor eine gute Grundlage in Calcium-Karbid- und Ferrosiliciumtransporten aus der Schweiz, die bei eingestellter Baselfahrt ab Straßburg/Kehl über den Rhein geleitet wurden. Die Betriebsschwierigkeiten hatten eine erneute Vermehrung des Schiffsmaterials zur Folge. Nachdem man im November vorübergehend den Dampfern vereinzelt Eilkähne beigegeben hatte, stieg die Zahl der Dampfer im Dezember wieder auf 42. Die Transportmenge der drei letzten Monate 1917 belief sich aber immerhin nur auf je rund 24 000 t.

Mit Jahresbeginn 1918 wurden die Frachten im Hollandverkehr um 30 vH. erhöht. Die Erhöhung der Inlandfrachten wollte man bis zu der für den 1. 4. 1918 erwarteten Erhöhung der Eisenbahnfrachten verschieben, da während des Winters die Leistungsfähigkeit der Boote geringer war, das Widerstreben des Publikums gegen den Wassertransport nicht vermehrt werden sollte, und da man mit der Erhöhung auch eine Revision des Tarifs für notwendig hielt. Mitte Januar trat mit erhöhtem Wasserstand — gegen Ende war allerdings eine Hochwasserperiode zu überwinden — und besserer Wagengestellung eine Entspannung der Lage ein. Februar/März gelang es sogar mit 37 Dampfern je rund 27 000 t zu fahren. Indessen war bereits Ende Januar 1918 bei der S.A. der Entschluß gereift, den Vertrag mit den Reedereien zu kündigen. Dies geschah zum 1. 4. 1918. Doch setzten die Reedereien den gemeinschaftlichen Dienst noch bis Monatsende fort. Das finanzielle Ergebnis war für die S.A. betrüblich. Nur in Ausnahmefällen hatten Reisen eine den Garantiebtrag überschreitende Einnahme erbracht. Allerdings waren die Fahrtselbstkosten, aber ohne Verzinsung und Amortisation gedeckt. Die Rhein-Seegruppe wies hierüber einen Überschuß von 160 000 M., die Fendelgruppe einen solchen von 169 000 M. auf. Die Höhe der Garantiebeträge, die Verzinsung, Amortisation und Direktionskosten eingeschlossen, war damit aber noch nicht erreicht. Die S.A. hatte an Rhein- und See 457 000 M., an Fendel 485 000 M. zu zahlen. Die höchsten Zubeßen waren für die Monate März/Juni und Oktober/Dezember 1917 zu leisten, die geringsten für den März 1918. Dies möchte den Anschein erwecken, als sei der Vertrag gerade zu der Zeit aufgehoben worden, wo sich bessere Verhältnisse anbahnten. Dem war nicht so. Denn obschon die Bahnsperre bestehen blieb — man schritt allerdings auch nicht über das bisherige Maß hinaus —, blieb die Beschäftigung der von den Reedern in Dienst gehaltenen Boote im ganzen Jahre 1918 gering.

Außerlich stellt sich die staatliche Organisierung des Eilgüterdampferverkehrs als ein Mißerfolg dar, an dem äußere Umstände, so Witterungseinflüsse und Wagenmangel auf der Bahn, mitbeteiligt sind. Wie ist sie an sich zu werten? Von dem in erste Linie zu rückenden Gesichtspunkt des Krieges aus muß jede Organisation den Einsatz von Menschen und Mitteln am Ort der größten Notwendigkeit erstreben. Der Wunsch, die deutschen Reeder zu unterstützen, hat hiivor keinen Stand. Soweit es die zwischenstaatliche Leistungsbilanz vertrug, war Einspannung nicht-deutscher Kräfte, hier der Holländer,

wünschenswert. Für einen Entschluß, Transporte von der Bahn auf das Wasser zu bringen, war die Frage zu entscheiden: Ist mit einem geringeren Einsatz der Bahn die notwendige Leistungsfähigkeit wiederzugeben oder die Mehrleistungsforderung der Schifffahrt zu übertragen? Dabei ist die Schwierigkeit nicht aus dem Auge zu lassen, die sich ergibt, wenn eine neue ungeübte Kraft, deren Stärke man nicht kennt, Arbeiten übernimmt von einer überanstrengten, aber noch kräftigen, geübten älteren. Die umfangreichen Reklamierungen von Mannschaften aus dem Heer, wie die vorgekommenen Schwierigkeiten deuten im Effekt auf eine unrichtige Beantwortung der Fragen, so man sie sich vorlegte, hin. Andererseits ist der S.A. recht zu geben, wenn sie dieses Transportproblem aufnahm, bevor es brennend, d. h. eine plötzliche Rettungsaktion notwendig wurde. War man zu der Erkenntnis gelangt, daß eine Heranziehung der Schifffahrt zu bisher von der Bahn geleisteten Transporten notwendig sei, so boten sich verschiedene Möglichkeiten der Durchführung: Man konnte einmal den Bahntransport in zu bestimmenden Grenzen sperren und die Erledigung der Transporte ohne welche Verbindlichkeit der Schifffahrt überlassen, der man nur gegebenenfalls Personal zur Verfügung stellen mußte. Oder man verlangte von der Schifffahrt bestimmte Leistungen, wogegen man dann Garantien zu übernehmen hatte. Es empfahl sich dann Leistung und Garantie möglichst eindeutig festzulegen, derart daß der Staat die Leistung lediglich zu kontrollieren, aber nicht selbst in Anpassung an die Verhältnisse des Augenblicks mitzubestimmen hatte. Die Garantien waren so zu bemessen, daß dem Partner ein geldliches Interesse an seiner Leistung blieb. Dem Vertrag zufolge konnten die Reeder keines haben, solange sie nicht die Hoffnung hegen konnten, über den Garantiebetrag hinaus zu verdienen, was bei dessen ausreichender Bemessung und den Arbeitsschwierigkeiten nicht zu erwarten war. Zu erreichen ist ein Interesse, wenn der gewährleistete Zuschuß bei völlig unzureichender Beschäftigung noch nicht die Gesamtkosten decken hilft, vielmehr die hypothetische tatsächliche Einnahme zuzüglich Zuschuß eine von Fall zu Fall steigende Linie bildet, dergestalt, daß der Zuschuß immer geringer wird, bis der Punkt seines völligen Wegfalles erreicht ist. Bei Widerstreben der Unternehmer und gleichzeitigem Bedürfnis nach einer festen Organisation bleibt für den Staat als letzter Ausweg, Schiffe in Miete zu nehmen (eventuell zwangsweise) und eine eigene Organisation aufzuziehen. Dabei ist aber zu bedenken, daß eine staatliche Organisation aus ihrer Wesenheit heraus gewöhnlich mit einem großen Kontrollapparat und statistischem Aufwand arbeitet, Dingen, die sich bei der lockeren Staatsleitung des Eilgüterdampferverkehrs schon reichlich bemerkbar machten. — Sofern in größerem Umfang Staatstransporte erfolgen müssen, erscheint Vergebung an die einzelnen Unternehmen nach Maßgabe des Preises anzuraten. Es empfiehlt sich Begleichung entstehender Rechnungen durch eine zentrale Stelle. Die Nachprüfung der berechneten Frachten wird vorteilhaft einer Prüfungsstelle übertragen, die am Ergebnis der durch sie ersparten Beträge interessiert ist.

Diese Kritik des staatlich organisierten Kriegsgüterdampferdienstes auf dem Rhein soll zur Durchleuchtung des Problems staatlicher Verkehrslenkung in Notzeiten schlechthin beitragen. Im Kriege bedeuten die ökonomischen Richtlinien wenig, wenn nicht Kraft und Wille der Nation dahinterstehen. Ohne die tatsächlichen Leistungen zu schmälern, wird man bei kritischer Betrachtung der vorgeschilderten Betriebsvorgänge sagen müssen, daß die angewandte Energie nicht allseitig der zum Gelingen erforderlichen entsprach. —

III. Versailles und die Rheinschifffahrt.

1. S.G. West und C.I.N.C.

Das Waffenstillstandsabkommen, das Deutschland unter dem Druck der verlorenen Schlachten des Sommers und Herbstes 1918, sowie des Novemberumsturzes im Innern am 11.11.1918 mit den Alliierten zu schließen sich genötigt sah, legte im Abschnitt V die Besetzung der deutschen linksrheinischen Gebiete sowie von drei rechtsrheinischen Brückenköpfen um Mainz, Koblenz und Köln von je 30 km Radius, wozu auf Grund des Ergänzungsabkommens vom 16.1.1919 noch der kleinere Brückenkopf Kehl trat, durch die Alliierten fest. Abschnitt VII in Verbindung mit Zusatznote 2 bestimmte, daß alle innerhalb des zu besetzenden Gebietes liegenden Verkehrswege jeder Art einschließlich des Rheines unter die unbeschränkte Befehlsgewalt des Höchstkommmandierenden der Alliierten traten. In allen von den deutschen Truppen zu räumenden Gebieten mußte das gesamte Material sowie Zivil- und Militärpersonal, das augenblicklich zum Unterhalt und Betrieb der Verkehrswege verwandt wurde, vollständig beibehalten werden. Alle die Verkehrswege betreffenden Dokumente waren zur Übergabe bereit zu halten. Sämtliche den Alliierten abgenommenen Lastkähne mußten diesen zurückgegeben werden. Schließlich war noch in Abschnitt XXVIII bestimmt, daß Deutschland bei der Räumung der belgischen Küste und der belgischen Häfen auch sämtliches Hafen- und Flußschiffahrtsmaterial, Schlepper und Kähne zurückzulassen habe. In Verhandlungen, die Mitte November 1918 in Nancy und Anfang Dezember in Trier stattfanden, wurden Richtlinien für die Durchführung dieser Bestimmungen in Bezug auf die Schifffahrt des besetzten Gebietes festgelegt.

Ende des ersten Dezemberdrittels standen die Alliierten am Rhein. Damit begann für die Rheinschifffahrt eine Zeit weitreichender Beschränkungen, die zum Teil bis nach der Unterzeichnung des Paktes von Versailles, also Juli 1919, zum Teil auch noch über das Inkrafttreten des Vertrages (10.1.1920) hinaus währten. Sie waren der Ausfluß der Tätigkeit der Commission Interalliée de Navigation de Campagne (abgekürzt: C.I.N.C., zu deutsch: Interalliierte Feldschiffahrtskommission), die im Auftrage des alliierten Oberkommandos ein unumschränktes Kontrollrecht über die Rheinschifffahrt ausübte. Zur Durchführung und Übermittlung ihrer Befehle zog die C.I.N.C., die sich in Köln niederließ, die Schifffahrtsgruppe West, deren Stab auch nach Köln verlegt wurde, und der für die aus der Besetzung des Rheinlandes sich ergebenden Rheinschiffahrtsfragen ein Beirat von Rheinschiffahrttreibenden zugegeben wurde, heran. Aus der der deutschen

Heeres- und Kriegswirtschaft dienenden Organisation wurde damit plötzlich teilweise ein alliiertes Ausführungsorgan, während sie andererseits jetzt Aufgaben der deutschen Nachkriegswirtschaft zu lösen hatte. Aber auch die Rheinschiffahrt selbst erhielt teilweise gewissermaßen den Charakter eines Hilfsbetriebes der Alliierten bzw. eines mit ihrer Unterstützung betriebenen Unternehmen: Das fahrende Personal hatte sich in der ersten Besatzungszeit durch besonderen Paß und Armbinde als zu den Besatzungsarmeen gehörig auszuweisen, genoß auch zeitweise besondere Lebensmittelzuweisungen seitens der Alliierten. Andererseits unterlag die Schiffahrt einschneidenden Behinderungen. Jeder einzelne Transport bedurfte der Genehmigung der Alliierten, d. h. jedes Schiff mußte einen Ladeschein nach bestimmtem Muster („Manifest“) mit sich führen, auf dem vor der Abfahrt der Vermerk „transport autorisé“ durch die C.I.N.C. bzw. ihre Unterorgane angebracht war. Als solche waren Centres de Contrôle an den Hauptplätzen des Rheines, so in Emmerich, Duisburg, Köln, Koblenz, Mainz, Mannheim, Lauterburg und Straßburg (die letzteren zwei der Commission de Navigation d'Alsace-Lorraine unterstehend) errichtet, die, wie die C.I.N.C. durch S.G. West Stab, durch die Sba.s und Betriebsstellen der S.G. West mit den Schiffahrttreibenden, Wasserbau- und Hafenbehörden usw. verkehrten. Außer der Kontrolle durch die Centres de Contrôle fand eine solche weiter auf Strom durch eigens zu diesem Zweck eingesetzte Kontrollboote — Dutzende deutscher Motorboote sowie kleinere Dampfboote wurden hierzu beschlagnahmt — und in den Häfen durch Posten — immer mit dem Ziel der Verhinderung von Kriegstransporten — statt. In Verletzung des Waffenstillstandsabkommens wurden auch Posten in allen rechtsrheinischen Häfen, die nicht in das besetzte Gebiet fielen, namentlich in Karlsruhe, Mannheim, Duisburg-Ruhrort, aufgestellt. Der Verkehr zwischen dem besetzten und unbesetzten Gebiet unterlag zum großen Teile noch besonderen Beschränkungen, d. h. Verboten und einem eigenen Bewilligungsverfahren. Die Nachtfahrt war untersagt. Ungerechtfertigte Beschießungen, bei denen wiederholt Schiffs- und Wasserbaupersonal zu Tode kam, beunruhigten die Schiffahrt und zwangen dazu, gefährliche Stellen als Ankerplatz zu vermeiden, wodurch die schon anderweitig eingeschränkte Fahrzeit manchmal noch weiter gekürzt wurde. Zahlreiche und überraschende Requisitionen von Schiffen wie Landanlagen, zeitweilige Schiffahrtssperren an den Grenzen des besetzten Gebietes wirkten weiter störend. Schließlich erschwerte die im Anfang der Besatzungszeit fast völlige Unterbindung des Telephon- und Telegrammverkehrs die Disposition über die Betriebsmittel. Alle diese Hemmungen haben insgesamt herbeigeführt, daß in der ersten Jahreshälfte 1919 allein durch die Maßnahmen der Besatzung nach Schätzung der S.G. West eine Minderleistung der Rheinschiffahrt von etwa 20 vH. der möglichen Leistung eintrat. Weiter waren die Schiffahrttreibenden durch den Zwang zur Auskunftserteilung über Angelegenheiten ihres Betriebes, namentlich über die Verwendung des Schiffsparkes belastet. In erster Linie traf der Auskunftszwang die S.G. West und ihre Unterorgane, die oft in kürzester Frist über alle

nur denkbaren technischen und wirtschaftlichen Fragen der Rheinschifffahrt Auskunft erteilen, selbst ganze Büchereien betreffend Strombau und -verkehr den Alliierten liefern mußten. Durch die notgedrungene Mitwirkung an der Auslieferung von Kähnen, die bei Waffenstillstandsabschluß sich in Belgien befunden hatten, und an der Rückgabe der den Alliierten abgenommenen Kähne ergab sich ebenfalls ein umfangreiches Arbeitsfeld, das auch nach Friedensschluß erhalten blieb. Namentlich die Restituierung der Drughornschiffe, der „Rhenus“-dampfer des Lloyd Rhéna, der „Bayern“-kähne der „Fluviale“ stellte, zumal deutscherseits die Verpflichtung hierzu — vergeblich — bekämpft wurde, eine größere Aufgabe.

Erfreulicher für die Rheinschifffahrt war die Hinwirkung der Alliierten auf Aufhebung der 1917 eingeführten 7 proz. Verkehrssteuer. Eine Entscheidung des alliierten Höchstkommmandierenden vom 30. 6. 1919 besagte, daß die Alliierten sich nicht an ein während des Krieges ohne Zustimmung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt erlassenes Gesetz gebunden sehen könnten und eine Erhebung der Steuer von alliierten Untertanen nicht erfolgen dürfe. Zur Vermeidung einer Minderung der Konkurrenzfähigkeit der deutschen Unternehmen sah sich die Reichsregierung veranlaßt, mit Wirkung vom 23. 7. 1919 die Erhebung der Verkehrssteuer auf dem Rhein einzustellen.

Die Durchführung von Transporten für die Alliierten ergab eine weitere Aufgabe der S.G. West. Zunächst mußte noch Ende 1918 fast die ganze Personendampferflotte des Rheins mobil gemacht werden, um bisher in Deutschland in Gefangenschaft gewesene alliierte Heeresangehörige über Rotterdam abzutransportieren. Später diente ein Teil der Personendampfer den Besatzungsarmeen zu Vergnügungsfahrten. Ab Januar 1919 erfolgten umfangreiche Lebens- und Futtermittel- sowie sonstige Heeresguttransporte für die Alliierten von Rotterdam nach fast allen größeren deutschen Rheinplätzen. Sie beliefen sich allein im ersten Halbjahr 1919 auf 440 000 t. Als Ausführungsorgan diente der S.G. West dabei die Allgemeine Verfrachtungsstelle. Entsprechend wurden in Rotterdam ein Schiffahrtsbeauftragter sowie eine Zweigstelle der A.V. eingesetzt. Neben der Durchführung der Alliiertentransporte lag ihnen auch die der für die deutsche Zivilbevölkerung für Rechnung der deutschen Lebensmittelstellen und Wirtschaftsgesellschaften einkommenden Transporte ob. Angesichts der Erschöpfung der deutschen Vorräte gewann auch diese Tätigkeit großen Umfang.

Insgesamt ergaben bzw. erhielten sich für die Dienststellen der S.A. mit Kriegsende eine Reihe von Aufgaben, die ihren Fortbestand erforderlich machte. Die Krise der deutschen Staatsbahnen, die im Jahre 1919 akut wurde und sich so auch 1920 hinzog, verlangte nach wie vor eine Regulierung der Transporte entsprechend der Leistungsfähigkeit der verschiedenen Verkehrswege. Dies lief auch weiter auf eine Entlastung der Bahn durch die Wasserstraße hinaus. Wie während des Krieges war die Durchführung am leichtesten bei den Transporten amtlicher Stellen. Letztere walteten 1919 und größtenteils auch noch länger über der Wirtschaft Deutschlands. Es war die Zeit, da eine

allgemeine staatlich geleitete Planwirtschaft im Bereich der nächsten Möglichkeit lag und die kriegswirtschaftlichen Organisationen als deren künftige Träger hinreichenden Grund zum weiteren Dasein hatten. Und selbst als grundsätzlich die Würfel für die freie Wirtschaft gefallen waren, bot die Notwendigkeit einer vorsichtigen Überführung vom Zustand der Gebundenheit in den der Freiheit noch weiter die Möglichkeit, auch auf dem Transportgebiet das regulierende Prinzip aufrecht zu erhalten. Neben diesen nachkriegswirtschaftlich bedingten Gründen zu weiterer Tätigkeit der S.A. entstanden dieser durch die politische Lage bedingte Aufgaben einmal allgemein durch die Mitwirkung bei der Ausführung der auf die Binnenschiffahrt bezüglichen Bestimmungen des Friedensvertrages, dann speziell im Westen durch die Wirksamkeit der C.I.N.C.

So ist es zu verstehen, daß die während des Krieges in Ansehung der Binnenschiffahrt getroffenen Verfügungen durchgängig aufrecht erhalten wurden (Bekanntmachung vom 4. 2. 1919 — Reichs-Gesetzblatt 1919, Nr. 30, S. 159 — und Übergangsgesetz vom 4. 3. 1919 — Reichs-Gesetzblatt 1919, Nr. 55, S. 285—). Es wurde sogar die Bevormundung weiter ausgedehnt. Gemäß Verordnung des Reichsverkehrsministers, dem durch Kabinettsbeschluß vom 26. 9. 1919 die Schiffsabteilung unterstellt worden war, vom 7. 11. 1919 (Reichs-Gesetzblatt 1919, Nr. 217, S. 1877) durften alle auf deutschen Gewässern beheimateten Binnenfahrzeuge bis auf weiteres lediglich für den Transport von Lebensmitteln und Kohlen, die im Interesse des Deutschen Reiches Verwendung fanden, verwandt werden. Ausnahmen waren nur mit Genehmigung der S.A., der die Durchführung überlassen war, möglich. Wie die Verordnungen vom August 1917 blieb aber auch diese lediglich eine Bevollmächtigung. Denn durch die Ausführungsbestimmungen der S.A. vom 13. 11. 1919 wurde die Ausnahme zur Regel gemacht, nämlich generell die Genehmigung zur anderweiten Verwendung der Schiffe erteilt: das Ganze gesetzestechnisch ein Mißgriff. Die ebenfalls in der Verordnung fakultativ vorgesehene Meldepflicht wurde nur in beschränkten Fällen eingeführt, so für Duisburg-Ruhrort anders wie mit Kohlen oder Lebensmitteln beladene verlassende Schiffe. Von größerer Bedeutung war der Meldezwang, der durch Ausführungsbestimmung der S.A. vom 15. 1. 1920 für die zu Fahrten ins Ausland die Grenze überschreitenden Schiffe eingeführt wurde. Danach bedurfte jedes Schiff zu einer Auslandsreise einer schriftlichen Fahrerlaubnis, deren Ausstellung am Rhein durch die Sba.s erfolgte. Diese Kontrolle zielte, wie die Verordnung über die Veräußerung von Binnenschiffen vom 17. 1. 1918, die dadurch erst voll wirksam wurde, auf die Erhaltung des deutschen Schiffsparkes. Denn angesichts des damaligen international niedrigen Standes der Reichsmark war die Neigung, deutsche Schiffe ins Ausland zu verkaufen, stark gestiegen. Eine zweite Verordnung, die die Erhaltung der deutschen Binnenflotte im Auge hatte, erließ der Reichsverkehrsminister unter dem 28. 5. 1920 (Deutscher Reichsanzeiger Nr. 116 vom 31. 5. 1920). Sie machte die Zerschlagung oder sonstige Unbrauchbarmachung von Binnenschiffen von der vorherigen

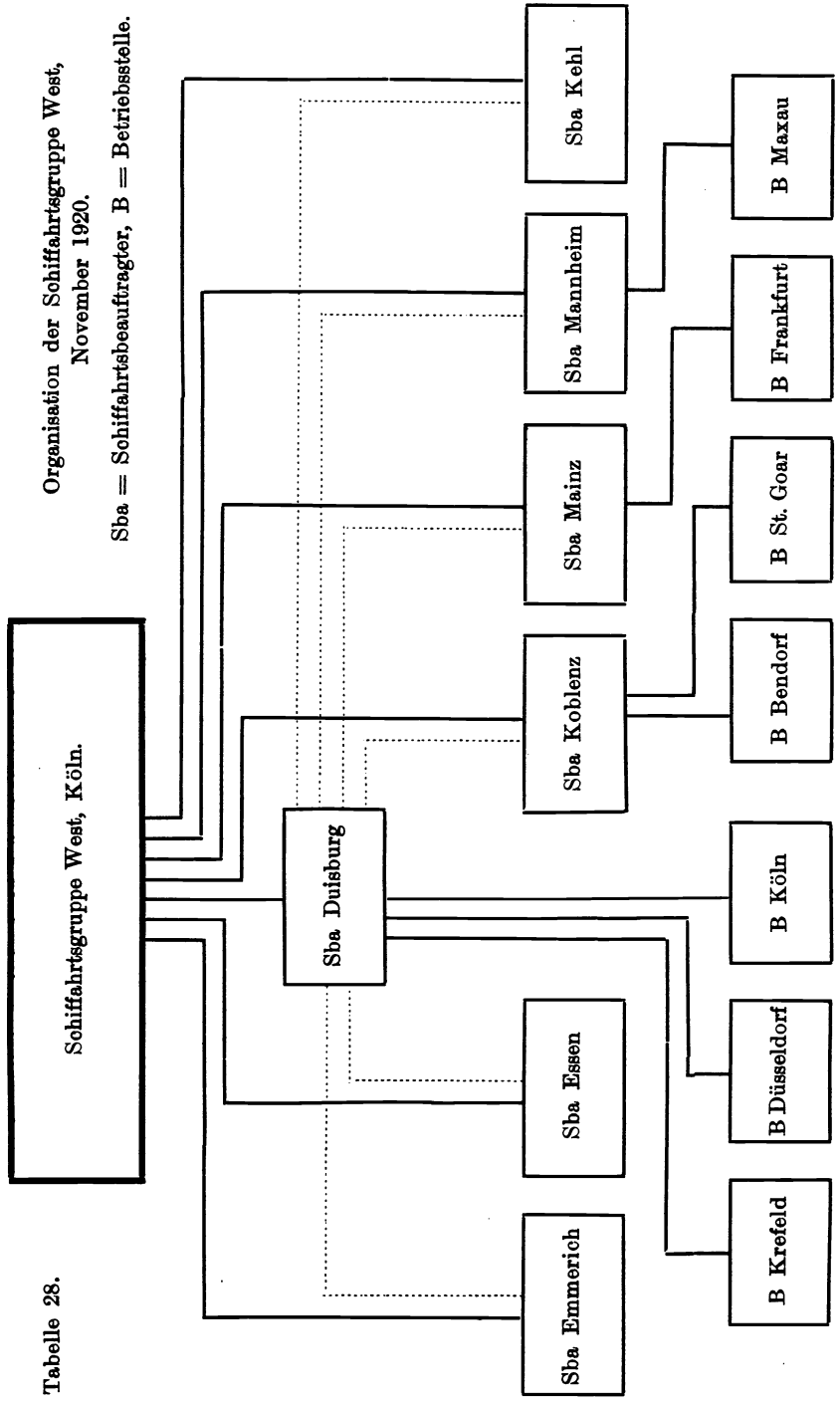
Genehmigung durch die S.A. abhängig. — Dem beaufsichtigenden und ordnenden Prinzip versuchte die S. A. besonderen Nachdruck zu verleihen durch die Unterhaltung von Verkehrsbeobachtern und Verkehrskontrolleuren, letztere in etwa den Stromaufsichtsoffizieren der Kriegsjahre entsprechend. Beiden Kategorien war als Ziel intensivste Beobachtung des Verkehrs und Vorbeugen gegen Stockungen gesetzt, wozu bei den Kontrolleuren noch sicherheitspolizeiliche Funktionen traten.

Die Weiterführung der ursprünglichen Aufgaben, das Hinzutreten neuer führte statt zu dem nach Kriegsende zu erwartenden Abbau der S.A. zu einer Verstärkung ihrer Organisation, insbesondere der S.G. West. Räumlich wurde allerdings durch die Ende 1919 erfolgte Errichtung der Schiffahrtsgruppen Nord-West (Münster) und Süd (München) ihr Geschäftskreis auf den Rhein, den Neckar, den Main bis Frankfurt einschließlich, die Mosel und den Rhein-Hernekanal beschränkt. Innerhalb dieses Gebietes fand ihr Dienststellennetz seit Beginn der Rheinlandbesetzung dagegen eine Verdichtung durch die Einsetzung neuer Sba.s und ihnen unterstellter Betriebsstellen¹⁾. Ende 1919 erfolgte die Verlegung der gesamten S.G. West an den Sitz ihres Stabes bzw. Hauptabteilung nach Köln. Der nunmehrige Sba. Duisburg stand indessen in gewissen Beziehungen weiter über den anderen Sba.s. Die Organisation der S.G. West am 1. 11. 1920 ergibt sich aus dem Schema auf S. 88.

Die Darlegung der Nachkriegsaufgaben der S.A. läßt erkennen, daß es sich bei ihnen überwiegend um solche vorübergehender Natur handelt. Mit wiederkehrender Leistungsfähigkeit der Bahn und Bedarfsdeckung durch die freie Wirtschaft, mit Erledigung der Friedensvertragsarbeiten sanken wesentliche Pfeiler der Daseinsberechtigung der S.A. Gleichwohl ist nicht zu bezweifeln, daß das Streben der verantwortlichen Leiter der S.A. dahinging, aus ihr eine dauernde Einrichtung zu machen, die die Verkehrsentwicklung auf den deutschen Binnenwasserstraßen beobachten, mit den Verkehrstreibenden enge Fühlung halten, auf glatte Abwicklung und möglichste Intensivierung des Verkehrs hinarbeiten sollte. Nicht mit diesen Zielen, sondern einerseits wegen ihrer selbständigen Organisation, andererseits wegen ihrer Bevormundungstätigkeit fand sie nach Kriegsende indessen starken Widerstand. Aus ersterem Anlaß von seiten der Wasserbaubehörden, die sich als Verwaltungsorgan der Binnenwasserstraßen aus ihrer Alleinstellung in eine mit der S.A. zu teilende versetzt sahen, aus letzterem Grunde von seiten der Mehrzahl der deutschen, dabei fast aller rheinischen Schiffahrtsinteressenten, die die volle Wiederherstellung der freien Wirtschaft wünschten²⁾. Diese Abneigungen gegen den Gedanken einer mit

¹⁾ Im Gegensatz zur Kriegszeit waren diese nicht mehr mit Sonderaufgaben betraut, sondern lediglich Zweigstellen der Sba.s.

²⁾ Die recht beträchtliche Opposition der östlichen Binnenschifffahrt verlangte u. a. Fortführung der planmäßigen Transportverteilung, Festsetzung der Frachten durch Ausschüsse der Schiffahrtsinteressenten, Vereinigung der Betriebe in Zwangsverbänden, Schaffung einer Zentralorganisation der Schiffahrtsunternehmer mit konsultativen und prohibitiven Befugnissen.



der privaten Binnenschifffahrt in enger Föhlung stehenden Reichsbehörende wurden überwinden durch die Schaffung einer Wasserstraßenabteilung in dem im Sommer 1919 ins Leben gerufenen Reichsverkehrsministerium, in der die Belange des Verkehrs neben denen des Baues ihre berechnigte Vertretung fanden. Zugleich erfolgte die Auflösung der S.A. zum 1. 4. 1921. Bereits zum 30. 9. 1920 war von dieser der Vertrag zwischen ihr und der Allgemeinen Verfrachtungsstelle, deren Lebensdauer verlängert worden war, gekündigt und diese liquidiert worden. Soweit Arbeiten der S.A. als ordentliche Verwaltungsaufgaben anzusprechen waren, gingen sie grundsätzlich an die Wasserbaubehörden über. Der von der S.A. aufgezogene umfangreiche Apparat der Verkehrsbeobachtung und Verkehrsstatistik wurde im Herbst 1921 weitgehend eingeschränkt, und zwar wohl stärker als dies im Interesse der Unterrichtung der obersten Verkehrsbehörende und der an den Verkehrsvorgängen Anteil nehmenden Kreise liegen dürfte¹⁾.

Allmählich erfolgte dann auch der Abbau der die Binnenschifffahrt betreffenden kriegs- und nachkriegswirtschaftlichen Verordnungen. So hob der Reichsverkehrsminister durch Bekanntmachung vom 9. 11. 1921 diejenige betreffend ausschließliche Verwendung der Binnenschiffe zu Kohlen- und Lebensmitteltransporten und die betreffend Genehmigungszwang für Schiffszerschlagungen auf, durch Bekanntmachung vom 10. 11. 1921 die verschiedenen Kriegsverfügungen betreffend Beschränkungen der Fahrzeugverwendung in bestimmten Relationen und für Lagerzwecke, durch Bekanntmachung vom 4. 2. 1922 die Auskunftspflicht der Inhaber von Schifffahrts- und Umschlagsbetrieben. Ein Reichsgesetz vom 19. 5. 1922 (Reichs-Gesetzblatt 1922, II, Nr. 7, S. 129) hob schließlich die Bekanntmachung des Bundesrates über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschifffahrt vom 18. 8. 1917 auf, gab aber gleichzeitig den Einzelschiffern die Möglichkeit, sich durch Mehrheitsbeschluß innerhalb eines Flußgebietes zu einem öffentlich-rechtlichen Kleinschifferverband zusammen zu schließen, von der indessen auf dem Rhein wie auf den meisten anderen deutschen Stromgebieten kein Gebrauch gemacht wurde²⁾. Die Bekanntmachung über wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschifffahrt vom 18. 8. 1917 war bereits durch Verordnung vom 15. 4. 1921 (R.G.Bl. 1921, Nr. 46, S. 488) außer Kraft gesetzt worden.

Der Abbau der S.A. ließ sich indessen im Stromgebiet des Rheins nur in beschränktem Umfang durchführen, da der Friede der Besetzung der Rheinlande und der Kontrolle der Rheinschifffahrt kein Ende setzte, vielmehr die auf die Verkehrswege bezüglichen Bestimmungen des

¹⁾ Vorbildung und Tätigkeit der Wasserbaubeamten geben übrigens wohl kaum eine geeignete Grundlage für eine Verwendung zur Verkehrsbeobachtung, sofern sich diese nicht nur auf einfache statistische Arbeit beschränken soll. Verkehrswirtschaftlich und -wissenschaftlich geschulte Persönlichkeiten dürften sich eher eignen.

²⁾ Bestehen blieb der Schifferbetriebsverband für die Oder und der Betriebsverband für die Oberländischen Kanalschiffer, während der Schifferbetriebsverband für das Stromgebiet der Elbe aufgelöst wurde. Vgl. Reichs-Verkehrsblatt, Abt. B, 1922, Nr. 36, S. 339.

Waffenstillstandsabkommens aufrecht erhalten wurden (vgl. S. 98). Der Notwendigkeit einer festeren Regelung des Unterstellungsverhältnisses der Schifffahrtswege des besetzten Gebietes unter den Höchstkommmandierenden der Alliierten während der Besatzungszeit trug die Interalliierte Rheinlandkommission Rechnung durch den Erlaß einer Verordnung betreffend die Zuständigkeit der C.I.N.C. (Nr. 17 vom 1. 4. 1920; ergänzt durch Verordnung 25 vom 15. 6. 1920, Verordnung 37 vom 20. 8. 1920, Verordnung 85 vom 28. 4. 1921 und Verordnung 106 vom 21. 2. 1922). Hierdurch wurde gleichzeitig die Stellung eines Vertreters der deutschen Regierung mit bestimmten Pflichten gegenüber der C.I.N.C. festgelegt. Dieses Amt wurde von der Reichsregierung in Fortführung des vorherigen Zustandes dem Leiter der S.G. West übertragen. Mit deren Auflösung (1. 4. 1921) verblieb der Dienststelle die nunmehr alleinige Funktion des *Délégué Technique Allemand près la C.I.N.C.*, im Deutschen Amtsverkehr „Deutscher Delegierter bei der Interalliierten Binnenschifffahrtskommission“ genannt¹⁾. Als Unterorgane des Deutschen Delegierten blieben an den Hauptplätzen der Rheinschifffahrt Sba.s weiter bestehen, die ab Herbst 1921 als Unterdelegierte für Schifffahrtsangelegenheiten bezeichnet wurden, und zwar in Parallele zu den nunmehrigen *Centres de contrôle* der C.I.N.C., so in Emmerich, Duisburg, Koblenz, Mainz, Mannheim/Ludwigshafen, Kehl, während die Geschäfte mit dem *Centre de contrôle* Düsseldorf durch den Unterdelegierten Duisburg, die mit den *Centres de contrôle* Köln und Bonn durch den Deutschen Delegierten selbst mitbearbeitet wurden. Die Aufgaben der Unterdelegierten entsprachen in örtlicher Begrenzung etwa denen, die der Deutsche Delegierte im ganzen gemäß VO. 17 zu erfüllen hatte; nämlich Empfang und Weitergabe der Befehle der C.I.N.C. einerseits, Erteilung von Auskünften an diese andererseits. Von selbst kam dazu die Vertretung der deutschen Schifffahrtsinteressen gegenüber der C.I.N.C., d. h. sowohl im Hinblick auf möglichste Erleichterung der der Rheinschifffahrt auferlegten Lasten wie bei gelegentlichen Übergriffen und Verschulden alliierter Organe und Personen in Rheinschifffahrtsachen, eine Aufgabe, die im Gegensatz zu gelegentlichem Gebahren privater Interessenvertretungen von Staats wegen in größerer Stille, aber nicht weniger erfolgreich betrieben wurde. Bei den gemäß VO. 17 auszuführenden Befehlen der C.I.N.C. handelte es sich auf die Dauer in erster Linie um Requisitionen von Fahrzeugen, Betriebsmitteln usw. für die von der C.I.N.C. unterhaltene Schifffahrtskontrolle. Die Auskunftspflicht des Deutschen Delegierten wurde sehr weit gedehnt, nämlich auf alle Angaben, die zur Erfüllung der Aufgaben

¹⁾ Die amtliche Übersetzung der VO. 17 von „*fonctionnaire technique*“ mit „technischer Beamter“ ist irreführend. Denn erstens wurde nicht die Berufung gerade eines „Beamten“ im deutschen Rechtssinn gefordert — die Dienstgeschäfte wurden vielmehr tatsächlich von oben bis unten von Reichsangestellten — neben Persönlichkeiten aus der Schifffahrt namentlich auch vertriebene Auslandsdeutsche und ehemalige Offiziere — geführt, obschon zeitweise formell ein Beamter vorstand; zweitens hat „*technique*“ hier nicht den Wortsinn, der im Deutschen an „technisch“ haftet, bedeutet vielmehr sowohl „ausführend“ wie „sachverständig“.

der C.I.N.C. dienlich waren¹⁾. Der Nachweis, daß eine geforderte Auskunft militärischen Zwecken nicht dienlich sein konnte, war nur schwer zu führen, mußte aber im Einzelfall versucht werden, sollte die Auskunftserteilung sich nicht ins Grenzenlose dehnen. Gegenüber den in der VO. 17 vorgeschriebenen regelmäßigen Auskünften wurden im Wege der Vereinbarung in der Tat verschiedentlich anders umschriebene geliefert. So wurden den Alliierten erstattet — nach dem Stand vom Jahre 1922, der überwiegend auch für 1923 und 1924 galt —

I. Tägliche Meldungen über

1. die Wasserstände des Rheines und seiner Hauptnebenflüsse,
2. sämtliche deutsche Schiffe, die die Grenze des besetzten Gebietes im Ein- oder Ausgang überschritten (bei Emmerich, Schleuse I des Rhein-Hernekanals, Schleuse Höchst/Main, Maxau),
3. sämtliche Schiffe, die in den Häfen des besetzten Gebietes ein- oder ausfuhren, unter Angabe der geladenen oder gelöschten Gütermengen nach Hauptgattungen;

II. Halbmonatliche Meldungen über

1. die in den Häfen des besetzten Gebietes geladenen oder gelöschten Gütermengen nach Hauptgattungen,
2. Tätigkeit und Zustand der deutschen Rheinschlepper,
3. Tätigkeit der Rheinsicherheitspolizei;

III. Monatliche Meldungen über

1. die Wasserstandsverhältnisse und die Verkehrslage,
2. Tätigkeit und Zustand der deutschen Rheinpersonendampfer.

Hierzu traten in wechselnden größeren Zeitabschnitten Aufnahmen des Bestandes der deutschen Rheinflotte nebst Motorbooten und ihrer Veränderungen sowie Nachweisungen des in der Rheinschiffahrt tätigen Personals. Daneben stand die große Zahl im Eintretensfall zu erstattender Meldungen über die Schiffahrt behindernde Havarien, Hochwasser- und Eisgefahr, Schleppermangel, drohende und eingetretene Streiks und Aussperrungen des Schiffs- und Hafenpersonals, Abschluß von Tarifverträgen, Eröffnung, Veränderung, Einstellung von öffentlichen Personenfahrten und Fährdiensten²⁾. In ähnlicher Art hatten die Unterdelegierten jeweils für ihren Bezirk den Centres de Contrôle Meldung zu erstatten. Insgesamt übertrafen die von der C.I.N.C. verlangten Meldungen die durch Verordnung 17 vorgesehenen etwas. Die befohlenen Meldungen über die geladenen und gelöschten Gütermengen dürften jedenfalls einer militärischen Zweckdienlichkeit entbehren, vielmehr einen Versuch zur Einblickgewinnung in die jeweilige Wirtschafts-

¹⁾ Die amtliche Übersetzung von „utile“ (VO. 17) mit „erforderlich“ ist falsch, da „renseignements utiles“ noch nicht „erforderliche“ sein müssen.

²⁾ Die enge Verbindung der Organisation des Deutschen Delegierten mit den anderen öffentlichen und den privaten Kreisen der Rheinschiffahrt, insbesondere die notgedrungene Betätigung auf verkehrsstatistischem Gebiet gab zugleich Anlaß und Unterlage, dieser Dienststelle die Beobachtung des Rheinverkehrs für das Reichsverkehrsministerium zu übertragen.

lage und -beziehungen der deutschen Rheinschiffahrt darstellen, bei der klar liegenden Verbindung der C.I.N.C. mit den staatlich beeinflussten französischen Schiffahrtsorganisationen fast eine Selbstverständlichkeit. Die durch den Deutschen Delegierten gelieferten Auskünfte bedeuteten größtenteils eine Kontrolle der durch die C.I.N.C. direkt gewonnenen. Denn wohl wurde Mai 1920 die Transportgenehmigung durch Abstempelung der Manifeste aufgehoben. Der Zwang zur Abgabe einer Manifestabschrift vor Abfahrt des Schiffes wurde indessen aufrechterhalten. Zur Begründung dieser Vorschrift hielt die C.I.N.C. vor, daß sie dadurch den Transport von Kriegsmaterialien verhindern wollte. Es ist aber offensichtlich, daß, da die Manifestabgabe nur einen Druck ausüben konnte, richtig zu deklarieren, dieser Zweck viel einfacher zu erreichen war durch die Verpflichtung zur Abgabe einer Erklärung von Verfrachter und Schiffer, daß kein Kriegsmaterial an Bord sei. Überdies stand der Manifestabgabezwang, dem übrigens die Neutralen wie die Deutschen unterlagen, im Widerspruch zu der revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868, die lediglich eine Manifestabgabe zu Zollzwecken vorsieht (Art. 9), daneben aber bestimmt, daß abgesehen von den in der Akte selbst enthaltenen Vorschriften kein Hindernis, welcher Art auch immer, der freien Schiffahrt entgegengesetzt werde. Aus der Tatsache, daß die Redaktoren des Versailler Vertrages in diesem einerseits die Aufrechterhaltung der Unterstellung der Verkehrswege unter den Höchstkommandierenden, andererseits ohne jedwede diesbezügliche Einschränkung die der Mannheimer Akte festlegten, ist der Schluß zu ziehen, daß diese selbst an eine Beeinträchtigung der Freiheit der Rheinschiffahrt durch militärische Maßnahmen nicht dachten. Wenschon bei der Handhabung des Manifestabschrift-Abgabezwanges Arbeitsaufwand und Zeitverlust im allgemeinen im Einzelfall klein zu sein pflegte, so ergab sich in der Gesamtheit doch ein bedeutender unnütz vertaner Aufwand, dessen Veranlassung einen beachtlichen Verstoß gegen das Völkerrecht darstellt. Ebenfalls ein Verstoß gegen den Vertrag von Versailles ist in der Beibehaltung französisch-belgischer Posten in den rechtsrheinischen nicht zum besetzten Gebiet gehörigen Häfen zu erblicken. Selbst wenn man sich dem ganz unhaltbaren franco-belgischen Standpunkt der gegenseitigen Unabhängigkeit von Rheinlandbesetzung (Art. 432) und Kontrolle des Rheinverkehrs (Art. 212 des Versailler Vertrags) anschliesse, würde es an einigermaßen stichhaltigen Gründen für die Kontrolle rechtsrheinischer Häfen von Land aus fehlen.

Eine von der C.I.N.C. ebenfalls intensiv betriebene Überwachung galt gemäß Art. 10, 2 des Rheinlandabkommens der Erhaltung der zum Betrieb auf den Wasserstraßen erforderlichen Betriebsmittel, d. h. der Verhinderung eines Abwanderns von Teilen der deutschen Rheinflotte ins Ausland. Wie dargelegt, liefen die deutschen Interessen dem weitestgehend parallel. Mit der Auflösung der S.A. mußte der ganze diesbezügliche Kontrollapparat auf eine andere Grundlage gestellt werden, die in der Verordnung über die Außenhandelskontrolle vom 20. 12. 1919 (Reichs-Gesetzblatt 1919, Nr. 247, S. 2128), wonach die Ausfuhr der verschiedenen Güter von Genehmigungen abhängig gemacht werden

konnte, bereits vorhanden war. Maßgebend wurde jetzt die am 1. 5. 1920 ins Leben getretene Außenhandelsstelle für Schiffe, in deren Auftrag seit Herbst 1921 die Unterdelegierten für Schifffahrtsangelegenheiten Fahrterlaubnisscheine für ins Ausland reisende Schiffe ausstellten. Die Rheinland-Kommission billigte dieses Verfahren, verlangte aber durch Note vom 4. 4. 1922, daß der C.I.N.C. die Ausfuhranträge für Rheinschiffe zwecks Genehmigung vorgelegt würden. Zu einer Anwendung dieser Vorschrift kam es nicht, da die Reichsregierung selbst im Betrieb befindliches gebrauchsfähiges Flußschiffahrtsmaterial grundsätzlich nicht zur Ausfuhr freigab. Durch die Bekanntmachung des Reichswirtschaftsministers vom 17. 9. 1923 wurde dem Fahrterlaubnisscheinverfahren die Rechtsgrundlage entzogen, die Ausstellung solcher zugleich mit der Auflösung der Außenhandelsstelle für Schiffe am 1. 10. 1923 eingestellt. Nichtsdestoweniger blieb die Verordnung vom 17. 1. 1918 betreffend Verbot der Veräußerung von Binnenschiffen ins Ausland in Kraft. Eine Kontrolle in Hinblick auf Nichtabwanderung und somit auch Erfüllung des Art. 10, 2 des Rheinlandabkommens blieb auf dem Rhein durch die Meldepflicht der Schiffer bei dem Unterdelegierten in Emmerich zur Manifestabgabe für die C.I.N.C. bestehen. Eine weitere Kontrollsphäre der C.I.N.C. stellte schließlich die Tätigkeit der Rheinstrombauverwaltung und ihrer Organe dar. Alle Arbeiten und Anordnungen der Wasserbaubehörden, die für die Schifffahrt von Belang waren, mußten der C.I.N.C. unterbreitet werden. Diese überwachte ferner die gesamte Strombau-, Verkehrs- und Sicherheitspolizei des Rheines, auf dem sie sich selbst gewisse Polizeirechte zusprach. Von den genannten Polizeigattungen war die letzte eine Neuerscheinung der Nachkriegszeit. Sie hatte ihre Begründung in der nach Kriegsende stark entwickelten Unsicherheit auf dem Strom. Diese ging soweit, daß — zumeist nachts — vor Anker liegende Schiffe von oft dutzendköpfigen bewaffneten Banden überfallen und bedeutender Ladungsteile beraubt wurden. Teilweise steckte das Schiffspersonal mit den Räubern unter einer Decke. Es ereignete sich selbst, daß mit aus Schiffen gestohlenen Kohlen in Rheinhessen, wo zwischen Mainz und Worms das Unwesen besonders blühte, offenkundig Handel getrieben wurde. Diesen Zuständen versuchte bereits die S.A. durch Errichtung einer Strompolizei Anfang 1920 zu steuern. Obwohl diese zufriedenstellende Anfangserfolge erzielte, wurde durch das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten — den Gegenpart der S.A. — im Sommer 1920 eine eigene Rhein-Sicherheitspolizei, die dem Oberpräsidenten der Rheinprovinz unterstellt wurde, ins Leben gerufen, die sich im Gegensatz zu der Strompolizei der S.A. auf die Dauer erhielt. Ursprünglich war dabei an ein gemeinsames Vorgehen der deutschen Rheinuferstaaten gedacht. Doch organisierte nur Bayern vorübergehend eine Sicherheitspolizei auf der pfälzischen Stromstrecke, während Baden und Hessen, welch letzteres es am nötigsten gehabt hätte und zunächst auch große Pläne entwickelte, es unterließen. Dank diesem Partikularismus blieb die Stromstrecke zwischen Mainz und Worms bis auf den heutigen Tag unsicher. Preußen führte dagegen die Errichtung der Rheinpolizei — dies ihre amtliche Bezeich-

nung — als einer speziellen Kriminalpolizei auf der Stromstrecke von Höchst am Main bzw. Mainz bis zur niederländischen Grenze in 3 Bezirken (1. oberhalb Salzig mit dem Sitz in Mainz, 2. zwischen Salzig und Köln, Sitz Bonn, 3. Niederrhein, Sitz Duisburg. — Vorübergehend lagen im Anfang die Bezirkssitze im unbesetzten Gebiet) durch¹⁾. Die Interalliierte Rheinland-Kommission genehmigte die Einrichtung der Rheinpolizei unter der Kontrolle der C.I.N.C. mit dem Erlaß der die VO 17 ergänzenden VO 85 vom 28. 4. 1921 und setzte die Bedingungen ihrer Tätigkeit durch Note vom 5. 12. 1921 — Nr. 4947 — des näheren fest. Damit wurden die Absichten einiger Alliierten auf Errichtung einer eigenen interalliierten Sicherheitspolizei auf dem Rhein, die vorher propagiert worden war, beiseite gelegt. Vielmehr genehmigte die Rheinland-Kommission unter dem 11. 11. 1922 sogar eine Verstärkung der Rheinpolizei. Die Personalveränderungen mußten in Anlehnung an die sonstigen über die Zulassung usw. von Beamten im besetzten Rheinland bestehenden Vorschriften (VO 29 und 54) der C.I.N.C. zur Genehmigung mitgeteilt werden. Abgesehen von den Bedenken, die bei ihr durch die häufigen Veränderungen im Personal der Rheinpolizei, die tatsächlich in erster Linie durch ein ungünstiges Verhältnis von Dienstansforderungen zu Entgelt der Beamten bedingt waren, entstanden, entwickelte sie sich zu einem Förderer der Bestrebungen, die auf die Erlangung einer befriedigenden Sicherheit der ganzen deutschen Stromstrecke hinzielten. Sie selbst beteiligte sich in Ergänzung der Verkehrskontrolle der Rheinstrombauverwaltung an der Feststellung von Verstößen gegen die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung, deren Verfolgung sie aber den deutschen Behörden überließ.

Insgesamt ergibt sich also ein umfangreiches Arbeitsgebiet der C.I.N.C., entsprechend auch für den Deutschen Delegierten. Immerhin war es möglich, dessen Geschäftsbetrieb mit Überführung der Anforderungen der C.I.N.C. auf ein gleichbleibendes Normalmaß ebenfalls zu verkleinern. Umfaßte die S.G. West — allerdings noch bedeutendenteils durch innerdeutsche Aufgaben bedingt — im Sommer 1920 noch 200 Köpfe, so zählten die Dienststellen des Deutschen Delegierten im Sommer 1922 nur noch 35, Sommer 1924 nach Durchführung des allgemeinen Personalabbaus selbst nur noch über 20 Angestellte. Um die Belastung der deutschen Wirtschaft durch die C.I.N.C. zu erkennen, ist aber einerseits die Inanspruchnahme anderer Dienststellen, der Firmen und Einzelpersonen für die Auskunfterteilung an die C.I.N.C. — Manifestabgabe einbegriffen — zu berücksichtigen, andererseits die Beschlag-

¹⁾ Über die Tätigkeit der Rheinpolizei vgl. den Artikel ihres Leiters in der Wochenschrift „Der Rhein“, 1924, S. 292. — In Holland, wo die Unsicherheit auf Strom in den Nachkriegsjahren ebenfalls sich stark entwickelt hatte, schuf die Tätigkeit des „Bewachungsdienstes auf den großen Strömen“ raschen Wandel. Dank engstem Zusammenwirken von Reedereien, Strompolizei und anderen Sicherheitsorganen waren die niederländischen Rheinstrecken 1924 als vollständig gesichert anzusprechen, während selbst auf der preußischen Stromstrecke trotz vieler Bemühungen infolge nicht hinreichender Mittel ein vollbefriedigender Zustand noch nicht erzielt werden konnte. Vgl. den Artikel von A. Westerhuis, des Leiters des holländischen Bewachungsdienstes, in „Der Rhein“, 1924, S. 216.

nahme umfangreichen Bootsmaterials und zahlreicher Landanlagen für Kontroll- und andere Zwecke der C.I.N.C. in Betracht zu ziehen. So waren im Sommer 1922, also in normaler Besatzungszeit, durch die C.I.N.C. beschlagnahmt: 3 große, 3 kleine Personendampfer, 45 Motorboote, 8 Kühl- und Lagerschiffe, 18 Landebrücken¹⁾. Ferner lag die betriebliche Verwaltung von 2 französischen Flußkanonenbooten, 10 englischen Flußmonitoren (Motor Launches) und 25 belgischen Vedetten und Booten der mit der Durchführung der Requisitionen auf dem Rhein betrauten deutschen Behörde, der Rheinschiffahrtsstelle der Reichsvermögensverwaltung, die ihrerseits gleichfalls eine Reihe von Dienststellen am Rhein unterhalten mußte, ob.

Fragt man nach dem inneren militärischen Zweck und den Erfolgsmöglichkeiten des umfangreichen Apparats der C.I.N.C., so dürfte die Antwort beides in Frage stellen. Sie im einzelnen zu geben, würde zu einer den Rahmen dieser Arbeit sprengenden militärpolitischen Studie führen. So viel steht klar: Die Kontrolle der Rheinschiffahrt durch die Alliierten überschritt das erlaubte völkerrechtliche Maß. Sie ließ die Rheinschiffahrt dauernd ihre Unfreiheit empfinden. Durch die Lasten, die sie dem Deutschen Staat auferlegte, trug sie mit dazu bei, daß Deutschland unter dem Druck seiner Verpflichtungen aus dem Vertrag von Versailles litt, ohne daß die geschädigten Länder der Gegenseite die Reparationsleistungen empfangen, die bei besserer Verwendung der deutschen Leistungsfähigkeit möglich gewesen wären.

2. Das Diktat von Versailles und die deutschen Gegenvorschläge.

Die Frage nach der Einwirkung des zu schließenden Friedens auf die Rheinschiffahrt beschäftigte die interessierten Kreise von Beginn der Herrschaft der C.I.N.C. an aufs Intensivste, schon aus dem Grund, da man mit diesem das Ende der Beobachtungs- und Eingriffstätigkeit der C.I.N.C. erwartete. Diese, insbesondere das Streben nach Auskunftsmaterial jeder Art über die Rheinschiffahrt erzeugte sogleich ernste Bedenken in Hinsicht auf Frankreichs und der übrigen Alliierten Ziele. Die Sorgen kamen schon zum Ausdruck in einer Eingabe des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen an den Vorsitzenden der deutschen Waffenstillstandskommission, den Staatssekretär Erzberger, von Anfang Februar 1919. Hier verlangte man, daß regierungsseitig von vornherein jedes Ansuchen in Bezug auf die Rheinschiffahrt, insbesondere auf Hergabe von Fahrzeugen, sonstigen Schiffahrts- und Umschlagseinrichtungen abgelehnt werde. Sofern trotzdem Verhandlungen mit den Alliierten notwendig werden sollten, seien Sachverständige aus den Reihen der Interessenten zu diesen wie zu Vorbesprechungen heranzuziehen. Des weiteren zielte die Eingabe auf die Einschränkung der Auskunftserteilung an die C.I.N.C. durch S.G. West. Von umfassenderen Gesichtspunkten getragen erscheint eine Anfang April 1919 dem Auswärtigen Amt zugegangene „Denkschrift des Vereins zur Wahrung der

¹⁾ 1924 waren diese Zahlen etwas kleiner.

Rheinschifffahrtsinteressen zur Vorbereitung der Rheinschifffahrtsfragen für die Friedensverhandlungen“. Auch sie knüpft an den augenblicklichen Zustand, die Herrschaft der C.I.N.C., an und wünscht mit Eintritt des Friedens deren Auflösung. Als zweiter Punkt erscheint die „Internationalisierung“ des Rheins, da Pariser Stimmen erkennen lassen, daß Frankreich unter diesem Schlagwort einen Programmpunkt vertritt. In der erkünsteltesten Deutung als „einheitliche Zusammenfassung aller Betriebsmittel des Stromes zu einer Betriebsgemeinschaft unter internationaler Oberhoheit“ wird die Internationalisierung aus nationalen wie betriebswirtschaftlichen Beweggründen verworfen, nicht dagegen in dem Sinn einer Anpassung der Rheinschifffahrtsakte von 1868 an die veränderten Verhältnisse. Grundsätzlich glaubt man es bei einem Wiedereintritt Frankreichs in die unveränderten Akte von 1868, von der an sich einige Bestimmungen veraltet seien, bewenden lassen zu können. Sollte indessen von Frankreich eine Anpassung der Rheinakte an die Donauakte erstrebt werden, so soll man deutscherseits, was die Aufhebung jedweder Begünstigung im Schiffahrtsbetrieb [Art. 2 der Donauakte¹⁾], die Vorbehaltung der eigentlichen Flußschifffahrt zwischen den Häfen am Strom für die Uferstaaten (Art. 8), die Anstellung von Schiffahrtsagenten und die Benutzung der öffentlichen Schiffahrtsanstalten (Art. 9) betrifft, diesem Gedanken folgen, nicht aber in Ansehung der Konzessionierung der Betriebe (Art. 12 und 13). Die Frage nach einer Mitaufnahme der Schweiz und Belgiens in die Rheinakte wird für erstere bejaht, für letzteres verneint. Dabei scheint man aber doch auf eine Wiederaufnahme des Verkehrs mit Belgien Wert zu legen. Das Verlangen nach Einstellung der Sequestrierungen und Unterlassung von Zwangsliquidationen sowie nach Gewährleistung gleicher Vorbedingungen für den deutschen Kaufmann — ebenso an Frankreich für Elsaß-Lothringen zu stellen — spricht dafür. Des weiteren gibt die Denkschrift den Befürchtungen namentlich badischer Kreise wegen französischer Ansprüche auf Kehl Ausdruck, und weist darauf hin, daß Kehl gerade berufen sei, mit dem französisch gewordenen Straßburg in Wettbewerb zu treten. Noch ernstere Bedenken werden laut mit der Befürchtung, der Rhein möchte Zollgrenze werden durch Vorschiebung der französischen Ostgrenze an den Rhein oder durch Schaffung eines linksrheinischen Pufferstaates ohne Zollunion mit dem Reich. — Zu dem Problem der internationalen Sozialgesetzgebung, insbesondere zu einem deutschen Entwurf zur internationalen Festlegung des 8-Stundentages nimmt die Denkschrift dahingehend Stellung, daß die Einführung der 8-stündigen Arbeitszeit für Binnenschiffe auf Fahrt — nicht so für Laden und Löschen — unmöglich sei. Denn einerseits läßt sich eine doppelte Besatzung auf den Schiffen zur Einführung der 2-Schichtenarbeit nur mit größten Schwierigkeiten einführen, andererseits erlauben die unabänderbaren Unregelmäßigkeiten des Binnenschiffahrtsbetriebes, die bald zur Arbeitshäufung

¹⁾ Donauschiffahrtsakte vom 7. XI. 1857, von den Mächten auf der Pariser Konferenz von 1858 verworfen, in Österreich gleichwohl als Akte vom 9. I. 1858 in Geltung gewesen. Vgl. Strupp: Urkunden zur Geschichte des Völkerrechts. I. 292. Gotha 1911.

führen, bald nur Arbeitsbereitschaft erfordern, eine Festlegung der Arbeitszeit nicht. Zum Schluß kommt die Denkschrift zu einem positiven Vorschlag in Bezug auf die Schaffung eines einheitlichen Rheinschiffahrtsrechtes. Wenn auch diese in ihrer Gesamtheit zur Zeit nicht möglich erscheint, so wird doch ein internationales Abkommen zur Sicherstellung der Vollstreckbarkeit der die Rheinschiffahrt betreffenden Urteile eines Uferstaates in einem anderen in Zusammenhang mit dem Friedensschluß befürwortet.

Die Friedensbedingungen der Alliierten und Assoziierten Regierungen, die der deutschen Friedensdelegation am 7. 5. 1919 in Versailles übergeben wurden, bestätigten weitgehend die Annahmen der deutschen Rheinschiffahrt. — Die auf diese wie die Schiffahrt der übrigen deutschen Ströme bezüglichen Bestimmungen spiegeln den Geist des Gesamtwerkes von Versailles wieder: Auf der einen Seite trotz des Triumphes des Nationalstaates über den Nationalitätenstaat der Wunsch nach stärkerer internationaler Bindung der Staaten, nach Ausbau gemeinsamer Institutionen, auf der anderen der Wille, aus dem besiegten Deutschland das Äußerste an politischen und wirtschaftlichen Vorteilen herauszupressen. Dieser Trieb als der stärkere unterwirft sich auch die auf internationale Verständigung zielenden Gedanken, indem er vielfach einseitig von Deutschland die Übernahme der internationalen Verpflichtungen verlangt, somit den Deutschen diese gleichfalls zu einer gewaltsam aufgezwungenen Last werden läßt und den Grundgedanken völkerverknüpfender Rechte und Pflichten, Lasten und Vorteile verdunkelt.

Die Bestimmungen über die Rheinschiffahrt haben vorwiegend in dem mit „Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen“ betitelten Teil XII des Friedensentwurfs der Alliierten ihren Platz gefunden und mußten bis auf einen Artikel in dem endgültigen Vertrag von Deutschland angenommen werden. Dieser Teil XII gliedert sich in 6 Abschnitte, von denen der 1. (Art. 321—326) allgemeinen Verkehrsbestimmungen, der 2. (Art. 327—364) der Schiffahrt, der 3. (Art. 365—375) den Eisenbahnen gilt, während der 4. (Art. 376—378) die Entscheidung von Streitigkeiten und die Nachprüfung der Dauerbestimmungen dieses Vertragsteiles regelt. Der 5. enthält in seinem einzigen Artikel 379 die auch die Rheinschiffahrt belangende Sonderbestimmung, derzufolge Deutschland jedem interalliierten Abkommen der nächsten 5 Jahre über den internationalen Verkehr beitreten mußte¹⁾, der 6. (Art. 380—386) Bestimmungen betreffend den Nord-Ostsee-Kanal. Der Abschnitt über die Schiffahrt enthält wiederum 5 Kapitel: 1. Freiheit der Schiffahrt (321—327), 2. Freizonen in den Häfen (328—330), 3. Bestimmungen über Elbe, Oder, Memel, Donau (331—353), 4. Bestimmungen über Rhein und Mosel (354—362), 5. Bestimmungen betreffend tschechoslowakische Rechte in den Häfen Hamburg und Stettin (363/64). Außer in diesen Artikeln finden sich noch an verschiedenen Stellen des Vertrags für die

¹⁾ Dementsprechend trat Deutschland am 18. 3. 1924 dem am 20. 4. 1921 abgeschlossenen Abkommen von Barcelona über die Freiheit des Durchgangsverkehrs bei (Reichs-Gesetzblatt 1924, II, Nr. 40, S. 387).

Rheinschiffahrt mehr oder minder bedeutsame Bedingungen, so im Teil III, Abschnitt 5, Art. 64—66 betreffend Rechte Frankreichs am Kehler Hafen und den elsässisch-badischen Rheinbrücken, im Teil V, Abschnitt 5, Art. 212 betreffend Inkraftbleiben einiger Waffenstillstandsbestimmungen, so von Teilen des Abschnittes VII und der Anlage 2, im Teil VIII, besonders Anlage III, § 6 betreffend Wiedergutmachung der Binnenschiffsverluste der Alliierten, im Teil X, Abschnitt 2, Art. 282, Punkt 14 betreffend Wiederinkraftsetzung des Übereinkommens vom 4. 2. 1898 betreffend Eichung der Binnenschiffe. Einfluß haben ferner die grundsätzlich allgemeineren Bestimmungen betreffend Zollregelung im Teil X, Art. 264 ff. und betreffend Bürgschaften für die Durchführung des Vertrages (Rheinlandbesetzung) Teil XIV.

Inhaltlich lassen sich die auf die Rheinschiffahrt bezüglichen Bedingungen in fünf Gruppen fassen:

1. Allgemeine Verkehrsbestimmungen,
2. Neuregelung der Rheinschiffahrtsakte,
3. Bau neuer Wasserwege im Anschluß an den Rhein,
4. Frankreichs Rechte als Rhein-Anliege-Staat,
5. Frankreichs und der übrigen Alliierten Rechte auf Betriebsteile der deutschen Binnen- und insbesondere Rheinschiffahrt.

Der Betrachtung der Einzelbestimmungen ist voranzuschicken, daß die Alliierten sich in dem Vertrag noch Vollmachten geben ließen, deren Benutzung auch auf die Rheinschiffahrt Einfluß übte. Es ist hierbei insbesondere auf den Art. 432 im Teil XIV hinzuweisen. Diesem zufolge bildeten die aus der Besetzung des Rheinlands sich ergebenden, in dem Vertrag nicht geregelten Fragen den Gegenstand weiterer Abmachungen, die zu beobachten Deutschland sich im voraus verpflichten mußte. Auf diesem Artikel fußend wurde zugleich mit dem Vertrag am 28. 6. 1919 das Rheinlandabkommen geschlossen, nach dessen Artikel 10 das Personal der gesamten rheinischen Verkehrsmittel zu militärischem Zweck gegebenen Befehlen des Höchstkommmandierenden der Alliierten Folge zu leisten hatte und sämtliches Material und Personal, das zur Unterhaltung und Ausnutzung aller Verkehrswege erforderlich war, auf diesen vollzählig zu erhalten war. Auf dieser Bestimmung wie dem Artikel 212, der die Aufrechterhaltung auf das Verkehrswesen bezüglicher Waffenstillstandsbestimmungen festlegte, war die Tätigkeit der C.I.N.C. nach Friedensschluß begründet. Die Machtbefugnis, die Art. 212 in Verbindung mit Art. 432 den Alliierten gab, bedeutet für die Besatzungszeit dauernde Eingriffsmöglichkeiten in die Rheinschiffahrt. Ebenso schuf Art. 270, durch den sich die Alliierten die Einführung einer eigenen Zollherrschaft für das besetzte Gebiet — „sofern eine solche Maßnahme zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen der Bevölkerung notwendig ist“ — vorbehielten, weitgehende Einflußgelegenheit.

Die sonstigen Bestimmungen des Versailler Vertrags über das Zollwesen sowie die Freiheit des Verkehrs gaben auch für den Rhein den Rahmen, in dem sich die zwischen- bzw. fremdstaatlichen Transporte abspielten. Ihr allgemeines Charakteristikum bestand in der Tatsache,

daß von Deutschland die Meistbegünstigung bzw. Gleichstellung mit dem Inland auf die Dauer von 5 Jahren verlangt, aber diesem nicht gewährt wurde. So sicherte Art. 321 einseitig den Alliierten die freie Durchfuhr für Personen und Güter und den Einheimischen gleiche Behandlung zu. Art. 324 verpflichtete Deutschland zu möglicher Beschleunigung des Grenzverkehrs. Art. 327 sprach speziell für die Schifffahrt den Grundsatz der Freiheit und Gleichberechtigung allerorts und bei jeder Gelegenheit aus. Dagegen wurde Deutschland in Art. 323 einseitig die Ablenkung des Verkehrs in irgendeiner Form von seinem normalen Weg untersagt. In Durchführung dieses Gedankens sicherte Art. 325 den Seehäfen der Alliierten alle Vorteile und Tarifiermäßigungen, die auf den deutschen Eisenbahnen oder Schifffahrtsstraßen zugunsten deutscher Häfen oder eines Hafens einer anderen Macht gewährt wurden, und Art. 326 zwang Deutschland zur Teilnahme an gegebenenfalls kombinierten Tarifen, die Häfen der Alliierten ähnliche Vorteile zuwandten, wie sie es seinen eigenen Häfen oder denen einer anderen Macht gewährte. Damit wurde die bisherige Seehafen-Ausnahmetarif-Politik der deutschen Bahnen unmöglich gemacht. Mit Rücksicht auf deren nachteilige Wirkung auf die Rheinschifffahrt konnte dieser die Bestimmung nicht unwillkommen sein, wenn sie auch als Eingriff in deutsche Hoheitsrechte abgelehnt wurde.

Der zweite, auf die Festlegung internationaler Regeln für den Rhein gerichtete Komplex sah in Art. 354 die Fortdauer der revidierten Rheinschifffahrtsakte („Mannheimer Abkommen“) vom 17. 10. 1868 an der Spitze seiner Bestimmungen. Indessen sollte diese nicht unbedingt als *suprema lex* gelten. Vielmehr stellte Art. 338 an Stelle der für Elbe, Oder, Memel und Donau im Vertrag vorgesehenen Ordnung ein von den Alliierten zu entwerfendes und vom Völkerbund zu genehmigendes allgemeines Übereinkommen über die Wasserstraßen in Aussicht, das gemäß Art. 354 auch auf den Rhein Anwendung finden und dessen Bestimmungen bei etwaigen Widersprüchen denen der Mannheimer Akte vorgehen sollten. Diese selbst sollte von der neu konstituierten Zentralkommission für die Rheinschifffahrt — vorhandenfalls im Einklang mit dem allgemeinen Abkommen — einer Revision unterworfen werden, zu der Deutschland wie zu jenem bereits seine Zustimmung erklären mußte. Daneben traf aber bereits der Vertrag einige Änderungen. Einige uferstaatliche Züge der Mannheimer Akte wurden in solche allgemein internationalen Charakters verwandelt. So bestimmte Art. 356, daß die Schiffe aller Nationen und ihre Ladungen dieselben Rechte und Vorrechte genießen sollten wie die zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe und ihre Ladungen. Art. 15—20 und 26 der Mannheimer Akte nebst Art. 4 des Schlußprotokolls sowie die daran anknüpfenden Bestimmungen späterer Abkommen — es handelt sich um den Patenzwang für die Schiffer und die (freigestellte) Lotseninanspruchnahme — wurden dahingehend ausgelegt, besser: ergänzt, daß sie der freien Fahrt von Schiff und Mannschaft irgendwelcher Staatsangehörigkeit auf dem Rhein und den anderen unter die Übereinkommen fallenden Wasserstraßen nicht entgegenstünden, vorausgesetzt, daß die von der Zentral-

kommission erlassenen Vorschriften über die Fahrzeugführung¹⁾ und sonstige Polizeibestimmungen beobachtet wurden. Ferner fanden fortan Art. 22 des Mannheimer Abkommens und Art. 5 des Schlußprotokolls, die die Führung von Schiffsattesten vorschrieben, lediglich auf die am Rhein, eingetragenen Schiffe Anwendung, während die Zentralkommission die Bestimmungen zu erlassen hatte, nach denen festgestellt wurde, ob die anderen Schiffe den Anforderungen der allgemeinen für die Rheinschiffahrt gültigen Vorschriften entsprachen. Noch weit stärker kam die Heraushebung des Rheines aus der Sphäre der Uferstaaten im Art. 355 zum Ausdruck, der die Zusammensetzung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt neu regelte. In dieser sind nunmehr neben den alten und neuen Uferstaaten, zu welcher letzteren außer Frankreich und der Schweiz auch Belgien gerechnet werden kann, auch Nichtuferstaaten vertreten²⁾. Und während bisher jeder Staat, d. h. Preußen, Bayern, Baden, Hessen, Elsaß-Lothringen und die Niederlande durch je einen Delegierten vertreten waren, richtete sich jetzt die Verteilung der Sitze nach dem Einfluß, den die Staaten auf dem Rhein ausübten, bzw. den Ansprüchen, die sie auf ihn erhoben. So sah Art. 355 vor:

- 2 Vertreter der Schweiz,
- 4 Vertreter Frankreichs, dem außerdem die Ernennung des Präsidenten der Kommission zufiel,
- 4 Vertreter der deutschen Uferstaaten,
- 2 Vertreter der Niederlande,
- 2 Vertreter Belgiens,
- 2 Vertreter Großbritanniens und
- 2 Vertreter Italiens.

An der Bedeutung der Rheinflotte und des Rheinumschlags gemessen springt bei den Uferstaaten die ungeheuerliche Bevorzugung Frankreichs, daneben das gute Abschneiden der Schweiz, andererseits die Hintansetzung der deutschen Uferstaaten und der Niederlande ins Auge. Letzteren wurde auch später auf ihre Forderung hin ein dritter Vertreter zugebilligt³⁾. In der Hinzuziehung von Vertretern von Nichtuferstaaten wirkte sich ebenfalls noch die Kriegskonstellation der Mächte aus. Während für England sowohl seine Stellung in Weltwirtschaft und Weltverkehr wie sein allerdings geringfügiger Anteil an der Rheinschiffahrt zur Begründung seiner Beteiligung an der Zentralkommission dienen kann, ist die Vertretung Italiens, das zur Rheinschiffahrt, abgesehen von dem zum Teil über den Rhein erfolgenden Import von Ruhr-

¹⁾ Die deutsche amtliche Übersetzung des Friedensvertrages spricht — wohl irrtümlich — von „Lotsendienst“.

²⁾ Vorbilder für die Beteiligung von Nicht-Uferstaaten an Flußkommissionen bestanden in der Europäischen Donaukommission und der (auf dem Papier gebliebenen) Kongokommission (vgl. Liszt: Völkerrecht. 11. Aufl. Berlin 1918).

³⁾ Durch das 1. Protokoll betr. den Beitritt der Niederlande zu den durch den Vertrag von Versailles erfolgten Änderungen der Mannheimer Akte von 1868 vom 21. 1. 1921. Durch dieses wie ein 2. Protokoll vom 29. 3. 1923 erklärte Holland unter wichtigen Vorbehalten seine Zustimmung. Vgl. die Protokolle in der Zeitschrift „La Navigation du Rhin“, 1924, S. 410.

kohle, keine Beziehungen hat, „Ehrensache“. Man könnte sogar im Hinblick auf eine mögliche Anziehung schweizerischen Verkehrs über den Rhein von den italienischen Häfen weg ein negatives italienisches Wirtschaftsinteresse annehmen. Positive Wirtschaftsinteressen dürften eher die Beteiligung eines Landes mit größerem Ex- bzw. Import auf dem Rheinweg wie Spanien, Schweden oder Vereinigte Staaten gerechtfertigt haben. — Das Stimmrecht der Abordnungen wurde derart geregelt, daß jede so viele Stimmen hatte, wie ihr Vertreter zustanden, gleich wieviel Mitglieder anwesend waren. Die Stellung Frankreichs in der Zentralkommission wurde durch die Verlegung ihres Sitzes von Mannheim nach Straßburg noch verdeutlicht. Deutschland mußte sich dagegen noch weiter verpflichten, Vorschlägen — gemeint sind wohl Absichten — der Zentralkommission auf Ausdehnung ihrer Zuständigkeit in den folgenden Richtungen sich nicht zu widersetzen (Art. 362):

1. auf die Mosel von der französisch-luxemburgischen Grenze bis zum Rhein, vorbehaltlich der Zustimmung Luxemburgs,
2. auf den Rhein oberhalb Basel bis zum Bodensee, vorbehaltlich der Zustimmung der Schweiz,
3. auf die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, die etwa zur Verdoppelung oder Verbesserung der von Natur schiffbaren Abschnitte des Rheins oder der Mosel oder zur Verbindung zweier von Natur schiffbarer Abschnitte dieser Wasserläufe gebaut werden, sowie auf alle anderen Teile des Rhein-Stromgebietes, die etwa unter das durch Art. 338 vorgesehene allgemeine Übereinkommen fallen¹⁾.

Ebenfalls weitgehende Vollmachten wurden der Zentralkommission

¹⁾ Die Zentralkommission trat in der neuen Zusammensetzung erstmalig am 21. 6. 1920 in dem ihr als neuem Heim überwiesenen Kaiserpalast, nunmehrigen Palais du Rhin zu Straßburg zusammen. In den Sitzungen der ersten Jahre nahmen die Angelegenheiten der Neukonstituierung: Mitgliederernennung, Sekretariatseinrichtung, Haushaltspläne, Publikationen, Anknüpfung von Beziehungen zu den anderen internationalen Stromkommissionen, der Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit des Völkerbundes, der Interalliierten Rheinlandkommission einen großen Raum ein. Im Gegensatz zu den Zeiten des Kaiserreiches trug die Zentralkommission nunmehr den Charakter eines Instrumentes der hohen internationalen Politik. Auf dem vorgesehenen Hauptarbeitsfeld der Revision der Rheinschiffahrtsakte ging man nur zögernd vor. Zwar wurden bereits 1921 Voll- oder Teilentwürfe von der Mehrzahl der Staaten eingereicht. Doch fand, zumal über die der neuen Akte zugrundezulegende Generalkonvention von Barcelona (April 1921) zwischen den Beteiligten kein Einverständnis bestand, die eigentliche erste Beratung erst 1924 statt. Eine vorläufige Regelung traf die Zentralkommission nach anfänglichem Sträuben Deutschlands in Richtung einer im Interesse Frankreichs gelegenen Erleichterung der Ausstellung der Schifferpatente. Weiter von größerer Bedeutung waren die Bestrebungen auf Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtrechtes, die aber mit der von Frankreich in die erste Linie geschobenen Frage der Regelung der Nationalität der Binnenschiffe auf ein Gebiet von relativ geringer praktischer Bedeutung gerichtet wurden, und die Verhandlungen betr. die französischen Pläne auf Ausbau des Rheines oberhalb Straßburg zur Kraftwasserstraße. Vgl. im einzelnen die Protocoles des Séances de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sowie, allgemeiner, die Tätigkeitsberichte der Zentralkommission in ihren Publikationsorganen, namentlich den Zeitschriften „Der Rhein“ und „La Navigation du Rhin“.

in Hinsicht auf den 3. Kreis, den Bau neuer Wasserstraßen im Anschluß an den Rhein gegeben. So wurde durch Art. 361 Deutschland unter der Voraussetzung der Zustimmung der Zentralkommission verpflichtet, einem binnen 25 Jahren nach Inkrafttreten des Vertrags von seiten Belgiens erhobenen Verlangen auf Bau eines Großschiffahrtsweges Rhein-Maas in Höhe von Ruhrort durch die Ausführung des auf seinem Gebiet gelegenen Teiles nach den von der belgischen Regierung aufgestellten Plänen Rechnung zu tragen. Zur Durchführung waren Belgien bzw. der Zentralkommission verschiedene Machtbefugnisse erteilt¹⁾. Ähnlich waren die Bestimmungen, die der im endgültigen Vertrag erheblich vereinfachte Art. 353 für einen Großschiffahrtsweg Rhein-Donau vorsah. Indessen erschien hier als Forderungsberechtigter statt Belgiens die Gesamtheit der in der Zentralkommission oder der internationalen Donaukommission vertretenen alliierten und assoziierten Mächte.

Im Gegensatz zu den bislang dargelegten Bestimmungen des Vertrags von Versailles, die sich vornehmlich auf die künftige politische Rechtsordnung zwischen Deutschland und den Alliierten in Rheinschiffahrtssachen beziehen, enthalten die beiden noch zu behandelnden Fragenkreise Bestimmungen, die Deutschland als Unterlegenem besondere wirtschaftliche Lasten, großenteils im Zusammenhang mit der Wiedergabe Elsaß-Lothringens, auflegten. Hierzu zählen zunächst die Rechte, die Frankreich als neuem Rheinstaat zugunsten seines Hafens Straßburg zugebilligt wurden. Laut Art. 65 waren die Häfen von Straßburg und Kehl unmittelbar nach Inkrafttreten des Vertrags zunächst für 7 Jahre zu einer Betriebseinheit unter einem von der Zentralkommission zu ernennenden Direktor französischer Staatsangehörigkeit mit dem Sitz in Straßburg auszugestalten, wobei die Ernennung eines vorläufigen Direktors den alliierten Hauptmächten überlassen blieb. Während ein Sonderabkommen zwischen Frankreich und Deutschland mit Billigung der Zentralkommission die Einzelheiten, insbesondere auf finanziellem Gebiet, regeln sollte, sah Art. 65 bereits die Schaffung von Freizonen in den beiden Häfen vor und verpflichtete Deutschland, alle von ihm geforderten Vorkehrungen zu einem reibungslosen Eisenbahnverkehr mit Kehl zu treffen, wogegen die Wahrung der Eigentumsrechte der badischen und französischen Bahnen sowie der Privatpersonen ausdrücklich betont wurde. Sollte Frankreich nach Ablauf des 6. Jahres (= Anfang 1926, da der Vertrag erst am 10. 1. 1920 in Kraft trat) mit Rücksicht auf den Stand des Ausbaues des Straßburger Hafens eine Fortdauer der Betriebsgemeinschaft wünschenswert erachten, so kann auf Antrag die Zentralkommission eine Verlängerung von höchstens 3 Jahren bewilligen. Hierzu hat sich Frankreich den Vorteil gesichert, daß alle mit dem Art. 65 zusammenhängenden Fragen von der Zentralkommission mit Stimmenmehrheit entschieden werden, d. h. die Be-

¹⁾ Zur Zeit (Ende 1924) hat es den Anschein, daß Belgien von dem Plan der Rhein—Maas-Verbindung auf der ungefähren direkten Linie Ruhrort—Antwerpen, deren Wirtschaftlichkeit in wiederholten Untersuchungen angezweifelt worden ist, abbrückt, dagegen eine Verbesserung der Lage Antwerpens zum Rhein durch den Bau eines Kanales Moerdijk—Antwerpen anstrebt.

schlüsse zur Erlangung der Verbindlichkeit nicht erst nach Art. 46 der Mannheimer Akte der Genehmigung der uferstaatlichen Regierungen bedürfen. Auch der Art. 66 stellt ein Hinüberlangen Frankreichs auf das rechte Rheinufer dar, indem er das Eigentum an sämtlichen vorhandenen Eisenbahn- und anderen Rheinbrücken zwischen den Endpunkten Elsaß-Lothringens ganz an Frankreich übertrug. Einen weiteren, ökonomisch stark ins Gewicht fallenden Vorteil erhielt Frankreich in dem alleinigen Recht zur wirtschaftlichen Ausnutzung des Rheinwassers zwischen den äußersten Punkten seiner Grenzen. Art. 358 gab ihm einmal das Recht, zur Speisung der bereits gebauten oder noch zu bauenden Schiffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden anderen Zweck Wasser aus dem Rhein zu entnehmen und auf dem deutschen Ufer alle zur Ausübung dieses Rechts erforderlichen Arbeiten auszuführen, einandermal das ausschließliche Recht auf die durch den Ausbau des Stromes erzeugte Kraft mit dem Vorbehalt, daß die Hälfte des Wertes der tatsächlich gewonnenen Kraft, sei es in Geld, sei es in natura an Deutschland vergütet werden muß. Indessen darf die Ausübung der vorgenannten Rechte weder im Rheinbett noch in den etwa an seine Stelle tretenden Ableitungen die Schiffbarkeit nachteilig beeinflussen noch die Schifffahrt hemmen noch eine Erhöhung der Abgaben, die bis dahin nach dem geltenden Abkommen erhoben wurden, mit sich bringen. Vielmehr müssen alle Bauentwürfe der Zentralkommission zur Feststellung, ob diese Bedingungen erfüllt sind, vorgelegt werden. Zur Sicherstellung der einwandfreien Durchführung jener Bestimmungen übernahm Deutschland eine Reihe von Verpflichtungen, u. a. die, selbst den Bau eines Seitenkanals oder einer Ableitung auf dem rechten Ufer weder in Angriff zu nehmen noch zu genehmigen. In diesen Art. 358, der den Oberrhein gewissermaßen zu einem französischen Gewässer machte, somit die Rheinschiffahrtsinteressen der Schweiz auf das Engste berührte, ihr u. a. die Möglichkeit nahm, in einer deutsch-französischen Rivalität um den Oberrhein eine ausschlaggebende Rolle zu spielen, ist eine Bestimmung aufgenommen, die ihr dafür gewissermaßen einen Ersatz bieten sollte: Es werden ihr nämlich auf Antrag und unter der Voraussetzung der Zustimmung der Zentralkommission die gleichen Rechte wie oben für Frankreich für den Teil des Stromes eingeräumt, der ihre Grenze mit den anderen Uferstaaten bildet, den Rhein von Basel bis zum Bodensee, so daß auch für diesen Stromteil die Möglichkeit gegeben ist, ihn deutschen Einflüssen ganz zu entziehen. Ebenfalls als ein Zugeständnis an die Schweiz kann Art. 359 gedeutet werden, der bestimmte, daß in den Abschnitten des Rheins, die die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich bilden, unbeschadet der Bestimmungen des Art. 358 im Strombett oder auf einem der beiden Ufer keine Arbeit ohne vorherige Zustimmung der Zentralkommission oder ihrer Abgeordneten ausgeführt werden darf¹⁾. Einen neutralen, indessen

¹⁾ Über die Stellungnahme der Schweiz zur Rheinschiffahrtsakte und den auf den Rhein bezüglichen Bestimmungen des Vertrags von Versailles vgl. Jaunin-Ducret: *La Navigation Fluviale en Europe et les forces hydrauliques en Suisse*. T. III. S. 182 ff. Lausanne 1924.

Frankreich die Vorhand sichernden Charakter trägt Art. 360, nach dem Frankreich sich die Befugnis vorbehielt, in die Rechte und Pflichten einzutreten, die sich aus den Abmachungen zwischen der elsäß-lothringischen und der badischen Regierung bezüglich der am Rhein auszuführenden Arbeiten ergeben, bzw. diese Abmachungen binnen 5 Jahren nach Inkrafttreten des Vertrages zu kündigen. Offenbar der Befürchtung, Deutschland möchte die für die Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Schiffbarkeit des Rheins oberhalb Mannheims notwendigen Arbeiten unterlassen oder unbefriedigend ausführen, entsprang die weitere Bestimmung, daß Frankreich auch die Befugnis zur Ausführung dieser von der Zentralkommission als notwendig erachteten Arbeiten hat.

Den bedeutendsten Eingriff in die Rechte Privater, d. h. einen Rückgriff auf die deutschen Unternehmungen der Rheinschiffahrt bedeuteten die als 5. Gruppe der Vertragsbestimmungen noch zu betrachtenden Ansprüche Frankreichs und Belgiens auf Betriebsteile der deutschen Schifffahrt, die nach drei Gesichtspunkten aufgestellt waren. Zunächst kamen die Wiedergutmachungsforderungen in Betracht. Einmal bestimmte § 6 der Anlage III zum Abschnitt I des Teiles VIII, daß Deutschland binnen zwei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrags unter Beobachtung eines vom Wiedergutmachungsausschuß vorgeschriebenen Verfahrens den alliierten und assoziierten Mächten alle noch feststellbaren Flußschiffe und anderes bewegliches Material der Binnenschifffahrt, die seit dem 1. 8. 1914 aus irgendeinem Grunde in seinen oder seiner Staatsangehörigen Besitz gekommen waren, in Natur und in normalem Zustand zurückzugeben. Des weiteren verpflichtete aber der gleiche Paragraph Deutschland, zum Ausgleich für die Verluste an Flußschiffahrtstonnage, die die alliierten und assoziierten Mächte aus irgendeinem Grund während des Krieges erlitten hatten, und die durch die vorangeordnete Rückgabe nicht wiedergutmacht werden konnten, dem Wiedergutmachungsausschuß einen Teil seines Flußschiffparkes bis zur Höhe dieser Verluste abzutreten, mit der Einschränkung, daß diese Abtretung 20 vH. des Gesamtbestandes vom 11. 11. 1918 nicht überschreiten sollte. Diese Verpflichtung sprengte den Rahmen der Wiedergutmachung, insofern auch Verluste durch mit Kriegsmaßnahmen nicht zusammenhängende Unfälle, Überalterung usw. hiernach zu ersetzen waren. Die Einzelheiten dieser Abtretung wurden durch den von den Vereinigten Staaten von Amerika ernannten Schiedsrichter geregelt, der nach Art. 339 mit der Entscheidung über die Abtretung von deutschem Flußschiffahrtsmaterial auf Elbe, Oder, Memel und Donau infolge der Gebietsänderungen betraut war. § 7 der gleichen Anlage sicherte die Ansprüche der Alliierten durch die Verpflichtung Deutschlands zur Ergreifung aller Maßregeln, die ihm der Wiedergutmachungsausschuß angab, um volles Eigentumsrecht an allen Schiffen zu erhalten, die während des Krieges unter neutrale Flagge gestellt worden waren bzw. mit denen dies ohne Zustimmung der Alliierten geschehen sollte. Die dritte Ablieferungspflicht wurde unter dem Gesichtspunkt der Wiedereinverleibung Elsaß-Lothringens aufgestellt, insofern

Frankreich als neuer Rhein-Anliege-Staat auch über eine eigene Rheinflotte verfügen wollte. Nach Art. 357 hatte Deutschland binnen drei Monaten nach erhaltener Aufforderung an Frankreich entweder einen Teil der Schlepper und Schiffe abzutreten, die nach Abzug der zur Rückerstattung und Wiedergutmachung abgegebenen, in den deutschen Rheinhäfen eingetragen blieben, oder Geschäftsanteile an den deutschen Rheinschiffahrtsgesellschaften. Im Falle der Abtretung von Schiffen und Schleppern sollten diese mit ihrem Zubehör und ihrer Ausrüstung versehen, in gutem Zustand, für den Handelsverkehr auf dem Rhein geeignet und aus den letzten Neubauten ausgewählt sein. Unter Anwendung gleicher Gesichtspunkte sollte Deutschland an Frankreich abtreten: Einrichtungen, Anlegeplätze, Kaiflächen, Docks, Lagerhäuser, Umschlagseinrichtungen usw., die deutsche Reichsangehörige oder deutsche Gesellschaften im Hafen von Rotterdam am 1. 8. 1914 besaßen, bzw. Anteile oder Interessen, die Deutschland oder deutsche Staatsangehörige zu diesem Zeitpunkt an den genannten Einrichtungen hatten. Umfang und Einzelheiten dieser Abtretung waren binnen eines Jahres nach Inkrafttreten des Vertrags unter Berücksichtigung der berechtigten Bedürfnisse (besoins légitimes) der Beteiligten durch einen von den Vereinigten Staaten von Amerika ernannten Schiedsrichter bzw. mehrere solche zu bestimmen. Die Abtretungen gaben Anspruch auf eine Entschädigung, deren durch den bzw. die Schiedsrichter in Bausch und Bogen festgesetzter Gesamtbetrag keinesfalls den Anschaffungswert des abgetretenen Materials und der abgetretenen Einrichtungen übersteigen sollte und auf die von Deutschland geschuldeten Summen anzurechnen war, während die Entschädigung der bisherigen Eigentümer Sache Deutschlands war.

Grundsätzlich läßt sich zu diesen die Rheinschiffahrt betreffenden Bestimmungen des Friedensvertragsentwurfs der Alliierten sagen, daß mehr die Lasten, die dem Unterlegenen auferlegt wurden, ihnen das Gepräge gaben, als die Gesichtspunkte, die sich auf das künftige gemeinsame Wirtschaftsleben an und auf dem Rhein beziehen. Trotzdem war Deutschland aus sich heraus bereit, nicht nur letztere sich großenteils zu eigen zu machen, sondern auch den wirtschaftlichen Forderungen Frankreichs weitgehend entgegen zu kommen. Zeugnis vermag hierfür die Stellungnahme der am 14. und 15. 5. 1919 in Berlin zusammengetretenen Sachverständigenkommission für die Rheinschiffahrt (überwiegend Vertreter der zuständigen Behörden, daneben Rheinschiffahrt-treibende) zu den Bestimmungen des Vertragsentwurfs zu bieten. Wenn auch diese Gedanken nicht in die Debatte mit dem Gegner geworfen werden konnten (s. unten), so behalten sie doch Interesse, insofern sie — jeder, der heute einige Entfernung von den Erscheinungen von damals gewonnen hat, wird dies anerkennen — sich strikter als die der Gegner in dem Geist ihres eigenen Memorandums an Wilson (siehe Lansings Note vom 5. 11. 1918) hielten, auf Grund dessen Deutschland die Waffen niedergelegt hatte. Sie bedeuteten Anerkennung der Wiedergutmachungsansprüche sowie der Entscheidung der Streitfragen gemäß Wilsons 14 Punkten zugunsten des Gegners und Bekenntnis zu Ver-

ständigkeit und Zusammenarbeit und damit zu einem dauernden Frieden. Die Beschlüsse der deutschen Rhein-Sachverständigen¹⁾ hatten — hier nach den gleichen Gesichtspunkten wie die alliierten Bedingungen gegliedert — hauptsächlich folgenden Inhalt:

Vorweg verlangte man, daß mit Eintritt des Friedens die Eingriffe der Rheinlandbesetzung in die wirtschaftlichen und sonstigen Verhältnisse aufhörten ebenso alle Behinderungen des Rheinverkehrs durch die C.I.N.C. — Für die grundsätzlichen Bedingungen betreffend die Freiheit des Verkehrs usw., soweit sie von Deutschland die Meistbegünstigung ohne Gegenseitigkeit verlangten (Art. 321, 326, 327), sowie für die Bestimmungen, die Deutschlands Entschlußkraft lahmlegten in Hinblick auf die künftigen Verkehrsabkommen (Art. 338 und 354), wurde Gegenseitigkeit bzw. Gleichberechtigung Deutschlands gefordert. Dies galt auch für Art. 325 (Verhinderung von Ausnahmetarifen zugunsten deutscher und neutraler Seehäfen), dessen Dehnungsmöglichkeit zu Bedenken Anlaß gab. Zu den in Art. 354—356 vorgesehenen Änderungen der Rheinschiffahrtsakte wurde erklärt, daß Deutschland mit der Anerkennung dieser Bestimmungen einen Verstoß gegen das auch mit Holland getroffene Abkommen, also gegen das Völkerrecht begehen würde, vielmehr gemeinsame Verhandlungen mit Holland stattfinden müßten. Zu Art. 356, 2 und 3 warnten die deutschen Sachverständigen vor einer Lockerung der Bestimmungen der Mannheimer Akte, die die Verkehrssicherheit vermindern würden. Ebenfalls wurde dem Art. 362 (Ausdehnung der Zuständigkeit der Zentralkommission) widersprochen, da, was für Luxemburg und die Schweiz billig sei, auch für Deutschland recht sein müßte. Allenfalls wurde einer Ausdehnung der Gerichtsbarkeit der Zentralkommission auf den Rhein zwischen Basel und dem Bodensee zugestimmt. Für die Zusammensetzung der Zentralkommission einigte man sich auf die folgenden Richtlinien: Grundsätzlich sollten in der Zentralkommission nur Vertreter der Uferstaaten Sitz und Stimme haben, wobei Belgien als solcher gelten konnte. Die Beteiligung Großbritanniens und Italiens wurde aus diesem Grundsatz abgelehnt. Man empfahl die Beibehaltung des Prinzips „Für jeden Staat eine Stimme“. Wenn jedoch ein Stimmenverhältnis Platz greifen sollte, so wurden unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und Verkehrsbedeutung der einzelnen Staaten, und um Frankreich entgegenzukommen, nachstehende Vertreterzahlen vorgeschlagen:

Niederlande	2
Schweiz	2
Deutsche Uferstaaten	6
Frankreich	4
Belgien	2.

¹⁾ Vgl. Äußerungen der zur Prüfung der Friedensbedingungen in Berlin eingesetzten Arbeitskommissionen, Druckstück des Auswärtigen Amtes, Geschäftsstelle für die Friedensverhandlungen, S. 105 ff. Hier sind die Beschlüsse, die im Lauf der Verhandlungen Abwandlungen erfahren haben, endgültig niedergelegt. Sie sind von Irrtum nicht ganz frei.

Die dauernde Vorsitzführung durch Frankreich wurde abgelehnt, nicht dagegen — ebenfalls aus Entgegenkommen gegenüber Frankreich —, obschon kein sachlicher Grund als vorliegend anerkannt werden konnte, die Verlegung des Sitzes der Zentralkommission nach Straßburg.

Die Verpflichtungen Deutschlands zum Bau der Großschiffahrtswege Rhein-Maas und Rhein-Donau wurden als Verstoß gegen das Völkerrecht und als Eingriffe in die Hoheitsrechte deutscher Bundesstaaten abgelehnt, und zwar für den Rhein-Donau-Kanal vollständig und für den Rhein-Maaskanal bedingungsweise.

Angesichts der Ansprüche Frankreichs am Oberrhein erhoben die deutschen Sachverständigen entschiedenen Einspruch gegen den Übergriff Frankreichs auf das rechte Rheinufer. Die Ansprüche auf Kehl wurden einmal damit zurückgewiesen, daß sie den Grundsätzen Wilsons nicht entsprachen, ferner damit, daß Straßburg mit den derzeitigen Anlagen noch erheblich höhere Leistungen als die bisherigen Friedenshöchstleistungen erzielen könne, daß andererseits die Möglichkeit zu bedeutenden Neu- bzw. Umbauten in verschiedenen Teilen des Straßburger Hafengebietes gegeben sei. Für den Fall der Nichtanerkennung dieser Auffassung wurde ein Gegenvorschlag gemacht, der die Überlassung eines Beckens des Kehler Hafens durch Baden an Frankreich nebst Zubehör und Zufahrtswegen auf die Dauer von 7 bzw. 10 Jahren gegen eine Vergütung von $4\frac{1}{2}$ vH. der Baukosten und der Unterhaltungskosten zum Gegenstand hatte. Die Rechte und Besitzungen Privater sollten in Straßburg wie in Kehl unangetastet bleiben, die Sequestrierungen und Liquidationen aufgehoben bzw. rückgängig gemacht werden. Der in Art. 51 (Rückgabe Elsaß-Lothringens) aufgestellte Grundsatz, daß die Mitte des Rheins bzw. der Talweg die Grenze bildete, wurde auch für die Brücken (Art. 66) in Anspruch genommen, derart daß die festen Brücken hälftig Frankreich und Baden, von den 8 Schiffsbrücken je 4 den beiden Uferstaaten gehören sollten. Ebenfalls wurde dieser Teilungsgrundsatz in dem Gegenvorschlag betreffend Ausnutzung und Ausbau des Oberrheins geltend gemacht: Hiernach sollte eine französisch-badische Organisation die Strecke Straßburg-Basel so ausbauen, daß sie als Großschiffahrtsweg benutzt werden und gleichzeitig alle verfügbaren Wasserkräfte gewonnen werden konnten. Letztere sollten je zur Hälfte an Frankreich und Baden fallen. Jede Wasserentnahme war im übrigen von der Zentralkommission zu genehmigen. Schließlich sollte Frankreich das Recht, die von der Zentralkommission zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Schifffahrt oberhalb Mannheim notwendig erachteten Arbeiten auszuführen, nur im Fall der Säumnis haben, obschon es wünschenswerter erschien, wenn im Säumnisfall jeder Uferstaat einen Gerichtshof anrufen könnte, der vom Völkerbund unter der Voraussetzung, daß Deutschland diesem angehörte, eingesetzt werden könnte.

Die Wiedergutmachungsforderungen auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt wünschten die Sachverständigen auf ein Maß reduziert, das sich enger an den Gedanken einer tatsächlichen „Wiedergutmachung“ der Kriegsschäden hielt. Zunächst wurde eine Einschränkung der An-

sprüche auf die Verluste verlangt, die tatsächlich unmittelbar durch deutsche Kriegsmaßnahmen entstanden waren. Des weiteren wurde die Notwendigkeit, die Abtretung des Ersatzes nur regional gebunden und nach dem Grundsatz Typ für Typ vorzunehmen, betont, offenbar, um eine Übersetzung des Rheines mit Kähnen unter fremder Flagge abzuwehren. Soweit der Ersatz in natura sofort nicht möglich wäre, sollte er durch Neubau erfolgen. Dabei wurde Aufrechnung der in den Besitz der Alliierten gelangten Fluß- und Kanalschiffe verlangt. Für die durch Art. 357 außerhalb der Wiedergutmachung vorgesehene Abtretung von Fahrzeugen, die weder in den Wilsonschen Grundsätzen noch in den Waffenstillstandsbedingungen eine Stütze fand, bemühte sich die Rheinkommission um eine zahlenmäßige Festlegung der deutschen Verpflichtung. Indem man den Absatz 1 des Art. 357 dahin auslegte, daß es Deutschland freistand, entweder die Abtretung von Schiffen oder die von Geschäftsanteilen zu wählen, entschloß man sich für erstere. Das Alter der abzuliefernden Schiffe sollte dahin präzisiert werden, daß es sich um seit 1900 gebaute Schiffe handeln sollte. Unter dem Hinweis, daß Deutschlands berechnigte Interessen an sich jeder Abtretung widersprachen, da Deutschland selbst fremden Schiffsraum zur Bewältigung seines Rheinverkehrs heranziehen mußte, und daß bei trotzdem notwendiger Schiffsabgabe der bisherige Verkehr mit Elsaß und Frankreich über Straßburg als Maßstab dienen müßte, wurde als Höchstmaß der Abtretung 100 000 t Kahnraum und 10 000 PS Schleppkraft bezeichnet, dies wieder unter der Voraussetzung der Anerkennung der für die Wiedergutmachungsabtretungen vorgebrachten Gesichtspunkte. Die abzutretenden Einrichtungen sollten dem Bedürfnis der abzutretenden Flotte entsprechen. Dabei wurde unter dem Gesichtspunkt der die deutschen Bedürfnisse gleichberücksichtigenden Gerechtigkeit die Bedingung gestellt, daß dieser Grundsatz auch für die deutschen Reedereien im Hafen von Antwerpen anerkannt wurde. Im Modus der Abtretung wünschte man folgende Änderungen: Ersetzung des bzw. der von den Vereinigten Staaten zu ernennenden Schiedsrichter durch Angehörige neutraler Staaten, Feststellung des Wertes jedes einzelnen Fahrzeuges, darauf fußend die Vergütung in Bausch und Bogen, In-Rechnung-Stellung des gegenwärtigen Anschaffungswertes (mit Rücksicht auf die Markentwertung) oder Festsetzung der Vergütung in Goldmark.

Wenn dieser Gegenvorschlag, von den Vertretern der Reichsressorts und der Rheinschiffahrt einmütig gefaßt, nicht den Gegnern übermittelt wurde, obschon Generaldirektor Ott als Vertreter der deutschen Rheinschiffahrt sich noch damit nach Versailles begab, so lag der Grund darin, daß man zunächst nur allgemeiner gehaltene Gegenvorschläge machte in der Hoffnung, die Einzelheiten nach Antwort der Alliierten zur Sprache bringen zu können. So wurde der die Binnenschiffahrt betreffende Abschnitt der deutschen Gegenvorschläge in erster Linie ein Protest gegen die Unterstellung der bestehenden Wasserstraßen und der gesamten Wasserstraßenpolitik unter Kommissionen mit fremdem Übergewicht. „Mit alledem würde der maßgebende

und entscheidende Einfluß auf die innere Gestaltung des gesamten deutschen Wirtschaftslebens den alliierten und assoziierten Regierungen übertragen werden. . . . Ferner gibt eine Reihe hier zunächst nicht näher erörterter Einzelbestimmungen zu schweren Bedenken Anlaß.“ Demgegenüber erklärte sich Deutschland durchaus bereit, die vertragliche Regelung der deutschen Ströme einer den neuen Verhältnissen Rechnung tragenden Revision zu unterziehen, aber unter Festhaltung des Uferstaatenprinzips in der Verwaltung. Für die Rheinschiffahrt wurde eine Änderung der Kompetenzen und der Tätigkeit der Zentralkommission nicht für notwendig erachtet, wenn schon man sich Verhandlungen über etwaige Verbesserungen nicht widersetzen wollte. Die Regelung der Kehler Frage wie der der Wasserkräfte des Oberrheins wurde in der vorliegenden Fassung abgelehnt, indessen die Bereitschaft zu einem Entgegenkommen in Sonderverhandlungen erklärt, die man auch für die Abtretungen nach Art. 357 vorschlug. Die Brücken — der einzige Einzelvorschlag! — wollte man geteilt wissen. Gegen die Bürgschaften und namentlich den Art. 212 (Inkraftbleiben eines Teiles des Waffenstillstandsabkommens; C.I.N.C.!) wurde auch mit Rücksicht auf den Rheinverkehr Einspruch erhoben.

Die Antwort der Alliierten, Mitte Juni 1919 gegeben, wies gegenüber den deutschen Vorschlägen für den Teil XII (Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen) zunächst darauf hin, daß sie größtenteils zu allgemein gehalten seien, um eine ins einzelne gehende Antwort zu gestatten, und daß sie im übrigen nicht den Charakter technischer Einwände — nur solche verlangten die Alliierten! — trügen. So nahm man die Gelegenheit wahr, Deutschland mit Hilfe geschickter Antithesen auf Widersprüche in seiner Argumentation hinzuweisen, in der es einerseits seine Zulassung zum Völkerbund verlange und für internationale Abmachungen eintrete, andererseits jede ihm auferlegte internationale Bindung ablehne. Der Versuch Deutschlands eine Reihe Fragen in Sonderverhandlungen zu lösen, ohne internationale Garantie, erregte besonderen Anstoß. Man wies darauf hin, daß, bis ein allgemeines Statut des Völkerbundes die Prinzipien der Verkehrsfreiheit garantiere, die hauptsächlichsten Bedingungen solcher Abkommen schon in den Friedensvertrag aufzunehmen seien, um eine etwaige spätere Obstruktion der feindlichen Staaten zu verhindern. Das zweite Gesicht dieser Verpflichtungen trat hervor in der Begründung der Nichtgewährung der Gegenseitigkeit im Hinblick auf die Verkehrsfreiheit für 5 Jahre: „Es würde nicht möglich gewesen sein, dadurch, daß man Deutschland sofort gleiche Behandlung zugesichert hätte, ihm zu gestatten, indirekt von der Verwüstung und Zerstörung zu profitieren, für die seine Regierung und seine Armeen verantwortlich sind.“ Andererseits erklärte man aber, daß man mit keiner einzigen Bestimmung versuche, den legitimen Gebrauch der ökonomischen Unabhängigkeit seitens Deutschlands zu verhindern, sondern nur Mißbrauch verhüten wolle. Durchschlagender vermochte man die deutschen Bedenken wegen der in die Hand der Stromkommissionen gelegten Macht zu widerlegen: Ihre Funktionen sollten auf die Anwendung der Grundsätze

beschränkt bleiben, die in den Art. 332—337 oder in dem künftigen vom Völkerbund zu genehmigenden internationalen Verkehrsabkommen niedergelegt würden. Überdies seien die Machtbefugnisse nicht auf deutsches Gebiet beschränkt. Als Zweck der Internationalisierung der Ströme betonte man nochmals ausdrücklich, daß man es einem einzelnen Uferstaat nicht gestatten dürfte, seine günstige Lage an einem internationalen Verkehrsweg auszunutzen, um auf andere, davon abhängige Staaten einen wirtschaftlichen und politischen Druck auszuüben. Dem sollte neben der Vertretung des allgemeinen freien Verkehrs auch die Beteiligung von Nichtuferstaaten an den Stromkommissionen dienen. Und ebenso „mußte bei der Entscheidung über die Anzahl der Vertreter, die jedem Uferstaat zustehen, in erster Linie die Freiheit des Verkehrs maßgebend sein.“ Unter diesem Gesichtspunkt erschien die alliiertes beliebte Zusammensetzung der Zentralkommission, in der Holland und Deutschland zugunsten der Schweiz, Frankreichs und Belgiens — die Entwicklung seiner Seehäfen in Konkurrenz zu den niederländischen ist von der freien Durchfahrt durch Holland abhängig — an die Seite gedrückt wurden, allerdings verständlich. Aber ebenso steht außer Zweifel, daß — so man jenes Argument nicht als Vorwand betrachtet — mit der Zusammensetzung der Zentralkommission entsprechend dem Interesse an der Verkehrsfreiheit ein einzelnes Moment in den Vordergrund gerückt wurde, während der ganze übrige Aufgabenkreis zu Unrecht außer Ansatz blieb. — Rhein-Maas- und Rhein-Donaukanal wurden von den Alliierten für die Entwicklung der Binnenschiffahrt zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer und für Belgien bzw. die Nachfolgestaaten der österreich-ungarischen Monarchie Tschechoslowakische Republik und Serbo-Kroatisch-Slowenischer Staat notwendig erklärt, weshalb sie nicht ohne Garantie unter der ausschließlichen Kontrolle Deutschlands gelassen werden könnten. Indessen schien alliiertes hier doch das Empfinden vorzuliegen, daß man bei dem nur durch deutsches Gebiet gehenden Rhein-Donaukanal in den Forderungen zu weit gegangen sei. So bewilligte man hier den einzigen Abstrich in all den die Rheinschiffahrt betreffenden Forderungen, indem in Art. 353 des tatsächlichen Vertrages lediglich bestimmt wurde, daß Deutschland im Falle des Baues eines Großschiffahrtsweges Rhein-Donau die in den Art. 332—338 für Elbe, Oder, Memel und Donau niedergelegte Ordnung auch auf ihm zur Anwendung bringen müßte.

Die Hoffnungen auf weitere Verhandlungen wurden mit der Übergabe der Antwort der Alliierten zerschlagen, für die Rheinschiffahrt ein besonderer Schaden, da in dem deutschen Gegenvorschlag zu den Binnenschiffahrtsfragen zuviel auf diese verschoben und nur die allgemeinen Gesichtspunkte eingehend zu Wort gekommen waren. So wurden manche Hoffnungen, die die deutschen Rheinschiffahrtstreibenden auf den Friedensschluß gesetzt hatten, namentlich auf Ende der Verkehrsüberwachung und Wiederaufnahme des Betriebes in der alten Weise auch an den Plätzen der früheren Gegner (Straßburg, Antwerpen) mit der Annahme (23. 6. 1919) und der Unterzeichnung (28. 6.

1919) des Vertrags von Versailles zu Grabe getragen. Statt dessen standen noch schwere Einbußen zu erwarten und damit lange Kämpfe mit Worten und Wirtschaftsmitteln.

3. Die Abgaben aus dem Besitz der deutschen Rheinschiffahrt.

Unter den Abtretungen von Anlagen und Betriebsteilen der deutschen Rheinschiffahrt, die der Vertrag von Versailles vorsah, erforderten die Abgaben von Schiffsmaterial wie die Übertragung der Verwaltung des Hafens Kehl zur Herstellung einer Betriebseinheit mit dem Straßburger Hafen an einen französischen Direktor gemäß Art. 65 umfangreiche Verhandlungen. Die letztgenannte Angelegenheit fand als erste ihre Erledigung in den zwischen den beiden Regierungen im Winter 1919/20 geführten, durch das sogenannte Baden-Badener Abkommen vom 1. 3. 1920¹⁾ beendeten Unterhandlungen. Durch dieses wurde das dem Direktor der Häfen Straßburg/Kehl unterstellte Gebiet des Kehler Hafens in zwei Zonen eingeteilt. Die Benutzung der in der Zone A gelegenen Plätze und Bauten verblieb den deutschen Unternehmern, wohingegen die Anlagen in Zone B (Ost- und Westufer des 1., Westufer des 3. Hafenbeckens) französischen Unternehmungen für die Dauer der Betriebseinheit Straßburg/Kehl zur Benutzung gegen eine allgemein geregelte Vergütung überlassen wurden. Die Befugnisse des Direktors wurden derart umgrenzt, daß die ihm nicht ausdrücklich in dem Abkommen übertragenen den zuständigen deutschen Behörden verblieben. Die Ausübung der Schifffahrts- und Hafenzollpolizei fiel ihm zu. Indessen blieb ihm der Erlaß von Bestimmungen, die von den in sämtlichen badischen Rheinhäfen anzuwendenden und tatsächlich angewandten Verordnungen sowie von den allgemeinen Grundsätzen, auf denen diese beruhten, abwichen, ohne besondere Ermächtigung der deutschen Regierung untersagt. Für alle Verordnungen wurde vorherige Mitteilung an die zuständige deutsche Behörde (Eisenbahndirektion) vorgeschrieben. Andererseits war dem Direktor die Entscheidung über Einführung von Hafenzollabgaben im Kehler Hafen übertragen mit der Maßgabe, daß diese die Sätze der gleichartigen Abgaben in Straßburg nicht überschritten. Sofern in Straßburg Hafenzollabgaben zum Zweck der Hafenerweiterung zur Erhebung gelangen sollten, durften sie auch in Kehl Zone B eingeführt werden, dagegen nicht in Zone A. Die deutschen Verwaltungsbehörden behielten im besonderen ihre Zuständigkeit hinsichtlich der Gesetze und allgemeinen Verwaltungsvorschriften, namentlich in Bezug auf die Eisenbahnen, die Bau-, Wasser-, Gewerbe- und Feuerpolizei. Der Eisenbahnverwaltung verblieb unter Aufsicht des Direktors die Baggerung in den Hafenbecken, Betrieb und Unterhaltung der Gleisanlagen, der Wasser- und Kraftstromleitungen im gesamten Hafen, der Gelände und Anlagen in der Zone A. In Zone B fiel deren Unterhaltung dem Direktor zu, wobei er die der Straßen und Kais der deutschen Eisen-

¹⁾ Veröffentlicht im Reichs-Gesetzblatt 1920, S. 567 (Austausch der Ratifikationsurkunden 8. 4. 1920). Das Abkommen geht stark in Einzelheiten von Verwaltungs-, Etats- und Zollfragen usw. und trägt den üblichen minutiösen Charakter zwischenstaatlicher Einzelvereinbarungen.

bahnverwaltung übertrug. — Im allgemeinen läßt sich das Abkommen über den Kehler Hafen dahin kennzeichnen, daß es gegen die Gewährung einer weitreichenden Ansiedlung französischer Unternehmer Deutschland in den Verwaltungsangelegenheiten ziemlich Einfluß beließ.

Die wenigen Worte des Art. 357 betreffend Überlassung von Rheinschiffahrtsmaterial an Frankreich ließen zunächst nicht vermuten, welch ein ausgedehntes Kampffeld der politischen Ökonomie sie den deutschen wie französischen Interessen bieten sollten. In der Tat gab die Durchführung dieses Artikels Anlaß zu einer sich großenteils aus Antithesen aufbauenden „das gesamte Verkehrs- und Wirtschaftsleben des Rheinstromgebietes erfassenden volkswirtschaftlichen Arbeit“¹⁾. Der durch wirtschaftspolitische Interessen diktierte Meinungsstreit führte allerdings dazu, daß der objektive Charakter dieser Arbeit durchbrochen wurde: Einmal durch das Streben der beiden Gegner, die aus den Tatsachen an sich sich ergebenden Ansprüche gewissermaßen auch moralisch zu unterbauen, dann durch den in weitem Umfang bestehenden Zwang, mit Hypothesen zu arbeiten, wodurch in einigen Punkten Beweise und Gegenbeweise sich häuften, ohne tatsächliche Klärung zu schaffen.

Die Verhandlungen drängten sich überwiegend in der zweiten Jahreshälfte 1920 zusammen. Französisch-deutsche Vorbesprechungen fanden allerdings bereits Anfang 1920 statt. Französischerseits bestand damals die Neigung, mit Deutschland zu einem Abkommen über die Abgabe von Rheinschiffen zu gelangen, ohne daß der im Friedensvertrag vorgesehene amerikanische Schiedsrichter hinzugezogen würde. Deutschland war daraufhin bereit in Verhandlungen einzutreten unter der Bedingung, daß im Nichteinigungsfall doch der Schiedsrichter in Tätigkeit trete. Die Ansprüche Frankreichs wurden in ihren Grundzügen erkennbar in Verhandlungen zwischen beiderseitigen Regierungsvertretern im März/April 1920 in Paris und Baden-Baden: Frankreich verlangte für die Schiffsabtretung die Berücksichtigung sowohl des Verkehrs, an dem Frankreich bzw. Elsaß-Lothringen vor 1914 interessiert war, wie desjenigen, der aus der Wiederangliederung Elsaß-Lothringens sowie infolge sonstiger Bestimmungen des Versailler Vertrags zu erwarten war. Deutscherseits folgten in Verhandlungen im Juni zu Köln und Paris entsprechende Erwidierungen. Man kam nur langsam an die exakten Grundlagen und die Kernfragen heran. Deutscherseits war man zurückhaltend, da die Schifffahrtstreibenden, die von der Regierung frühzeitig zur Beratung herangezogen waren, auf Erledigung der Wiedergutmachungsabtretungen aus § 6 vor der Abgabe aus Art. 357 drangen. Stärkerer Fluß kam erst in die Verhandlungen, als im Juli 1920 W. Hines als der von den Vereinigten Staaten bezeichnete Schiedsrichter in Erscheinung trat. Dieser bediente sich

¹⁾ W. Schmitz in „Wirtschaftspolitische Fragen der Binnenschifffahrt“, 1921, S. 7.

dabei zunächst des schiffahrtssachverständigen Obersts Sommervell vom Hauptquartier der damals in Deutschland stehenden amerikanischen Truppen in Koblenz, der seinerseits durch Befragung deutscher Behörden und Sachverständigen die ersten Unterlagen zur Erfassung der Rheinschiffahrt im allgemeinen wie des zur Entscheidung stehenden Komplexes sammelte. Dem schloß sich eine Befahrung des Rheins zwischen Rotterdam und Straßburg an, zu deren Ende die erste Zusammenkunft deutscher Regierungs- wie Schiffahrtsvertreter einerseits, der französischen Regierungsbeauftragten andererseits unter Vorsitz von Hines an Bord des Dampfers „Preußen“ auf der Fahrt Mannheim-Biebrich am 31. 7. 1920 stattfand. Sie war der Auftakt zu einer Kette von Sitzungen teils ohne, teils mit Heranziehung der Vertreter der Rheinschiffahrt selbst, die in verschiedenen Städten des Rheinlandes sowie auf weiteren Stromreisen bis Ende 1920 stattfanden, untereinander verbunden durch eine Flut dem Schiedsrichter übermittelter, auch zwischen den Delegationen ausgetauschter Noten¹⁾.

Frankreichs Ansprüche haben ihre Niederlegung vornehmlich in zwei umfangreichen Denkschriften gefunden, die, dem Brauch bei Staatsdenkschriften von internationaler Reichweite zufolge, als „document bleu“ und „document jaune“ bezeichnet wurden²⁾. Klarer Aufbau und zielbewußte Folgerichtigkeit sind ihnen im großen zu eigen, indessen im „document bleu“ durch Kreisen um einzelne Gedanken vermindert. Die Argumentation der beiden Denkschriften sei im folgenden in Grundzügen wiedergegeben:

Durch die Wiederangliederung Elsaß-Lothringens hat Frankreich Gelegenheit und Recht, sich auch seinerseits des im Rhein gegebenen ausgezeichneten Transportmittels zu bedienen. Seit 1871 konnten indessen nur zwei Staaten, nämlich Deutschland und Holland sich an der Rheinschiffahrt beteiligen, weil die Vereinbarungen betreffend die Internationalität des Stromes zwar nicht in ihren Grundsätzen, wohl

¹⁾ Deutscherseits waren von Regierungsseite in erster Linie beteiligt: der außerordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister Dr. Seeliger (Deutschlands 1. Vertreter in internationalen Schiffahrtsangelegenheiten), Geheimrat Wehrmann und Reg.-Rat Dr. W. Teubert, von Seiten der Schiffahrt die Generaldirektoren Ott (Rhein-Seekonzern), Jäger (Fendelkonzern), Hecht (Rhenaniakonzern), Gustav Stinnes (M. Stinnes), Welker (Haniel). Die fünf Genannten, von denen die beiden letzten das Kohlenkontor als Leiter von dessen beiden bedeutendsten Mitgliedern vertraten, bildeten in den Nachkriegsjahren gewissermaßen die Spitze der Rheinschiffahrt (G. Stinnes starb am 8. 11. 1923), die sich aus dem Gremium der Leiter der größeren Unternehmen heraushob. — Auf französischer Seite ist in den Verhandlungen G. Haelling als die treibende Kraft erschienen, derselbe, der das Werk „Le Rhin“ schrieb und 1923 zum Direktor der Häfen Straßburg-Kehl ernannt wurde. Präsident der französischen Kommission war A. Charguéraud, der zweite Präsident der neuen Zentral-Kommission (gestorben 30. 11. 1923). Auf seine Tätigkeit bei der Aufstellung der Friedensbedingungen der Alliierten ist u. a. die Aufnahme der Bestimmungen des Art. 357 zurückzuführen. — Dem Schiedsrichter stand als Sekretär Brice Clagett zur Seite.

²⁾ Ihnen war das „document rouge“ vorangegangen, es enthielt einen Vorschlag der französischen Regierung über den bei der Durchführung des Art. 357 vom Schiedsrichter zweckmäßig einzuschlagenden Weg.

aber in der Einzelregelung die Beteiligung von Nichtuferstaaten ausschloß. Das Vorhandensein einer belgischen Rheinflotte widerspricht dieser Feststellung nicht, da es sich erstens um überwiegend kleine Kähne handelt, die mehr die Maas und die belgischen Kanäle befahren als den Rhein, und da zweitens von den größeren Kähnen ein nennenswerter Teil formell zwar belgischen, tatsächlich aber mit deutschem Kapital betriebenen Unternehmen gehörte. Ein Vergleich der deutschen und der holländischen Betätigung in der Rheinschiffahrt ergibt ein klares Übergewicht Deutschlands, einmal durch den Mehrbesitz an größeren Kähnen, des weiteren durch umfangreiches deutsches Eigentum an Umschlags- und Lagereinrichtungen in den Rheinmündungshäfen, dem in den deutschen Häfen kein entsprechender holländischer Besitz gegenüberstand. An der deutschen Rheinschiffahrt hatte indessen im Gegensatz zu Preußen, Bayern und Baden das Elsaß nur minimalen Anteil. Es bestanden hier nur Firmen 2. Klasse, die sich ganz in der Hand der großen deutschen Gesellschaften befanden. Von den 1913 in Straßburg und Lauterburg eingetroffenen Schiffen trugen 91,1 vH. die Flagge deutscher Bundesstaaten, 8,7 vH. die belgische und holländische, nur 0,2 vH. waren elsässisch. Der Grund zu dem Mißverhältnis liegt in der Stärke des Kohlenkontors wie der drei staatlichen Konzerne. Sie besitzen nicht nur einen umfangreichen eigenen Schiffspark, sondern üben auch über die Partikulierschiffer eine Herrschaft aus, insofern diese mit den Besitzern von Umschlags- und Lagereinrichtungen zwecks deren Gebrauch in Verbindung treten müssen, diese aber vorwiegend im Besitz der genannten Großunternehmen sind. Besonders tritt dies bei den Mannheimer Hafenanlagen zutage, die durch den oft bestehenden Zwang zur Leichterung der weiter rheinaufgehenden Schiffe von besonderer Bedeutung sind. Auf die Herrschaft der Kartelle und des Kohlenkontors über den Mannheimer Hafen ist das geringe Vorkommen anderer Flaggen in den elsässischen Häfen zurückzuführen. Bemühungen von Regierungsseite, dem Elsaß zu einer eigenen Schiffahrt zu verhelfen, fehlten vollständig: denn Elsaß-Lothringen war Reichsland und somit lediglich Tätigkeitsfeld für die deutschen Bundesstaaten. Daher keine Schifferschulen, kein Schiffernachwuchs, keine selbständigen elsässischen Schiffahrtsunternehmen. So stand das Elsaß nach Kriegsende ohne Mann und Schiff da, abhängig vom guten Willen der deutschen Großunternehmen, gezwungen, sich mit langer Fahrtdauer und hohen Preisen abzufinden. Durch die im November 1919 regierungsseitig angeordnete Kontrolle der deutschen Schiffahrt¹⁾ ist die S.G. West in der Lage, die deutsche Schiffahrt vollständig vom Elsaß abzuhalten. Der Interesselosigkeit Deutschlands an der Entwicklung einer elsässischen Schiffahrt ging eine gleiche, ja selbst ein entgegengesetztes Interesse am Ausbau des elsässischen Rheines und des Hafens Straßburg parallel. Nachdem 1890 das von der kaiserlichen Verwaltung geprüfte Projekt eines Seitenkanals wegen ungünstiger Lage der Reichsfinanzen abgelehnt war, mußte das Elsaß

¹⁾ Vgl. oben S. 86.

11 Jahre kämpfen, um zu einer Übereinkunft mit Baden und Bayern mit dem Ziel einer Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg zu gelangen. Diese, 1901 getroffen, fand indessen nicht die Zustimmung der badischen Kammern, die eine noch stärkere Belastung Elsaß-Lothringens, das bereits 60 vH. der Kosten tragen sollte, eisenbahntarifarische Sicherung für Mannheim und Oktroibegünstigung für die Einfuhr badischer Produkte ins Elsaß verlangte. So sah sich das Elsaß gezwungen, den Regulierungsgedanken fallen zu lassen und sich wieder dem Plan eines Seitenkanals auf eigene Kosten zuzuwenden. Indessen machte Bayern, durch dessen Gebiet (Rheinpfalz) der Kanal ein Stück geführt werden mußte, Schwierigkeiten, so daß Anfang 1905 eine Petition der Handelskammer Straßburg an den Statthalter erfolgte, die mit hinreichender Deutlichkeit das dem Elsaß zustehende Recht vom Reich verlangte. 1906 kam dann endlich doch die Übereinkunft zu einer Regulierung des Rheines zwischen Sondernheim und Straßburg zustande. Der Ausbau des Straßburger Hafens ist das Werk der Stadt selbst. Diese mußte sogar dem Militärfiskus 2 1/2 Millionen Mark zahlen für das Recht, feste Gebäude im Rheinhafen zu errichten. Eine weitere Behinderung der Entwicklung einer elsässischen Schifffahrt mit Straßburg als Haupthafen war mit der über die Vogesen laufenden nahen politischen Grenze gegeben, die nur von wenigen Verkehrswegen (Rhein-Marne- und Rhein-Rhonekanal sowie zwei Bahnlinien) überschritten wurde. Straßburg war damit von seinem natürlichen Hinterland getrennt. Trotzdem nahm der Verkehr nach und von Straßburg bedeutend zu. In den Jahren 1909—1913 stieg sein Rheinumschlag von 1 Million t auf 2 Millionen t. Während der Gesamtverkehr der deutschen wichtigeren Rheinhäfen von 50 Millionen t 1910 auf 66,3 Millionen t 1913, also um rund 30 vH. stieg, erhöhte sich derjenige Straßburgs um 100 vH. Straßburg befand sich also noch im Anfang der Entwicklung. Dabei hatte sich die Regulierung des Rheins noch nicht voll ausgewirkt. Denn der Durchschnittstiefgang der in Straßburg angekommenen Schiffe zeigt eine Aufwärtsentwicklung von 1,70 m 1909 auf 2,12 m 1913 und 2,35 m 1919. „On peut dire, sans aucune exagération, que le trafic rhénan que commençaient à faire les ports d'Alsace, ils l'ont fait grâce aux Alsaciens, contre toute l'Allemagne et contre l'Empire, cédant à regret à des nécessités économiques qu'il était impossible d'étouffer plus longtemps.“

Frankreich kann dementsprechend als Grundlage zur Bemessung seiner Ansprüche auf Teile der deutschen Rheinflotte die Verkehrsmengen des Jahres 1913 nur unter der Bedingung anerkennen, daß den Umständen, die die Entwicklung des Straßburger Hafens hemmten, durch Zusatzmengen zu dem Verkehr von 1913 Rechnung getragen wird, so daß die gegenwärtigen Bedürfnisse Frankreichs ihre Befriedigung finden. Als französischer Rheinverkehr sind sämtliche Transporte von oder nach Frankreich anzusprechen, die den Rheinweg benutzen, also jeder Gütertausch

1. mit den anderen Ländern am Rhein oder mit überseeischen Gebieten mittels Durchgangsverkehrs über elsässische Häfen,

2. mit denselben Ländern mittels Durchgangsverkehrs durch bestimmte deutsche Häfen, die bestimmte Teile Frankreichs direkter bedienen als die elsässischen Häfen,

3. mit rheinischen Ländern mittels Seedurchgangsverkehrs von den französischen Häfen des Nordens oder des Westens oder der Kolonien, Umschlag in Antwerpen oder Rotterdam und Beförderung auf dem Rhein.

Der Rheinverkehr mit elsässischen Häfen belief sich im Jahre 1913^{1) 2)}:

Meer—Elsaß	635 000 t	Elsaß—Meer	30 000 t
Ruhr—Elsaß	1 070 000 t	Elsaß—Ruhr	120 000 t
Mittelrhein—Elsaß	255 000 t	Elsaß—Mittelrhein	30 000 t

Zur Kompensierung der 1913 den Verkehr der elsässischen Häfen vermindern den Hemmnisse sind Zusatzmengen festzustellen, für die ein Mindestmaß lediglich für zwei Hauptgüterarten gegeben werden soll. Es ist davon auszugehen, daß Frankreich 1914 37 vH. seines Gesamtbedarfes an Kohlen aus dem Ausland bezog, sowie davon, daß das normale Hinterland des Straßburger Hafens für Kohle 18 französische Departements des Ostens und Südostens umfaßt, außer Elsaß-Lothringen, dem Gebiet von Belfort, Meurthe und Mosel, die bereits 1913 deutsche Kohle erhielten. Der Prozentsatz von 37 auf das genannte gesamte Straßburger Hinterland übertragen ergibt für dieses rechnerisch einen Kohlenimport von 2 900 000 t, während dieser 1913 nur 900 000 t betrug, so daß 2 000 000 t als Rektifikation einzusetzen sind. Ferner ist, nachdem die Unterdrückung der elsässischen Kaligruben zugunsten der Staßfurter nicht mehr möglich ist, mit einer bedeutenden Steigerung der Kaliabfuhr von Straßburg zu rechnen. Unter Berücksichtigung des Mehrs an Kohlen- wie Kalitransporten über Straßburg sind daher die oben gegebenen Zahlen zu erhöhen auf:

Ruhr-Elsaß 3 070 000 t Elsaß-Meer 1 030 000 t.

An Verkehrsmengen, die Frankreich zum Ausgangs- bzw. Endpunkt haben, aber in deutschen Häfen (Mannheim) zum Umschlag gelangen, sind in Ansatz zu bringen

Meer-Mittelrhein 25 000 t Mittelrhein-Meer 52 000 t³⁾.

¹⁾ Unter „Meer“ sind hier und im folgenden verstanden: die Rheinmündungshäfen, unter „Ruhr“: die sogenannten Rhein-Ruhrhäfen (= Duisburg—Ruhrort, Alsum, Walsum, Homberg, Rheinhausen), unter „Mittelrhein“: alle rheinauf gelegenen Häfen bis Mannheim einschließlich.

²⁾ Die im folgenden gegebenen Zahlen sind dem document jaune entnommen, das ältere document bleu weist zum Teil andere auf. Überhaupt haben sich bei den Verhandlungen eine Reihe statistischer Differenzen ergeben, die auf der Verschiedenheit der benutzten statistischen Quellen (Statistik des Deutschen Reiches, Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Elsaß-Lothringische Landesstatistik) und ihren Irrtümern beruhen.

³⁾ Im document bleu war auch noch ein Verkehr Oberlahnstein—Duisburg von 210 000 t eingesetzt, in der Annahme, es handele sich um lothringische Erze, die durch das Moseltal per Bahn kämen und dort auf Schiff umgeschlagen wür-

Schließlich ist Frankreich an dem Transport der Erze, die aus Frankreich, Algier, Tunis stammend, für die Rhein-Ruhrhäfen bestimmt, über die Rheinmündungshäfen den Strom hinaufkommen, sowie von Wiedergutmachungskohlen, die auf Grund des Kohlenlieferungsprogrammes des Versailler Vertrages über Rotterdam und Antwerpen nach nord- und ostfranzösischen Häfen gehen, interessiert:

Meer-Ruhr 1 234 000 t Ruhr-Meer 6 000 000 t¹⁾.

Bei der Berechnung des Verkehrs, den zu bewältigen Frankreich ein berechtigtes Bedürfnis hat (nach obigem 12 451 000 t), sind die Veränderungen, die der Krieg in die Transportverhältnisse gebracht hat, unberücksichtigt geblieben, da solche von beiden Seiten angeführt werden können, eine exakte Abschätzung überdies unmöglich ist.

Bei der Berechnung des Schiffsbedarfes werden folgende Reisedauer und Aufenthaltszeit zum Laden und Löschen zugrunde gelegt, wobei jeweils die Zeiten eingesetzt sind, die zur Bedienung des am weitesten stromauf gelegenen Platzes notwendig sind:

Beziehung	Hin und zurück	Beladung u. Entladung	Gesamt
	in Tagen		
Meer—Ruhr	8	12	20
Meer—Mittlrhein	24	12	36
Meer—Oberrhein (oberhalb Mannheim)	32	12	44
Ruhr—Mittlrhein	13	12	25
Ruhr—Oberrhein	22	12	34
Mittlrhein—Oberrhein	8	12	20
Mittlrhein untereinander	8	12	20

Die Ausnutzung der Kähne ist anzunehmen mit

- 100 vH. nach Duisburg
- 90 vH. nach Mannheim
- 56 vH. nach Straßburg

Die Schifffahrtstage betragen pro Jahr 300. Für 60 Tage ist mit einer Unterbrechung der Schiffsbenutzung infolge Eis, Hochwasser, Reparaturen zu rechnen. — Da die Transporte zum größeren Teil rheinauf gehen, ist für die Bergtransporte die Gesamtreisedauer einzusetzen, für die Taltransporte hingegen nur die Lade- und Löschzeit.

Das zu einer bestimmten Transportleistung benötigte Material ergibt sich nach der Formel:

den, ein deutscherseits berichteter Irrtum, der vielleicht auf die Behauptung Nasse-Eggermanns in „Der Rhein als Wasserstraße“, Leipzig 1905, S. 222/223 zurückzuführen ist.

¹⁾ Dieser Verkehr ist später spezifiziert und reduziert worden auf 644 000 t, die bereits 1913 von der Ruhr zur See und von dort nach französischen Häfen gingen, und 2 410 000 t Wiedergutmachungskohle.

$$M = L \times \frac{100}{K} \times D \times \frac{1}{300}.$$

Dabei bedeutet L die jährlich zu befördernde Last in t, K den Ausnutzungskoeffizienten des Fahrzeuges, D die Gesamtreisedauer¹⁾. Kennt man L der verschiedenen Verkehrsbeziehungen, so ist noch $\frac{D \times 100}{K \times 300}$, der Lastkoeffizient zu berechnen. Dies für die einzelnen Relationen durchgeführt, ergibt für den gesamten Rheinverkehr die folgenden Mengen:

Beziehung	Jährliche Beförderungsmenge in 1000 t	Lastkoeffizient	Benötigter Schiffsraum in 1000 t
Meer—Ruhr	11 000	0,066	730
Meer—Mittelrhein	7 300	0,1335	970
Meer—Oberrhein	900	0,262	236
Ruhr—Meer	13 700	0,04	548
Ruhr—Mittelrhein	7 700	0,0925	712
Ruhr—Oberrhein	1 900	0,22	352
Mittelrhein—Meer	3 500	0,0445	156
Mittelrhein—Ruhr	2 200	0,0445	97
Mittelrhein untereinander	4 600	0,074	340
Mittelrhein—Oberrhein	700	0,119	83
Oberrhein—Meer	—	0,072	—
Oberrhein—Ruhr	200	0,072	14
Oberrhein—Mittelrhein	500	0,072	36
	54 200		4 274

Diese Kahnbedarfsrechnung führt zu einem etwas zu hohen Ergebnis, insofern einerseits sie für die höchstgelegenen Punkte durchgeführt ist, andererseits die Ausnutzung der zum Oberrhein fahrenden Kähne bis Mannheim höher (90 vH. statt 56 vH.) zu veranschlagen ist, was einer Verminderung des tatsächlichen Kahnbedarfes gleichkommt, der demnach mit 3 900 000 t als richtig gestellt gelten darf. Wenn demgegenüber in dem Jahresbericht der Zentralkommission 1913 die Rheinflotte mit 4 926 000 t ausgewiesen ist, so geht daraus hervor, daß die errechneten Koeffizienten richtig oder vielleicht zu niedrig sind, so daß man unmöglich Frankreich unberechtigte Vorteile einräumt, wenn man sie später auf die französischen Bedürfnisse anwendet.

Der Berechnung des Schlepperbedarfes sind die folgenden Schlepperleistungen und -zeiten zugrunde zu legen:

¹⁾ Verallgemeinert man auch den letzten Multiplikator, so hat man in der Formel $M = L \times \frac{100}{K} \times D \times \frac{1}{T}$, wobei T die Zahl der Schifffahrtstage bedeutet, eine volks- wie betriebswirtschaftlich gleich wertvolle Handhabe zur Berechnung des Schiffsbedarfes für alle Gelegenheiten.

Beziehung	Durch 1 PS geschleppte Tonnen	Dauer bergwärts	Dauer talwärts
		in Tagen	
Meer—Duisburg.	5	5	3
Duisburg—St. Goar	4	6	3
St. Goar—Bingen	1,75	1,5	0,5
Bingen—Mannheim	6	2	1,5
Mannheim—Straßburg . . .	2	3	1,5

Die Anzahl der notwendigen PS, um eine Tonne zu schleppen, ist umgekehrt proportional der durch ein PS geschleppten Tonnenzahl. Unter Zugrundelegung von ebenfalls 300 Betriebstagen werden die Schleppkoeffizienten wie folgt errechnet:

$$\text{Meer—Duisburg} \quad . \quad \left[\frac{1}{5} \times (5 + 3) \right] \times \frac{1}{300} = 0,0053.$$

$$\text{Duisburg—Mannheim} \quad \left[\frac{1}{4} \times (6 + 3) + \frac{1}{1,75} \times (1,5 + 0,5) + \frac{1}{6} \times (2 + 1,5) \right] \times \frac{1}{300} = 0,0132.$$

$$\text{Mannheim—Straßburg} \quad \left[\frac{1}{2} \times (3 + 1,5) \right] \times \frac{1}{300} = 0,0075.$$

Diese Koeffizienten sind auf die Tonnage anzuwenden, die bei der Bergfahrt auf jeden einzelnen der drei Abschnitte entfällt:

Beziehung	Jährliche Schleppmengen in 1000 t	Schleppkoeffizient	Benötigte PS in 1000
Meer—Duisburg.	19200	0,0053	101
Duisburg—Mannheim . . .	17800	0,0132	234
Mannheim—Straßburg . . .	3500	0,0075	26
Mittelrhein untereinander.	4600	0,0132	60

Dem hiermit errechneten Gesamtschleppkraftbedarf von 420 000 PS stand eine tatsächlich vorhandene Menge von 380 000 PS gegenüber. Mit Rücksicht auf die Bemessung des Streckenbedarfs nach den am weitesten oberhalb gelegenen Punkten ist auch diese Berechnung als richtig anzuerkennen.

Bei der Anwendung der gewonnenen Koeffizienten auf den Verkehr, an dem Frankreich interessiert ist, kann davon ausgegangen werden, daß der von Dritten auszuführende Verkehrsteil dem entsprechen wird, der 1913 nichtdeutschen Dritten in den deutschen Rheinhäfen zufiel. Dieser beträgt

für den Verkehr zwischen dem Meer und Duisburg	70 vH.,
für den Verkehr des Mannheimer Hafens	13 vH. und
für den Verkehr der elsässischen Häfen	8 vH.

Demnach beträgt der Bedarf Frankreichs an Kahnraum:

Beziehung	Jährliche Beförderungsmenge in 1000 t	Lastkoeffizient	Benötigter Schiffsraum in 1000 t	Restlicher Prozentsatz davon	Restlich benötigter Schiffsraum in 1000 t
Meer—Ruhr	1234	0,066	81,5	30	24,4
Meer—Mittelrhein	25	0,1335	3,3	87	2,9
Meer—Oberrhein	635	0,262	166,4	92	153,1
Ruhr—Meer	1000	0,04	40,0	30	12,0
Ruhr—Meer ¹⁾	5000	0,066	330,0	30	99,0
Ruhr—Oberrhein	3070	0,22	675,4	92	621,4
Mittelrhein—Meer	52	0,0445	2,0	87	1,7
Mittelrhein—Oberrhein	255	0,119	30,3	92	27,9
Oberrhein—Meer	1030	0,072	74,2	92	68,3
Oberrhein—Ruhr	120	0,072	8,6	92	8,0
Oberrhein—Mittelrhein	30	0,072	2,1	92	2,1
	12451		1413,8		1020,8

Eine weitere Verminderung des französischen Bedarfs wird ermöglicht, wenn die französischen Gesellschaften in Mannheim leichtern und Teilladungen in den verschiedenen deutschen Rheinhäfen zurücklassen können, da auf diese Art Frankreich sich an deutschen Transporten beteiligen kann, wogegen mit einer entsprechenden deutschen Beteiligung am französischen Verkehr zu rechnen ist. Infolge der bis Mannheim höheren Ausnutzung des Laderaums (90 vH., bis Straßburg 56 vH.)

können bei Beförderung von 1000 t nach Straßburg, wozu $\frac{1000}{0,56}$ Raum-

tonnen nötig sind, $\frac{1000 \times 34}{56}$ in Mannheim zurückgelassen und somit

$\frac{1000 \times 34}{56 \times 0,90}$ Raumtonnen erspart werden. Nach der allgemeinen Material-

bedarfsformel ergibt sich eine Ersparnis von $\frac{1000 \times 34 \times 36 \times 100}{56 \times 90 \times 300}$

= rund 80 t, was mit Rücksicht darauf, daß zum Transport von 1000 t von der See bis Straßburg 262 Materialtonnen beansprucht werden,

eine Ersparnis von $\frac{80}{262} = 32$ vH. bedeutet. Ähnlich errechnet sich die

Ersparnis für den Verkehr Ruhr-Elsaß, die auch auf den Verkehr Mittelrhein-Elsaß angewandt wird:

$$\frac{1000 \times 34 \times 25 \times 100}{56 \times 90 \times 300} = 56, \text{ ergibt } \frac{56}{220} = 25 \text{ vH.}$$

Damit ermäßigt sich der Bedarf in den Beziehungen (in 1000 t)

¹⁾ Für die 5 000 000 t Ruhr—Meer ist, da es sich hier für Frankreich nicht um Rückfracht handelt, die volle Reisedauer eingesetzt.

Meer—Oberrhein	von 153,1 um 32 vH. =	49,0
Ruhr—Oberrhein	von 621,4 um 25 vH. =	155,3
Mittelrhein—Oberrhein	von 27,9 um 25 vH. =	7,0
		211,3

Demnach setzt sich die zur Bewältigung des französischen Verkehrs notwendige Tonnage zusammen:

	in 1000 t	vH.
Flagge Dritter	393	28
Deutsche Flagge	211,3	15
Französische Flagge	809,5	57

Für die Schlepper werden die gleichen Abstriche betreffend Flagge Dritter und Ersatz durch deutsches Material vorgenommen:

Beziehung	Jährliche Schleppmenge in 1000 t	Restlicher franz. Prozentsatz	Restl. frz. Schleppmengen in 1000 t
Meer—Ruhr	1234	0,30	369
Meer—Mittelrhein	25	0,87	21
Meer—Oberrhein	635	$0,92 \times 0,68 = 0,62$	393
Ruhr—Meer	5000	0,30	1500
Ruhr—Oberrhein	3070	$0,92 \times 0,75 = 0,69$	2118
Mittelrhein—Oberrhein	255	$0,92 \times 0,75 = 0,69$	176

Für die verschiedenen Stromstrecken beträgt demnach der französische Schlepperbedarf:

	Jährliche Schleppmenge in 1000 t	Schleppkoeffizient	PS in 1000
Meer—Ruhr	2283	0,0053	11,8
Meer—Mittelrhein	2532	0,0132	33,4
Mittelrhein—Oberrhein	2708	0,0075	20,3
			65,5

Frankreich fordert sonach insgesamt 809 500 t Kahnraum¹⁾, 65 500 PS Schleppkraft.

Von den rund 810 000 t Kähnen werden 670 000 t die elsässischen Häfen zu bedienen haben, während 140 000 t zwischen den Seehäfen und Duisburg ihr Tätigkeitsgebiet finden. Entsprechend der Kahnraumverteilung bei den Ankünften in Straßburg 1913 werden gefordert:

¹⁾ Im document jaune ist zusammenfassend angegeben: 828 000 t. Die sämtlichen Berechnungen und sonstigen Erwähnungen lauten aber auf 809 500 t. Deutscherseits wurden die französischen Forderungen immer mit 828 000 t beziffert.

320 000 t = 47 vH. in Kähnen von 1800—1450 t,
 240 000 t = 36 vH. „ „ „ 1450—750 t,
 110 000 t = 17 vH. „ „ „ unter 750 t.

Für den Verkehr Seehäfen-Duisburg sind auch größere Kähne abzutreten. An Schleppern sollen 11 800 PS Schraubenboote für den Niederrheindienst, 53 700 PS in Räderbooten von 700—1500 PS für die Oberrheinfahrt zur Verfügung stehen.

Ferner werden verlangt: 8 Güterdampfer von 500—1000 t, 4 Personendampfer, 14 Motorboote und 25 Kranschiffe.

Bei der Materialabtretung erscheint es angebracht, einen Teil durch die Übereignung ganzer Gesellschaften zu erhalten, den anderen durch Einzelabtretungen der verschiedenen übrigen Firmen. Dies ist dadurch gerechtfertigt, 1. daß Frankreich durch Art. 357 das entsprechende Recht erhalten hat, 2. daß es auch Umschlags- und Lagereinrichtungen bedarf, wenn die Kahnbedarfsverminderung von 211 000 t statthaben soll, 3. daß in Deutschland durchgängig die einzelnen Firmen über eine ihrem eigenen Besitz entsprechende Anzahl gemieteter Kähne verfügten. Bei der Abtretung von Firmen sind die Anteile in derartiger Höhe zu übereignen, daß das unumschränkte Verfügungsrecht an Frankreich übergeht. Zur Abtretung werden ausersehen 3 Konzern- und 3 Kohlenkontorunternehmen, die sämtlich engere Beziehungen zum Elsaß unterhielten, nämlich:

Unternehmung	Kahnbesitz	Schleppkraftbesitz
Rheinschiffahrt-A.-G. vorm. Fendel	86 600 t	10 600 PS
Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft	32 800 t	3 300 PS
Rhenania Rheinschiffahrts-G. m. b. H.	44 400 t	7 000 PS
Raab, Karcher & Co., G. m. b. H.	69 000 t	7 700 PS
Vereinigte Frankfurter Reedereien G. m. b. H. . .	67 000 t	10 800 PS
Hugo Stinnes.	39 900 t	4 000 PS
	339 700 t	43 400 PS

Die Ergänzung dieses Materials durch Einzelabtretungen auf die Gesamtsumme hat auf die Erreichung der vorgesehenen Größenverteilung Rücksicht zu nehmen.

Im Hinblick auf den bedeutenden französischen Verkehr in Rotterdam wird die Abtretung folgender dortiger Anlagen gefordert:

Für den allgemeinen Warenverkehr

das Gebäude der Badischen Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport,
 das Magazin der Firma C. G. Maier.

Für den Erz-, Kohlen- und Kaliverkehr

ein Teil des Gesellschaftskapitals der N. V. Handels- en Transport-Maatschappij „Vulcaan“, der die Verfügungsgewalt über die Firma in französische Hand gibt,

ein Teil der deutschen Beteiligung an dem Expeditie-Kontor, so daß 40 vH. des Gesellschaftskapitals in französische Hand kommen.

Soweit die beiden französischen Hauptdenkschriften! Spätere französische Noten forderten noch auf Grund eines weiteren „Zusatzverkehrs“ von 71 000 t Öl und Petroleum die Abtretung von 5000 t Tankschiffen (bei einem deutschen Gesamt-Rhein-Tankschiffbestand von 22 000 t), Petroleumtankanlagen in Rotterdam und Reparaturwerften.

Die „Schlüssigkeit“ der französischen Darlegungen zu Art. 357 ist trotz einiger Er künstelungen nicht abzustreiten. Aus der Unterdrückung des Elsaß wurde ein gewaltiges, bislang gehemmtes Verkehrsbedürfnis gefolgert, zu dessen Deckung auf Grund der Wahrheit nahekommender Materialbedarfsrechnungen unter einseitiger Berücksichtigung des französischen Transportinteresses rund die Hälfte der deutschen Rheinflotte gefordert wurde. Nur unter der Bedingung der Abtretung von Landanlagen ermäßigte man den Anspruch auf etwa $\frac{2}{5}$.

In verschiedenen Denkschriften staatlichen und privaten Charakters, in einer umfangreichen Notenreihe wie in den mündlichen Unterhandlungen fand der deutsche Standpunkt, der abgesehen von der in der Festlegung der Verkehrsziffern von 1913 erreichten Einigkeit so ziemlich in allem dem französischen entgegengesetzt war, seine Niederlegung.

Stand zunächst: „Unterdrückung des Elsasses, seiner Schifffahrt und Häfen“. Hier ließ sich auf den verschiedensten Gebieten mit Leichtigkeit der Beweis führen, daß der Aufschwung Elsaß-Lothringens von 1871 bis 1914 die Entwicklung Frankreichs bei weitem übertraf, daß die Kräfte hierzu bedeutendenteils aus Alt-Deutschland kamen. „Nicht mit Neid, sondern mit aufrichtiger Freude sah man in ganz Deutschland, daß sich Elsaß-Lothringen als jüngstes Glied des Reiches an dem friedlichen Wettbewerb der schaffenden Kräfte beteiligte und an dem großen wirtschaftlichen Aufschwung des Ganzen seinen Anteil nahm“. Das Verhalten Badens, das als Vorkämpfer der Rheinregulierung schlechthin zu gelten vermochte (Oberst Tulla!), und Bayerns in der Frage der Schifffahrtsausdehnung bis Straßburg sowie des Militärfiskus bei der Terrainüberlassung wurde mit der Wahrnehmung berechtigter Interessen begründet¹⁾. Man konnte darauf hinweisen, daß Kohlensyndikat und Kohlenkontor bei dem Bestreben, mit Hilfe der Schifffahrt ihr Absatzgebiet im Elsaß und in Ost-Frankreich auszudehnen, auf große Schwierigkeiten stießen, die in den außerordentlich günstigen Kohle-Ausnahmetarifen der französischen Bahnen lagen. Wenn die Versuche der Elsässer zur Gründung eigener Schifffahrtunternehmen nicht erfolgreich gewesen waren, so ließ sich dies dadurch erklären, daß das Hoch-

¹⁾ Objektiv gesehen wird man das Auftreten Badens, Bayerns wie des Militärfiskus im Hinblick auf das gesamtdeutsche Interesse nicht überwiegend billigen können. Die Vorgänge vor der Rheinregulierung Sondernheim—Straßburg sind ein deutliches Argument wider die bundesstaatliche Strombauhoheit und für die Hoheit des Reiches im Verkehrswesen.

ziehen eines Verkehrs vom Oberlauf eines Flusses aus besonders schwierig ist und dementsprechend die Verkehrsentwicklung gewöhnlich von dem bereits verkehrsbelebten Unter- und Mittellauf aus erfolgt.

In der Bemessung des Verkehrs, nach dessen Durchführung Frankreich ein berechtigtes Bedürfnis hatte, ging die deutsche Auffassung dahin, daß die Verkehrswerte von 1913 die höchsten seien, zu deren Inrechnungstellung man sich bereithalten könne. Jeder Zusatzverkehr wurde abgelehnt. Es wurde darauf hingewiesen, daß der elsässische Rheinverkehr von 1913 bereits ein außerordentliches Ergebnis darstelle, daß mit der Wiederezuschlagung des Elsasses zu Frankreich in manchen Warengattungen ein Rückgang in den Rheintransporten des Elsasses eintreten müßte, da nunmehr Frankreich der Lieferer bzw. der Abnehmer sein werde. Ferner lehnte Deutschland die Berücksichtigung der Transporte aus Frankreich stammender Erze über den Niederrhein ab, da ein Transport-Interesse Frankreichs hieran nie bestanden habe. Denn während 1913 von den über Rotterdam importierten Erzen etwas über $\frac{1}{6}$ aus Frankreich und seinen Kolonien kam, betrug der Anteil der Seeschiffe französischer Flagge am Rotterdamer Verkehr nur 2,2 vH. Weiter erkannte Deutschland ein berechtigtes Bedürfnis Frankreichs nach dem Transport von Gütern des internationalen Transits, die im gebrochenen Verkehr über Straßburg befördert wurden (400 000 t), nicht an, wohl aber an den Mannheim zum Umschlagsplatz nehmenden Gütern von und nach dem Elsaß.

Ein intensiver Kampf entbrannte um die Festsetzung der zugunsten Frankreichs in Anrechnung zu bringenden Kohlenmengen, die den bedeutendsten Posten in der ganzen Rechnung ausmachten. Selbstverständlich lehnte Deutschland die Berücksichtigung der Wiedergutmachungskohle zugunsten Frankreichs ab, wobei man sich auf Anlage V des Teiles VIII, § 6 berief, dann darauf hinwies, daß bei einer für die Dauer erfolgenden Festlegung der Ansprüche und des Besitzes Augenblicksverhältnisse nicht maßgebend sein dürften. Bei der Forderung von 2 000 000 t Rektifikationskohle unterstellte man französischerseits, daß das neue Hinterland Straßburgs nach Westen etwa bis Chalons s. M. reichen, nach Südosten die Länder zu beiden Seiten der Saone und Rhone bis zum Departement Ardèche und bis zur italienischen Grenze (Savoyen) umfassen werde, indem man eine allgemeine Verschiebung der bisherigen Absatzkreise nach Westen für ökonomisch gerechtfertigt erklärte. Deutscherseits suchte man nachzuweisen, daß ein Teil dieser Gebiete zur unbestreitbaren Einflußsphäre des südfranzösischen Kohlengebiets gehöre, daß das Kohlenhinterland Straßburgs kaum über Elsaß-Lothringen hinausreichen könne, wobei man von einer Vorkriegsfracht Tyne — frei Waggon Rouen von 5,80 M. und einer eben solchen Tyne — Rotterdam — frei Waggon Straßburg von 9,40 M. (etwa gleichhoch die Fracht Tyne — frei Waggon Marseille) ausging. Der Kampf artete schließlich in Hypothesen aus. Andererseits tat Deutschland dar, daß seinerseits ein erhöhter Bedarf an Kahnraum für Kohlentransporte bestehe, da infolge der Vergebung des Saargebiets an Frankreich eine verstärkte Kohlenversorgung Süddeutschlands aus

dem Ruhrgebiet unter Benutzung des Rheinweges erfolgen müsse, ferner auch der rheinische Braunkohlenbergbau mit zunehmender Entwicklung vermehrten Schiffsraum nötig habe. Allgemein wurde deutscherseits ein vergrößerter Fahrzeugbedarf geltend gemacht, einmal infolge der Ausdehnung des rheinischen Wasserstraßennetzes durch bedeutende Kanalbauten (Mittelland-, Rhein-Main-Donaukanal, Neckarkanalisation), weiter im Hinblick auf die erhöhte Heranziehung der Wasserstraße zur Entlastung der Bahnen. Mit Rücksicht auf die ebenfalls geringeren Leistungen der Binnenschifffahrt könne überdies keine Partei Anspruch auf volle Befriedigung der eigenen Bedürfnisse erheben.

Bedeutete der deutsche Standpunkt in Bezug auf die Verkehrsbeziehungen, an denen ein berechtigtes Bedürfnis Frankreichs anzuerkennen sei, eine bedeutende Einschränkung der französischen Forderungen, so führten die deutschen technischen Schiffsbedarfsrechnungen zu ähnlichem Ergebnis. In folgender Aufstellung deutscherseits ist wie im document jaune die Ausnutzung des Laderaumes der Schiffe im Verkehr bis zur Ruhr mit 100 vH., bis Mannheim (= Mittelrhein) mit 90 vH. angenommen, im übrigen aber für Betriebsdauer, Reisetage sowie den Ausnutzungskoeffizienten im elsässischen Verkehr dem deutschen Gutachten entsprechende Größen eingesetzt.

Beziehung	Jährliche Beförderungsmenge	Reisedauer (D)	Ausnutzung (K)	$\frac{D \times 100}{K \times 320}$	Benötigter Schiffsraum in 1000 t
Meer—Ruhr	10 960	12	100	0,038	417
Meer—Mittelrhein	7 600	26	90	0,091	691
Meer—Oberrhein	950	31	62	0,156	148
Ruhr—Meer	13 780	18	100	0,056	772
Ruhr—Mittelrhein	7 850	21	90	0,073	573
Ruhr—Oberrhein	1 990	26	75	0,108	215
Mittelrhein—Meer	3 760	12	90	0,042	158
Mittelrhein—Ruhr	2 470	12	90	0,042	104
Mittelrhein—untereinander	4 750	14	90	0,049	233
Mittelrhein—Oberrhein . .	760	18	68	0,083	63
Oberrhein—Meer	40	12	62	0,061	2
Oberrhein—Ruhr	240	12	62	0,061	15
Oberrhein—Mittelrhein . .	310	12	62	0,061	19
Lokalverkehr	2 080	13	90	0,045	94
	57 540				3 504

Ausgehend von der Tatsache, daß im Jahre 1913 von den Verkehrsmengen der deutschen Rheinschifffahrt 55 vH. auf deutschen Schiffen befördert wurden, hätte dem vorerrechneten Gesamtbedarf entsprechend eine deutsche Rheinflotte von $3,5 \times 55$ vH. = 1,93 Millionen t vorhanden sein müssen. Indessen war diese größer¹⁾. Zur Begründung der Differenz erklärten die Deutschen, daß die fremden Schiffe vor-

¹⁾ Vgl. S. 17.

nehmlich den „glattesten“ Verkehr, d. h. See-Ruhr, bewältigten, während den deutschen die Ausführung zahlreicher Transporte von Teilladungen im Gebiet zwischen Ruhr und Mannheim zufiel, daß dauernd in der Gesamtkonönomik nicht gerechtfertigte Leerläufe, namentlich seitens der Partikulierkähne stattfänden, daß die Partikulierschiffer einmal aus verschiedenen persönlichen Momenten oft stillägen, einandermal in Zeiten mangelnden Ladungsangebotes dazu gezwungen seien¹⁾. Französischerseits erwiderte man auf den letzten Einwand prompt, daß man unbedingt einen Schiffspark erhalten müsse, der Spitzenleistungen ermögliche, da, wenn man nur einen auf den Durchschnittsbedarf berechneten erhielte, die französische Rheinschifffahrt in Zeiten der Hochkonjunktur auf den guten Willen der deutschen Partikulierschiffer angewiesen sei. Umfangreicher gestaltete sich ebenfalls die Beweisführung betreffend Reisedauer und Ausnutzungskoeffizient im elsässischen Verkehr. Deutschland gelang es, die Unzulänglichkeit der französischen Unterlagen darzutun, dagegen die selbstgenannten Größen hinreichend zu stützen²⁾. Nach den deutschen Berechnungen stellte sich das berechnigte Bedürfnis Frankreichs auf 111 000 t Kahnraum und 7580 PS Schleppkraft, erstere in Schiffen zwischen 500 t und 2000 t (darunter ein Tankschiff zu 500 t) entsprechend dem Größtenmengenverhältnis der deutschen Rheinflotte, letztere in 2 kleinen und 4 großen Schrauben- sowie 5 Radschleppern abzutreten. Die Über-eignung von Kranschiffen wurde wie die von Güterbooten, Personendampfern und Motorbooten als unberechtigt vollständig abgelehnt.

In der Frage der Abtretungsweise vertrat Deutschland mit Entschiedenheit die Auffassung, daß Art. 357 mit der Fassung „soit des remorqueurs et bateaux . . . soit des parts d'intérêts“ Deutschland als Schuldner die Wahlfreiheit lasse, und daß man Schiffe, also nicht Gesellschaften abtreten wolle. Für den Fall, daß doch auf Abtretung letzterer erkannt werden sollte, kämen nur reine Rheinschiffahrtsgesellschaften in Frage, d. h. Unternehmen, die nicht Kapitalteile in anderen Verkehrs- usw. Betrieben angelegt hätten.

¹⁾ Diese für die Vorkriegszeit gemachten Ausführungen gelten auch noch 1924. Besonders am engeren Mittelrhein (Bonn-Bingen) ist infolge des noch vielfach üblichen Handumschlages der Kahnlauf stark verlangsamt. Dies trifft namentlich die an den dortigen Transporten (vornehmlich Steine, Erden) stärker beteiligten Partikulierschiffer. Wenschon deren Organisationen die Marktübersicht des Schiffers erleichtert haben, so führt dieser, wenn er einen Auftrag in der Hand hat oder in Aussicht zu haben glaubt, weiter unökonomische Leerfahrten aus. Z. B. fuhr Anfang Juni 1924 eine Reihe Partikuliere, die infolge des Ruhrbergarbeiterstreiks in Ruhrort keine Ladung erlangen konnten, leer nach Rotterdam, in der Hoffnung, dort Erztransporte zur Ruhr zu bekommen. Hier war aber bereits genügendes Leerraumangebot, so daß sie auch hier auf Ladung warten oder leer zur Ruhr zurückfahren mußten, wo inzwischen verstärktes Ladungsangebot aufgetreten war.

²⁾ Zu den deutscher- und französischerseits aufgestellten Berechnungen über die Verteilung der Rheinflotte auf die verschiedenen Verkehrsbeziehungen kritische Stellung zu nehmen, ist ungemein schwer. Tatsache ist, daß gerade so wie deutsche Reedereien mit den deutscherseits genannten Fahrdauern vor dem Krieg auskommen konnten, es die neuen französischen unter der Voraussetzung gleicher Arbeitsbedingungen auch können mußten.

Um die Jahreswende 1920/21 fanden in Paris die letzten Verhandlungen um die Höhe der Abtretung aus Art. 357 statt. Da man deutscherseits damit rechnete, daß der Schiedsrichter doch auf Abtretung von Anteilen erkennen werde, was man aber vermeiden wollte, andererseits es Frankreich besonders auf Landanlagen abgesehen hatte, kam es noch zu Vergleichsverhandlungen: Frankreich sollte auf die Geschäftsanteile, die nach dem Schiedsspruch abzutreten waren, sowie auf 20 vH. des abzugebenden Schiffsraumes verzichten, Deutschland dafür gewisse Landanlagen hergeben. Indessen zerschellten diese Verhandlungen, da die Franzosen umfangreichere Anlagen forderten als die Deutschen bei der genannten Gegenleistung überlassen wollten.

So fiel am 8. 1. 1921 der die französische Rheinflotte begründende Schiedsspruch Hines'. Er basierte auf den von den beiden Delegationen angenommenen Verkehrsmengen des Jahres 1913¹⁾. Unter Darlegung der von den Gegnern vorgebrachten Gesichtspunkte entschied Hines²⁾ über den deutschen Standpunkt hinaus zugunsten Frankreichs für

1. Mitanrechnung des Transitverkehrs über Straßburg,
2. Mitanrechnung des Erzverkehrs Frankreich nebst Kolonien-Rotterdam-Ruhr (1 233 000 t) sowie des Kohlenverkehrs Ruhr-Rotterdam-Frankreich (644 000 t),
3. Zusatzverkehr Ruhr-Elsaß (Kohlen) von 600 000 t und Elsaß-Meer (Kali) mit 250 000 t.

Dem deutschen Standpunkt schloß sich Hines in der Frage der Berücksichtigung der Wiedergutmachungskohle an, deren Transport er nicht als berechtigtes Bedürfnis Frankreichs anerkannte. Er kam somit zu einem Gesamtverkehr von 5 059 000 t französischen Interesses. Bei der Bemessung des Schiffsraumes entschied Hines, daß für die Transporte, die von Deutschland nach Frankreich oder umgekehrt gingen, jedes Land Anspruch auf die Hälfte der benötigten Schiffe habe. Die Beteiligung Hollands und Belgiens an den verschiedenen Arten des Verkehrs berücksichtigte er in demselben Maße, wie sie 1913 erfolgt war. Von der Wiedergabe seiner technischen Schiffsbedarfsrechnung in dem Schiedsspruch sah er ab, „da es unnötig sei, die Entscheidung durch eine Erörterung der dabei in Betracht kommenden technischen Einzelheiten zu komplizieren“ (!), somit den Interessenten die Koordination von Reisedauer, Ausnutzungskoeffizient und Betriebstagen überlassend: ein aussichtsloses Beginnen! Das Ergebnis seiner Berechnungen war ein französischer Bedarf von 305 000 t Kahnraum und 25 000 PS Schleppkraft. Um ihn auf die Gesamtzahl der verfügbaren Fahrzeuge in Anwendung bringen zu können, mußte zunächst gemäß

¹⁾ Die in den Anlagen zum Schiedsspruch auf 100 t abgerundet gegebenen Ziffern entsprechen mit geringen Abweichungen denen des document jaune (s. oben). In den Statistiken des Schiedsspruches befindet sich ein — soviel mir bekannt — bisher nicht aufgefallener Fehler, insofern nämlich der Verkehr Elsaß—See einmal mit 39 400 t, ein andermal mit 114 000 t — dies ist richtig — eingesetzt ist.

²⁾ Der Schiedsspruch ist veröffentlicht in Heft 3 und 4 der „Zeitfragen der Binnenschiffahrt“, Duisburg 1921 (englisch und deutsch).

Art. 357 die Verringerung der deutschen Rheinflotte durch die Wiedergutmachung aus § 6 festgestellt werden. Als Höchstmaß dieser Abtretungen betrachtete der Schiedsrichter auf Grund der Angaben der Wiedergutmachungskommission 14,34 vH. des Kahnraumes und 2,2 vH. der Schleppkraft der gesamten deutschen Binnenflotte, Ziffern, die sich für die Rheinflotte wahrscheinlich noch verminderten mit Rücksicht auf die Größe der Einheiten auf dem Rhein, die das Durchschnittsmaß der deutschen Binnenflotte und erst recht das der wieder gut zu machenden Verluste weit übertraf. Die Möglichkeit einer Verwendung der zur Wiedergutmachung abzutretenden Schiffe seitens Frankreichs auf dem Rhein erklärte Hines bei der Entscheidung über dessen Ansprüche aus Art. 357 für nicht berücksichtigbar. Der Bemessung des abzutretenden Fahrzeugparkes legte Hines daher nach Abzug von 14,34 vH. bei den Kähnen und 2,2 vH. bei den Schleppern 1 888 651 t Kahnraum und 170 264 PS Schleppkraft, die in deutschen Rheinhäfen eingetragen blieben, zugrunde¹⁾. Diese gegenüber 1913 verminderte Rheinflotte sollte nach den Unterlagen des Schiedsrichters einen „etwas größeren“ Verkehr als in dem genannten Jahre bewältigen. Dementsprechend reduzierte er die Ansprüche Frankreichs und begrenzte die Abtretung auf

254 150 t Kahnraum = 11,5 vH. der deutschen Rheinflotte
23 760 PS Schleppkraft = 13,7 vH. der deutschen Rheinflotte.

In Erfüllung des 3. Absatzes von Art. 357 erkannte der Schiedsrichter auf Abtretung der gesamten Anlagen der Badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport in Rotterdam (Verwaltungsgebäude, Umschlags- und Lagereinrichtungen usw.). Die Forderungen Frankreichs auf Reparatureinrichtungen, Personen-, Güter- und Motorboote wurden als unbegründet abgewiesen, die auf Tankschiffe und Schwimmkräne sollten durch die Abtretung der Rheinschiffahrt-A. G. vorm. Fendel miterfüllt sein. Entgegen der deutschen Auffassung stellte sich nämlich Hines auf den Standpunkt, daß Art. 357 nicht Deutschland das Recht gebe, die Art des abzutretenden Eigentums und damit die für die eigenen Bedürfnisse günstigste Lösung zu bestimmen, daß vielmehr dem Schiedsrichter in allen Fragen der Abtretung die Entscheidung zustehe, und daß er somit auch, wenn er dies als die beste Befriedigung der beiderseitigen Bedürfnisse erkenne, die Abtretung von Anteilen und Schiffen nebeneinander festsetzen könne. Er entsprach einem dringenden Wunsche Frankreichs²⁾, indem er die Über-

¹⁾ Danach ging Hines aus von 2 205 000 t Kahnraum und 174 000 PS Schleppkraft. Deutscherseits war bei den Verhandlungen die Flotte der über 500 t großen Schiffe auf 1783 Kähne mit 1 958 000 t und der Schlepperbesitz auf 437 Schlepper mit 173 000 PS, davon 63 mit 8900 PS auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen in Belgien zurückgehalten, beziffert worden. Da die unter 500 t großen, überwiegend auf dem Rhein fahrenden Kähne nicht 250 000 t (sondern nur höchstens $\frac{2}{3}$ dieser Zahl) fassen konnten, besteht zwischen den Zahlen eine Differenz.

²⁾ In der letzten Verhandlungszeit hatte die französische Delegation ihre Gesellschaftsansprüche auf Fendel und Raab, Karcher & Co. beschränkt.

eignung einer volle Handlungsfreiheit gewährenden Majorität (= 76 vH. der Aktien) der Rheinschiffahrt-A. G. vorm. Fendel, die mit einem Jahresumsatz von rund 2 000 000 t und dank ihrer gesamten Organisation am besten zur Abtretung geeignet erschien, festsetzte. Der Schiffspark von Fendel (rund 87 000 t Kahnraum und 10 000 PS Schleppkraft) war auf die Gesamtzahl der von Deutschland abzuliefernden Schiffe anzurechnen. Entgegen der Auffassung der deutschen Delegation entschied der Schiedsrichter für deren Abtretung frei von jeder Schuld (insbesondere Hypotheken). Die Einzelheiten der Abtretung waren bereits teilweise im Schiedsspruch selbst festgelegt, teils geschah dies in anschließenden Unterhandlungen der Beteiligten, die durch Verkündung des Schiedsrichters vom 15. 2. 1921 ihren Abschluß fanden.

Die Übereignung der Fendel-Gesellschaft als solcher an Frankreich verwirklichte sich indessen nicht. — Anfang April 1921 kam eine Vereinbarung zwischen der deutschen und französischen Regierung zustande, in deren Ausführung die Anteilsübertragung unterblieb, statt dessen nur die Flotte (abgesehen von vier kleinen Hafenschleppern) abgetreten, außerdem aber ein Teil der Anlagen des Fendel-Konzerns in Mannheim, Ludwigshafen, Köln und Duisburg Frankreich überlassen wurde. Wie schon während der Verhandlungen deutscherseits angedeutet, hatte sich nun Frankreich tatsächlich der Gefahr ausgesetzt gesehen, infolge Übertritts der gesamten Angestelltenschaft zu der zweiten Hauptunternehmung des Badischen Rheinschiffahrtkonzerns, der Badischen A. G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, von Fendel lediglich die leere Hülse zu erhalten¹⁾. Überdies wäre für die neuerstandenen französischen Rheinschiffahrtfirmen in der französisch gewordenen Fendel-Gesellschaft ein überaus gefährlicher Konkurrent erwachsen.

Anschließend an den Schiedsspruch Hines' betreffend Art. 357 begannen die Verhandlungen zwischen deutschen und alliierten Vertretern über die Durchführung des § 6 der Anlage III zum Abschnitt I des Teiles VIII (Binnenschiffsabtretungen auf Reparationskonto), die sich durch das erste Halbjahr 1921 hinzogen. Hier war die Sachlage eine wesentlich andere: Es handelte sich nicht um die Festlegung des Umfangs der Abtretungen, sondern lediglich ihrer Art. Obschon deutscherseits wiederholt Korrekturversuche unternommen wurden, entschied die Reparationskommission souverain über die von Deutschland zu restituierende Menge. Ihr zufolge beliefen sich die Binnenschiffsverluste Frankreichs während des Krieges auf 540 000 t, diejenigen Belgiens auf 295 000 t, Zahlen, die deutscherseits in ihrer Gesamtheit nicht nachgeprüft werden konnten, indessen durch die Feststellung mancher Irrtümer in Zweifel zu ziehen sind. Großbritanniens Verluste, das übrigens seine Ansprüche zurückzog, wie die Italiens und erst recht die Portugals waren dagegen unbedeutend. Die Verluste erreichten also nicht die Höchstgrenze der Abgabeverpflichtung, nämlich 20 vH. der deutschen Binnenschiffsflotte, die auf insgesamt 6 000 000 t Kahnraum zu veranschlagen war.

¹⁾ Vgl. Neue Badische Landeszeitung vom 12. 1. 1921.

Von vornherein vertraten die Rheinschifffahrtstreibenden den Standpunkt — die übrige deutsche Binnenschifffahrt schloß sich ihm an —, daß diese Ansprüche nicht durch Abgaben aus dem Bestand der deutschen Flotte, sondern durch ein Neubauanerbieten der deutschen Regierung zu erfüllen seien, ein Gedanke, dem die Regierung nur zögernd folgte. Es bedurfte eines sehr starken Druckes seitens der Unternehmer, um sie zu einem energischeren Betreiben dieses Vorschlages in den Verhandlungen mit der Gegenseite zu bewegen. Das Ergebnis bereitete der Rheinschifffahrt eine schwere Enttäuschung. Denn während die mittel- und ostdeutsche Binnenschifffahrt im Prinzip von Abgaben zur Erfüllung des § 6 freibleib, hatte die Rheinschifffahrt, daneben noch die westdeutsche Kanalschifffahrt, trotz der Schwächung durch die Artikel 357-Abtretungen, einen zweiten bedeutenden Aderlaß zu erdulden: Ein Zeichen eines eigenartigen Gerechtigkeitsempfindens der Reichsregierung, die damit zugleich die politische Bedeutung der Stärke der deutschen Rheinschifffahrt nicht allzu hoch einschätzte. Gemäß den beiden am 6. 6. 1921 mit Frankreich und Belgien zu Paris abgeschlossenen Verträgen betrug das Ablieferungs-Soll:

	Zum Ersatz von
1. An Frankreich:	
A. Aus dem Bestand.	
18 000 t Penichen	18 000 t
6 000 t Campine-Schiffe	6 000 t
2 Personendampfer („Loreley“, „Parsival“)	
6 Kranschiffe	
1 Reparatur-Werft	69 500 t
100 000 t Rheinkähne, davon	
50 000 t zwischen 650—1000 t (mittleres Alter 29 Jahre)	
50 000 t zwischen 1500—1750 t (mittleres Alter 18 Jahre)	
(bis 10 000 t auch in Kähnen von den westdeutschen Kanälen lieferbar)	100 000 t
B. Neubauten.	
20 000 t Rheinkähne	
5 Radschlepper von je 1275 PS	
4 Radschlepper von je 925 PS	
630 Penichen (flämischer Typ)	
9 600 t Kähne von 600 t (Belgischer Typ)	
8 Ladebrücken	346 500 t
2. An Belgien:	
A. Aus dem Bestand.	
17 000 t Kähne aus Eisen von den westdeutschen Kanälen und der Weser	17 000 t
63 000 t Rheinkähne	63 000 t
(bis zu 13 000 t der Rheinkähne auch in Material zu Neubauten lieferbar)	
2 Radschlepper von je 925 PS	
1 Radschlepper von 1275 PS	17 200 t
B. Neubauten.	
7 000 t Motorkähne	
12 500 t Rheinkähne	
3 Radschlepper von je 1275 PS	
4 Schraubenschlepper von je 350 PS	
51 000 t Kähne von 600 t (Belgischer Typ)	99 300 t
Material zum Neubau in Belgien von	
98 500 t Kastkähnen oder Penichen	98 500 t

Spätere Verhandlungen haben durch anderweitige Zugeständnisse die Abgabelast aus dem Bestand der westdeutschen Binnenflotte um ein Beträchtliches erleichtert. Diese Abgaben an Frankreich beschränkten sich dadurch auf 64 Kähne mit rund 63 000 t Tragfähigkeit, darunter 8 Kähne von den westdeutschen Kanälen mit etwa 7000 t, 11 Kähne für die französisch-belgischen Kanäle von 250—400 t Tragfähigkeit, 3 Kran- und 2 Tankschiffe. Die Abtretungen an Belgien beliefen sich auf 43 Kähne mit rund 59 000 t, darunter 10 von den westdeutschen Kanälen mit 9000 t.

Die Durchführung der Abgabe bot bedeutende Schwierigkeiten, einmal durch die deutscherseits zu treffende Auswahl im Hinblick auf die wirtschaftliche Stärke der die Enteignung tragenden Unternehmen bzw. Personen, zweitens durch die notwendige Einigung mit der Gegenseite über die Annehmbarkeit des Fahrzeuges. Deutscherseits fielen die Abgabegeschäfte dem „Reichsausschuß für den Wiederaufbau der Handelsflotte“ zu, während als Empfänger auf französischer Seite das „Office National de Navigation“ fungierte. Die Übergabe der Fahrzeuge erfolgte in Mannheim und — größtenteils — in Duisburg. Die Ablieferungen aus Art. 357 währten von Mai 1921 bis Oktober 1922, die aus § 6 begannen September 1921 und waren bei Beginn der franko-belgischen Ruhraktion Anfang 1923 bis auf einen unbedeutenden Rest erledigt.

Die Gesamtverluste der deutschen Rheinflotte nach Tragfähigkeitsklassen zeigt die folgende Aufstellung¹⁾:

Tragfähigkeits- klasse	Zahl der Kähne			
	Abgabe aus Art. 357		Abgabe aus § 6	
	Fendel	Andere Unternehmen	an Frankreich	an Belgien
Bis 300 t	—	—	2	—
300— 400 t	4	—	9	—
400— 500 t	—	—	1	—
500— 600 t	7	3	2	—
600— 700 t	3	4	1	—
700— 800 t	6	1	7	—
800— 900 t	9	23	11	—
900—1000 t	6	5	3	—
1000—1100 t	—	8	—	1
1100—1200 t	4	8	—	3
1200—1300 t	4	11	—	4
1300—1400 t	1	14	—	5
1400—1500 t	14	20	7	6
1500—1600 t	8	12	8	3
1600—1700 t	5	6	4	4
1700—1800 t	7	8	—	2
1800—1900 t	—	4	1	1
1900—2000 t	—	1	—	1
über 2000 t	—	3	—	3
Summe	78	131	56	33
Gesamtzahl in t	87 000	167 000	56 000	50 000

¹⁾ Zusammengestellt auf Grund von Angaben des Reichskommissariats für Reparationslieferungen, Geschäftsstelle Duisburg unter Heranziehung des Rheinschiffsregisters 1914.

Die deutschen Schlepperverluste setzten sich wie folgt zusammen:

Unternehmen	bis 500 PS	500—1000 PS	über 1000 PS	Gesamt-PS
Fendel	6	8	2	10 000
Andere Unternehmen .	7	1	8	14 000
Zusammen	13	9	10	24 000

Nimmt man entsprechend der Voraussetzung des Schiedsrichters den Bestand der deutschen Rheinflotte mit 2 205 000 t und 174 000 PS an, so betrug der Gesamtabgang der deutschen Rheinkahnflotte durch die Abgaben aus Art. 357 und § 6 mit 360 000 t rund 16,3 vH. ihres Raumbestandes, der Verlust an Schleppern entsprechend dem Schiedsspruch aus Art. 357 mit 24 000 PS rund 13,8 vH. des Schleppkraftbestandes.

Bei der Verteilung der Abgabelast ging die deutsche Regierung auf möglichste Schonung der kleinen Existenzen aus. Dabei durfte der Schiffsbesitz allein nicht maßgebend sein, da bedeutende Unternehmen zum Teil als Hilfsbetrieb nur über geringes schwimmendes Material verfügten. Von diesen erlitten manche sogar einen ihren Schiffsbesitz besonders stark vermindernenden Verlust. Das Gleiche galt bei anderen Kleinunternehmen und Besitzern einiger weniger Kähne. Dagegen wurde kein einziger Partikulierschiffer, der nur ein Schiff besaß und dieses fuhr, von der Abgabe betroffen. Der Verlust der stärkeren Rheinpartikulierschiffer betrug insgesamt nur 25 Kähne mit rund 25 000 t Tragfähigkeit. So trugen die Reedereien fast die ganze Last allein. Geht man summarisch davon aus, daß diesen etwa $\frac{3}{5}$ des deutschen Rheinkahnraumes (= 1 350 000—1 400 000 t) gehörte, so verloren sie — nach Abzug des Totalverlustes Fendel — mit rund 250 000 t annähernd $\frac{1}{5}$ ihres Gesamtbesitzes. Von den abgetretenen Schleppern eigneten alle bis auf ein Boot von 350 PS Reedereien, so daß diese hier fast ausschließlich die Abgabe bestritten¹⁾.

Die Frage der Entschädigung für die Enteignungen durch die deutsche Regierung gestaltete sich zu einem ebenso langen wie unerfreulichen Kapitel. Die Betroffenen vereinigten sich zum größten Teil in der Binnenschiffahrtstreuhandgesellschaft (B.T.G.) Duisburg, die die Abwicklung der Entschädigungsgeschäfte betrieb. Allen Bemühungen der Rheinschifffahrt zum Trotz blieb die regierungssettig gewährte Entschädigung gering. Da die Zahlungen sukzessive in einer Zeit fortschreitender Geldentwertung erfolgten, läßt sich die tatsächliche Höhe der Entschädigung nicht beziffern. Die Reedereien vermochten jedenfalls in den der Schiffsabgabe folgenden Jahren nur zu einem beschränkten Wiederaufbau zu schreiten.

¹⁾ Über die abermaligen Abgaben aus dem Bestand der deutschen Rheinflotte im Anschluß an die Liquidierung des Ruhrkampfes 1924 vgl. 192.

IV. Die Rheinschifffahrt nach dem Kriege.

1. Die Leistung.

Die Auswirkung der Geschehnisse von 1918, des Verlusts des Krieges und des Umsturzes im Innern, führte gemeinsam mit neuen Momenten dazu, daß die Leistungen der Rheinschifffahrt in den Nachkriegsjahren weiter gegenüber denen der Vorkriegszeit beträchtlich zurückblieben. Das Jahr 1919 sah sogar geringere Verkehrsmengen als die Kriegsjahre, und selbst 1922 waren sie erst wieder bis auf rund $\frac{2}{3}$ der Leistung von 1913 gestiegen.

Tabelle 29. Gesamtverkehr 1919—1922 in 1000 t.

Jahr	Gesamtumschlag der Rheinhäfen ¹⁾	Verkehr von und zu den Nebenflüssen und Kanälen	Gesamtumschlag und Durchgangsverkehr	Gesamtverkehrsmenge des Rheines
1919	30 890	7 119	38 009	19 004
1920	47 849	7 475	55 324	27 662
1921	46 726	6 740	53 466	26 733
1922	64 199	10 169	74 368	37 184
1922 v.H. 1913 ²⁾	61,2	241,7	68,1	68,1

Die Ursachen zu den geminderten Ergebnissen der Nachkriegsjahre bilden, da sich selbst wiederholt einander bedingend, ein schier unlösbares Bündel. Quantitativ sind sie nur schätzungsweise zu erfassen. An die Spitze ist der allgemeine Rückgang der Arbeitsleistung im Deutschland der Nachkriegszeit zu setzen. Der mit der Revolution eingeführte 8-Studentag brachte im allgemeinen nicht die der Kürzung der Arbeitszeit entsprechende Hebung der Arbeitsintensität. Schematisch durchgeführt zerriß er im Einzelbetrieb wie in der Gesamtwirtschaft vielfach die Proportion der verschiedenen Arbeiten. Das Herabgehen unter die 8stündige Arbeitszeit, wie es im Bergbau erfolgte, mußte zu besonders weit reichenden Störungen führen, da, zumal die umfangreichen Kohlenlieferungen an den Feindbund auf Reparationskonto die der deutschen Wirtschaft zur Verfügung stehenden Mengen stark beschnitten, der deutschen Industrie der wichtigste Rohstoff in unzureichendem Umfang zugeführt wurde. Anfuhr der übrigen Rohstoffe, Fabrikation und Absatz mußten sich dementsprechend vermindern. In der Rhein-

¹⁾ Der Umschlag der von bzw. nach den an den betreffenden Hafenplätzen mündenden Nebenflüssen und Kanälen ankommenden oder abgehenden Güter ist außer Ansatz geblieben.

²⁾ Vgl. S. 47.

schifffahrt selbst, in der vor dem Krieg allgemein von Tagesanbruch bis zur Dunkelheit gefahren wurde — der 1912 geschlossene Tarifvertrag zwischen dem Rhein-See- und Fendel-Konzern und dem Deutschen Transportarbeiterverband garantierte auf Fahrt eine 8stündige Nachtruhe —, betrug die Höchsthfahrzeit in den Nachkriegsjahren nur noch 12 Stunden, während bei Laden und Löschen auch der 8-Studentag galt¹⁾. Über diese in der Kürzung der Arbeitszeit begründeten Leistungsminderungen hinaus wirkten sich die politischen Unruhen wie sozialpolitische Bewegungen sowohl in den sich der Schifffahrt bedienenden Gewerben wie in dieser selbst durch zeitweise Leistungsausfälle aus. So wurde die Rheinschifffahrt in stärkere Mitleidenschaft gezogen durch den Ausstand der Bergarbeiter im April 1919 und die Pöbelherrschaft im Ruhrgebiet zu Frühjahrsbeginn 1920. Wenn schon es in der Schifffahrt selbst im allgemeinen gelang, den Arbeitsfrieden aufrecht zu erhalten, so wurde sie doch durch Zusammentreffen widriger Umstände unverhältnismäßig stark getroffen durch einen den größten Teil des Juli 1921 dauernden Streik der Maschinisten und Heizer, der fast sämtliche deutschen Dampfer stilllegte. Jahres drauf folgte von Mitte Juli bis Ende August ein Streik des holländischen Schleppbootpersonals.

Eine zweite, in den Elementen der Schifffahrt selbst liegende Gruppe von Hemmnissen bildete in den Nachkriegsjahren der wiederholte Eintritt die Fahrwasserverhältnisse stark beeinflussender Geschehnisse, die die Naturgebundenheit der Rheinschifffahrt, die man angesichts der großen Erfolge der Stromregulierung und mangels außerordentlicher Naturereignisse in den letzten Jahrzehnten geringer einzuschätzen neigte, deutlich dartat. Um die Jahreswende 1919/20 und Mitte Januar 1920 wurden die Rheinlande von einem auch die Schifffahrt brachlegenden Hochwasser heimgesucht, dessen zweite Welle an den Pegeln Koblenz und Köln selbst den in der Hochflut des November 1882 erreichten Höchststand überschritt²⁾. Dem folgte nach Ende des gleichen Jahres ein Niedrigwasser, das während fast des ganzen Jahres 1921 andauerte, in Dauer und Ausmaß bedeutender als jede der Niedrigwasserperioden der letzten 100 Jahre. Ende Dezember 1921 wurden an fast allen Pegeln noch nicht beobachtete Niedrigwasserstände festgestellt. An 300 Tagen erreichte der Rhein 1921 nicht die Höhe des gemittelten Niedrigwassers. Für die Schifffahrt bedeutete dies, daß sie oberhalb Mannheim nur während der Hälfte des Jahres überhaupt möglich war, daß durch das Gebirge nur an wenigen Tagen mit voller Abladung gefahren werden konnte, und daß selbst auf dem Niederrhein den größten Teil des Jahres eine volle Ausnutzung des Raumes unmöglich war. Bei zurückgehendem Ladungsangebot und Tarifen der Eisenbahn, die deren Selbstkosten nicht deckten, war es den Rheinschifffahrtstreibenden entgegen den bei nicht voller Raumausnutzung gewöhn-

1) Vgl. die Sammlung der „Lohntarife im Gebiete der westdeutschen Binnenschifffahrt“ (Materialien des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen), 1919ff.

2) Mit 9,58 m Kölner Pegel am 16. I. 1920 stand der Rhein 8,08 m über gemitteltem Niedrigwasser, bei dem eine Fahrwassertiefe von 3 m vorhanden ist.

lich bestehenden Verhältnissen nicht möglich, angemessene Frachten zu erzielen. Zuvor hatte im Herbst 1920 eine einmonatige Sperrung des Binger Lochs im Zusammenhang mit dem sinkenden Wasserstand eine noch nie beobachtete Ansammlung von Hunderten von Kähnen im Gebirge hervorgerufen, so daß der Umlauf der Betriebsmittel bedeutend verlangsamt wurde.

Von den außerhalb der Rheinschiffahrt liegenden Ursachen ihres Leistungsrückganges wird die Verschiebung ihrer Mitbewerbslage zur Eisenbahn weiter unten eine gesonderte Behandlung erfahren. Die allgemeine Auswirkung der Besetzung der Rheinlande auf die Rheinschiffahrt wurde bereits dargelegt. Eine spezielle trat ein, als im Frühjahr 1921 im Zusammenhang mit dem Londoner Ultimatum der Alliierten an Deutschland Sanktionen militärischer (Besetzung Düsseldorfs und Duisburg-Ruhrorts) und wirtschaftlicher (Errichtung einer bis Herbst 1921 aufrecht erhaltenen Zolllinie zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet) Art durchgeführt wurden. Die Wirkung der letzteren bestand u. a. darin, daß der Rhein als Ein- und Ausfuhrstraße des unbesetzten Gebietes an Verkehrssicherheit verlor und, soweit es zugänglich erschien, gemieden wurde.

Zur Umgehung des Rheines war während der Nachkriegsjahre noch ein allgemeiner Anlaß gegeben: durch die Entwicklung der deutschen Währung. Da Deutschland bis zu dem Zeitpunkt, da deren Sturz ein rasendes Tempo annahm (Anfang 1923) und übermäßige daraus resultierende unproduktive Arbeiten erforderte, bei sinkender Währung billiger arbeitete als das Ausland, so gewannen auch die deutschen Nordseehäfen gegenüber den fremdländischen einen Vorsprung. Konnte jetzt infolge Aufhebung der Seehafenausnahmetarife die ungünstige räumliche Entfernung nicht mehr durch die tarifarische abgewandelt werden, so wirkte sich jetzt eine valutarische Entfernung aus, die mit den Rheinmündungshäfen auch den Rhein in Mitleidenschaft zog. Daneben übte die Währungszerrüttung an sich auch auf den Rheinverkehr mittelbar Nachteile aus. Bei dem tatsächlichen Kapitalschwund, der durch die phantastisch hohen Rechnungsbeträge verdeckt wurde, waren zahlreiche Importeure nicht mehr in der Lage, ihre Bezüge im alten Umfang durchzuführen. Dies mußte sich in der Schifffahrt, die es im Prinzip mit ganzen Kahnladungen bzw. umfangreichen Partien zu tun hat, besonders auswirken. Die allgemeine wirtschaftliche, größtenteils politisch bedingte Unsicherheit trug schließlich prinzipiell zu einer Minderung jedweder Leistung bei¹⁾.

Bei dem allgemeinen durch die zahlreichen genannten Gründe bedingten Verkehrsrückgang gegenüber der Vorkriegszeit hat der Verkehr der Rheinmündungshäfen mit den deutschen Rheinhäfen — die französischen Häfen Straßburg und Lauterburg beläßt man zwecks Vermeidung einer unnötigen Komplizierung der Statistik bei diesen —

¹⁾ Selbstverständlich standen dem auch stimulierende Elemente, wie der Exportanreiz durch die Währungsdifferenz, das Hochkommen neuer wagemutiger Personen, technische und organisatorische Fortschritte gegenüber.

einen bedeutend weiteren Rückgang aufzuweisen wie der innerdeutsche bzw. deutsch-französische Rheinverkehr.

Tabelle 30. Zwischenstaatlicher Rheinverkehr 1919—1922 in 1000 t.

Jahr	Umschlag der deutschen und französischen Rheinhäfen	Umschlag d. holl. u. belg. Rheinhäfen = Verkehr zwischen Deutschland-Frankreich u. Holland—Belgien	Verkehr zwischen deutschen u. zwischen deutschen u. französischen Häfen
1919	24 666	6 224	12 780
1920	34 529	13 320	14 342
1921	30 492	16 234	10 499
1922	43 684	20 515	16 669
1922 vH. 1913	64,8	54,7	97,9

Gegenüber den Kriegsjahren weist der innerdeutsche Verkehr allerdings ebenfalls einen, 1921 durch das Niedrigwasser am beträchtlichsten Rückgang auf und erreicht erst 1922 das Maß der Vorkriegs- wie der Kriegsjahre. Es ist dabei zu bedenken, daß die zahlreichen kurzstreckigen heeres- bzw. kriegswirtschaftlich bedingten Transporte in Fortfall gekommen sind. Andererseits zeigt der Verkehr in und mit den Rheinmündungshäfen gegenüber dem Tiefstand von 1918 ständig steigende Ziffern.

Stärker als die Erholung der Verkehrsmengen ist die der Verkehrsleistungen.

Tabelle 31. Die Beteiligung der deutschen und fremden Flaggen an den Transporten auf dem deutschen Rhein 1919—1922.

Jahr	Auf dem deutschen Rhein geleistete Millionen tkm	davon unter deutscher Flagge	davon unter fremder Flagge
1919	4 368	3 619	749
1920	6 128	4 364	1 764
1921	5 034	3 414	1 620
1922	8 056	5 093	2 963
1922 vH. 1913	75,0	66,8	95,1

Hiermit tun sich bereits teilweise auch die durch das Kriegsende veranlaßten Veränderungen im Besitzstand der Rheinschiffahrt kund: Hatte 1913 der Anteil anderer Nationen an der tonnenkilometrischen Leistung auf der deutschen Rheinstrecke 29 vH. ausgemacht, so ist nach dem Rückgang der Kriegsjahre ein beharrliches Anwachsen des fremden Anteils festzustellen, der 1922 — da also die Schiffsabgabe an Frankreich noch im Gang war — bereits 36,8 vH. erreicht hat.

Die Steigerung der pro t auf dem deutschen Rhein durchschnittlich zurückgelegten Entfernung weist im Verein mit den noch niedrigen Ziffern des Auslandsverkehrs 1922 daraufhin, daß die die deutsch-niederländische Grenze überschreitenden, nur eine kurze Strecke des

deutschen Rheins zurücklegenden Transporte gegenüber der Vorkriegszeit sich besonders vermindert haben. Aufschluß über die Entwicklung der deutschen Rhein-Ein- und Ausfuhr (einschl. der französischen) in den Nachkriegsjahren absolut wie im Vergleich zu 1913 bietet die Tabelle 32 auf Seite 138/139.

Zunächst ist festzustellen, daß das Mengenverhältnis von Einfuhr und Ausfuhr bedeutenden Schwankungen unterworfen war. Während vor dem Krieg die Rheinzufuhr die Rheinausfuhr leicht übertrafen hatte, halten sich 1919 beide die Wage, 1920 und 1921 überwiegt die Ausfuhr, 1922 die Einfuhr: ein Zeichen nicht konsolidierter Verhältnisse. Das Jahr 1919 steht ganz unter der Wirkung des Kriegsendes, zum Teil noch der bis Juli aufrechterhaltenen Blockade Deutschlands. Die Zufuhr zeigt erst minimale Mengen des normalerweise umfangreichsten Transportgutes, des Erzes. Der eingeschränkte Bedarf der niederrheinischen Hütten wird noch überwiegend über den im Krieg benutzten Weg, den Rhein-Herne-Kanal, herangeführt. Den weitaus größten Teil der Einfuhr von 1919 nehmen Lebensmittel aller Art teils für die Besatzungsarmeen, teils für die ausgehungerte deutsche Bevölkerung ein. Neben beträchtlichen Getreidemengen wandern Mehl, Fette, Kartoffeln, Wein und andere Nahrungs- wie Futtermittel in zum Teil früher nie erreichtem Umfang stromauf. In der Ausfuhr fällt die Bedeutungslosigkeit des Empfanges der belgischen Häfen auf. Der Abschluß Belgiens gegen Deutschland, begründet in der durch den Krieg dort hervorgerufenen Deutschfeindlichkeit, die erst nach und nach eine Wiederaufnahme der Beziehungen mit Deutschland zuließ — nicht ohne bis heutigen Tages einer Einflußgewinnung der Deutschen Dämme entgegen zu setzen —, äußert sich hierin. Die weitere Entwicklung der Haupttransportgüter im Rhein-Grenzverkehr zeigt weit auseinandergehende Tendenzen. Manche Güter, die in der Vorkriegszeit immerhin nennenswerte Posten stellten, z. B. Chilesalpeter, Gebrannter Kalk, Rohzucker in der Einfuhr, Thomasmehl in der Ausfuhr, sind vollständig oder bis auf minimale Mengen vom Strom verschwunden. Verschiebungen im Bedarf, Veränderungen in der Produktion bieten gemeinsam mit handelspolitischen Maßnahmen und Änderungen der Transportlage zahlreiche Gründe für diese Erscheinung. Der tiefgreifende Wandel, der sich in der Stellung Deutschlands zum wichtigsten Produktionsmittel, der Kohle, vollzog¹⁾, d. h. der Übergang von einer mit 24 Millionen t aktiven Steinkohlenbilanz 1913 zu einer mit 7,5 Millionen t passiven 1922, deutet sich auch im Rhein-Import und -Export an: Kohleneinfuhrziffern, die wie 1920 und 1922 den höchsten Jahresmengen der Vorkriegszeit gleichkommen, stehen Ausfuhrziffern gegenüber, die weit hinter den Vorkriegsmengen zurückbleiben. In der Einfuhr steigt Steinkohle 1922 auf 16,1 vH., während sie in der Ausfuhr auf rund 50 vH. der Gesamtmenge sinkt. Dabei fällt auf, daß die nach Belgien verfrachteten Mengen sich mit den nach Holland verfrachteten 1921/22 etwa die Wage halten. Es sind nicht mehr Verhältnisse des freien Marktes, die dieses Ergebnis be-

¹⁾ Vgl. Wirtschaft und Statistik, 1924, Heft 5.

Tabelle 32a. Die Deutsche Rhein-Einfuhr

Warengattung	1919			1920		
	Holl.	Belg.	Zus.	Holl.	Belg.	Zus.
Steinkohle einschließlich Koks u. Briketts	615	226	841	1041	699	1740
Eisenerz	15	4	19	918	34	952
Andere Erze	26	1	27	458	143	601
Erdöl und andere Mineralöle	93	10	103	107	12	119
Phosphorsaurer Kalk	3	—	3	28	1	29
Gebrannter Kalk	—	1	1	—	—	—
Holz	1	1	2	3	—	3
Getreide	562	439	1001	948	777	1725
Öle, Fette	96	51	147	139	20	159
Eisen- und Stahlbruch	5	—	5	24	1	25
Andere Güter	744	284	1028	392	199	591
Gesamteinfuhr	2160	1017	3177	4058	1886	5944

Tabelle 32b. Die deutsche Rhein-Ausfuhr

Warengattung	1919			1920		
	Holl.	Belg.	Zus.	Holl.	Belg.	Zus.
Steinkohle	845	13	858	2354	1606	3960
Steinkohlenbriketts	1	—	1	1	—	1
Steinkohlenkoks	89	10	99	7	88	95
Braunkohlenbriketts	46	—	46	26	—	26
Kali	243	41	284	368	255	623
Erden	251	2	253	741	19	760
Steine	400	—	400	551	4	555
Zement	63	—	63	52	—	52
Salz	115	15	130	76	115	191
Holz	406	49	455	372	14	386
Roh- und Schweißisen	11	1	12	6	1	7
Sonstiges Eisen	276	4	280	408	46	454
Chemikalien	19	4	23	—	—	—
Farben	6	—	6	17	1	18
Andere Güter	103	33	136	148	41	189
Gesamtausfuhr	2874	172	3046	5127	2190	7317

dingen, sondern die von den Gegnerstaaten (natürlich im Benehmen mit ihren Wirtschaftskreisen) getroffenen Dispositionen über die ihnen von Deutschland auf Reparationskonto zu liefernden Kohlen. Die Braunkohlenbriketts vermochten die während der Kriegsjahre im Rheintransport nach Holland gewonnene Stellung nicht aufrecht zu erhalten. Anders dagegen das 2. Gut, dessen Export sich im Krieg entwickelt hatte, das Kali! Es behauptete nicht nur seine Stellung, sondern wies einen weiteren bedeutenden Aufschwung auf. Wenn schon nach dem Krieg auch niederdeutsches Kali in den Lobith passierenden Mengen enthalten war, so handelte es sich doch zum weit überwiegenden Teil um solches aus dem Elsaß. Während aber vor dem Krieg das zum

1919—1922 (ohne Rhein-See-Verkehr) in 1000 t.

1921			1922								
Holl.	Belg.	Zus.	Holland			Belgien			Zusammen		
				vH.	vH. 1913		vH.	vH. 1913		vH.	vH. 1913
194	56	350	1735	17,4	443,7	124	7,9	953,8	1859	16,1	460,4
2674	96	2770	5534	55,5	67,1	131	8,3	33,5	5665	49,1	65,6
265	169	434	494	4,9	51,3	313	20,0	75,1	807	7,0	58,4
120	5	125	229	2,3	60,7	7	0,4	25,9	236	2,0	58,4
71	6	77	50	0,5	30,1	14	0,9	43,8	64	0,5	32,3
—	1	1	—	—	—	21	1,3	7,7	21	0,2	7,7
25	6	31	35	0,4	2,6	8	0,5	24,2	43	0,4	3,2
1549	498	2047	1172	11,7	33,2	765	48,8	75,4	1937	16,8	42,6
129	6	135	132	1,3	82,0	6	0,4	13,3	138	1,2	67,0
41	14	55	192	1,9	408,5	39	2,5	26,2	231	2,0	117,9
204	68	272	406	4,1	33,3	140	9,0	29,5	546	4,7	32,2
5372	925	6297	9979	100,0	59,8	1568	100,0	54,2	11547	100,0	58,6

1919—1922 in 1000 t.

1921			1922								
Holl.	Belg.	Zus.	Holland			Belgien			Zusammen		
				vH.	vH. 1913		vH.	vH. 1913		vH.	vH. 1913
3373	3436	6809	1950	34,4	30,1	2137	69,0	49,5	4087	46,6	37,8
62	18	80	275	4,9	65,3	2	0,1	0,9	277	3,2	43,8
23	1	24	40	0,7	14,9	19	0,6	2,8	59	0,7	17,7
5	—	5	6	0,1	31,6	—	—	—	6	0,1	20,0
61	39	100	116	2,0	139,8	333	10,8	16650,0	449	5,1	528,2
848	66	914	836	14,7	102,6	190	6,1	128,5	1026	11,7	106,5
536	2	538	906	15,9	139,7	7	0,2	10,4	913	10,4	127,7
144	2	146	132	2,3	69,8	6	0,2	4,3	138	1,6	41,8
50	24	74	50	0,9	108,7	88	2,8	154,4	138	1,6	134,0
277	—	277	253	4,5	324,4	2	0,1	22,2	255	2,9	293,1
29	4	33	12	0,2	4,6	7	0,2	10,8	19	0,2	5,8
506	78	584	692	12,2	77,3	166	5,4	25,3	858	9,8	55,3
29	3	32	54	1,0	43,4	43	1,4	65,1	97	1,1	53,6
16	1	17	51	0,9	64,6	1	—	2,6	52	0,6	44,1
252	27	279	297	5,3	44,	96	3,1	31,0	393	4,4	39,9
6211	3701	9912	5670	100,0	50,4	3097	100,0	50,1	8767	100,0	50,3

Überseeexport bestimmte Kali durchgehend Rotterdam zum Umschlagsplatz nahm, erfolgte nach dem Krieg der Überschlag auf Seeschiff größtenteils in Antwerpen. Es äußerte sich hierin in einer immerhin bedeutenden Verantwortungsfrage die franko-belgische Zusammenarbeit. Ebenfalls eine nennenswerte — allerdings in sich rückgängige — Zunahme ist bei der Holzausfuhr festzustellen, während Steine und Erden (ebenso Salz) 1922 die Ausmaße von 1913 wieder erreichten und damit über $\frac{1}{5}$ der Rheinausfuhr ausmachten. Erst rund die Hälfte der Vorkriegsmenge wurde von Eisen und den Produkten der chemischen Industrie erreicht. Einen etwas größeren Prozentsatz der alten Menge hatte in der Zufuhr das Erz erreicht. Da der Bezug der Minette von

Frankreich zeitweise erschwert wurde, andererseits neue Verhüttungsmethoden den Bedarf an ihr verminderten, ergab sich für Deutschland ein Grund, die Zufuhr überseeischer, namentlich schwedischer Erze zu erhöhen¹⁾. Indessen hat im Hinblick auf die Gesamtmenge des nach Deutschland eingeführten Eisenerzes (1913: 14 Millionen t, 1922: 11 Millionen t) der Anteil des Rheines an der Beförderung abgenommen²⁾. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß, wie die nachstehende Übersicht über den Verkehr durch die Schleuse I des Rhein-Herne-Kanals erkennen läßt, der Rhein in zunehmendem Maß als Zubringer von Erz zu den Häfen des Rhein-Herne-Kanals dient, wogegen die Erzanzfuhr zu den Rheinhütten über die nordwestdeutschen Kanäle ziemlich nachgelassen hat. In dieser Verschiebung der Erzbezugswege tritt eine Auswirkung der deutschen Währungsverhältnisse in der Nachkriegszeit, die valutarische Begünstigung der deutschen Nordseehäfen gegenüber den ausländischen durch die niedrigeren Platz- und Ablaufkosten deutlich zutage. Doch wurde diese, noch bevor Währungserfall und -stabilisierung sie aufhoben, allmählich paralysiert durch unzulängliche Einrichtung der deutschen Nordseehäfen, woraus für die Erzbezieher Lösungsverzögerung und daher hohe Liegegelder resultierten, während andererseits die Umschlagseinrichtungen in Rotterdam den Anforderungen voll auf gewachsen waren. In der gesteigerten Rheineinfuhr von Eisen- und Stahlbruch (Schrott) deutet sich die Tendenz auf verstärkte Heranziehung dieses Altrohstoffes zur Eisenproduktion an³⁾. Wohl die auffälligste Veränderung in der Rheinzufuhr gegenüber der Vorkriegszeit bietet sich in dem fast vollständigen Ausfall des Holzimportes dar. Hierin äußert sich die weltwirtschaftliche Ausschaltung Rußlands. An die Stelle dortiger Hölzer traten teilweise (z. B. zur Zellstoffabrikation) solche aus der Tschechoslowakei und den östlichen Randstaaten, die im Gegensatz zu jenen den Bahnweg benutzten.

Tabelle 33.

Verkehr durch Schleuse I des Rhein—Herne-Kanals in 1000 t.

Jahr	Zum Rhein			Vom Rhein		
	Kohle	Erz	Gesamt	Kohle	Erz	Gesamt
1919	3 738	396	4 782	66	74	340
1920	3 633	687	4 857	160	124	487
1921	4 240	296	4 864	62	141	370
1922	4 977	245	5 851	219	541	1 093

Insgesamt ist aus der Rhein-Verkehrsbilanz des Jahres 1922 zu erkennen, daß die Bedeutung der belgischen Plätze für den Rheinverkehr mit Deutschland und umgekehrt die des deutschen Rheines für Belgien

¹⁾ Vgl. Stapper: Die Eisenerzversorgung Deutschlands nach dem Krieg. Kölner wi.-so. Diss. S.S. 1922. S. 92ff.

²⁾ Vgl. Wirtschaft und Statistik, 1924, Heft 5.

³⁾ Vgl. v. Sick: Das Schrottoproblem der Nachkriegszeit. Kölner wi.-so. Diss. S.S. 1922.

im Vergleich zu Holland gegenüber der Vorkriegszeit im Talverkehr geringer geworden ist. Es ist zu bedenken, daß die Reparationskohlentransporte dem Verkehr nach Belgien auf jeden Fall eine allerdings unmeßbare gewissermaßen künstliche Erhöhung bringen. Ein Vergleich zwischen den Skalen der einzelnen Holland und Belgien zustrebenden Güterarten zeigt bei Belgien gegenüber 1913 eine auffallende Verminderung der Vielfältigkeit. Doch auch als Empfangs- und Durchfuhrland für die Massen deutscher Eisenprodukte weist Belgien einen scharfen Rückgang auf. Dagegen hat Belgien (= Antwerpen) als Vermittlungsorgan der rheinischen Getreideeinfuhr an Bedeutung gewonnen. Wie beim Kaliexport zeigt sich auch im Getreideimport über Antwerpen-Straßburg die franko-belgische Zusammenarbeit. Innerhalb der Rheinumschlagsleistung Hollands ergeben sich, wie die folgende Aufstellung beweist, ebenfalls nennenswerte Verschiebungen gegenüber der Vorkriegszeit.

Tabelle 34. Verkehr der holländischen und belgischen Häfen mit dem Rhein 1922 in 1000 t.

	Rotterdam	Amsterdam	Übr. Holland	Belgien
Ankunft: Kohle	2 166	19	80	2 158
Eisen	446	150	108	173
Steine u. Erden	184	289	1 269	197
Gesamt	3 141	686	1 843	3 097
Abgang: Erze	4 947	24	1 057	444
Getreide	1 146	22	4	765
Gesamt	8 454	229	1 296	1 568

Es fällt auf, daß der deutsche Kohlenexport fast nur noch Rotterdam zum Ziel hat. Da auch hier Reparationskohlentransporte das Gerippe des Verkehrs sind, so zeigt sich in der Wirklichkeit der Verlust des holländischen Absatzgebietes der Ruhrkohle. In der Erzabfuhr aus Holland fällt die starke Vermehrung bei den „übrigen holländischen Plätzen“¹⁾ auf. Die Abwanderung eines Teiles des Erzumschlags von Rotterdam nach Vlaardingen (an der Neuen Maas, weiter seewärts gelegen) kommt darin zum Ausdruck.

Wenn im Gegensatz zu dem die deutsch-niederländische Grenze überschreitenden Verkehr der Rückgang des innerdeutschen gegenüber der Vorkriegszeit ein bedeutend geringerer ist, so beruht dies, wie in der Kriegszeit, in erster Linie darauf, daß der Grundpfeiler des Verkehrs, der Kohlentransport, nicht in gleichem Maß erschüttert wurde. Die

¹⁾ Die Statistik der Zentralkommission zählt außer Rotterdam und Amsterdam die einzelnen am Stromlauf bis Rotterdam gelegenen größeren und kleineren Hafenplätze auf, während alle übrigen in einer Gesamtsumme angegeben werden, ein unzulängliches Verfahren, da so neben dem bedeutenderen Verkehr von Nijmegen, Dordrecht und Vreeswijk der einer Reihe unbedeutenderer Plätze spezifiziert wird, während der anderer bedeutender holländischer Häfen, z. B. Utrecht, Haag, Leiden in der Gesamtsumme verschwindet.

gesamten in den Nachkriegsjahren über den Rhein verfrachteten Kohlenmengen ergeben sich aus der folgenden Übersicht.

Tabelle 35. Kohlenversand über den Rhein 1919—1922 in 1000 t.

Jahr	Kohlen- durchgang durch Schleuse I ¹⁾	Umschlag in Duisburg— Ruhrort	Umschlag der Rheinzechen	Gesamt- Ruhrkohle- umschlag	Umschlag in Neuß
1919	3 593	4 269	997	8 859	83
1920	3 557	8 087	1 251	12 895	45
1921	4 091	7 862	1 534	13 487	67
1922	4 696	8 396	1 578	14 670	149

Die 1922 über den Rhein verfrachteten Mengen rheinisch-westfälischer Kohle betragen demnach etwas über $\frac{2}{3}$ der Gesamtmenge von 1913. Bei einer Gesamtförderung des Ruhrgebiets von rund 97 Millionen t 1922 wurde bei Umrechnung der Koks auf Kohle annähernd $\frac{1}{6}$ (1913: $\frac{1}{5}$) von ihr unter Benutzung des Rheinweges ihrer Bestimmung zugeführt.

Neben der Steinkohle schritt die rheinische Braunkohle in ihrem Aufstieg — die drei deutschen Braunkohlenreviere weisen eine auffallende Parallelität der Entwicklung seit Kriegsende auf — auch als Transportgut der Rheinschiffahrt rüstig weiter. Ihre vielseitige Verwendungsmöglichkeit ließ ihren Abnehmerkreis sich ständig vergrößern. Zur Bewältigung der steigenden zum Umschlag gelangenden Mengen wurden neben Wesseling auch Köln und Neuß, 1919/20 auch Düsseldorf und Duisburg herangezogen.

Tabelle 36. Rheinversand von Braunkohle (1) und Braunkohlenbriketts (2) in 1000 t.

Hafen	1919		1920		1921		1922	
	1	2	1	2	1	2	1	2
Wesseling .	44	1 139	61	1 468	35	1 502	520	1 919
Köln . . .	130	—	479	—	63	—	325	1
Neuß . . .	182	17	380	100	32	—	96	—
Düsseldorf .	86	—	117	4	1	—	—	—
Duisburg .	65	—	108	—	12	—	—	—

Als Empfangsplätze fungierten in erster Linie die Oberrheinhäfen Karlsruhe, Mannheim, Ludwigshafen und Gustavsburg. Hatte im Geschäftsjahr 1913/14 das Rheinische Braunkohlensyndikat bei 5,2 Millionen t Gesamt-Brikett-Absatz 5,7 vH. über Land, 81,9 vH. per Bahn und 12,4 v.H. mit Schiff abgesetzt, so erfolgte während und nach dem Krieg ein Wandel zugunsten der Schifffahrt, so daß im Geschäftsjahr 1922/23²⁾ bei 7 Millionen t Brikettabsatz, 8,5 vH. der Straße, 66,5 vH.

1) Die in Duisburg gelöschten Mengen sind abgezogen.

2) Dessen zwei letzten Monate standen bereits unter der Auswirkung der franko-belgischen Ruhrbesetzung, so daß die Gesamtabsatzmenge gegenüber 1921/22 etwas geringer ist.

dem Schienenweg und 25 vH. dem Rhein zufließen¹⁾). Der Versand großer Mengen Rohbraunkohle über den Rhein muß als eine Folge der großen Brennstoffnot der Nachkriegsjahre gewertet werden. Notgedrungen mußte sich die west- wie süddeutsche Industrie mit diesem nur unter besonderen Umständen rentablen Brennstoff behelfen, bis es möglich war, wieder Steinkohle oder Braunkohlenbriketts zu erhalten.

Bei der Betrachtung der Transportwege und Ziele der Kohle in den Nachkriegsjahren ist gegenüber der Vorkriegszeit als grundlegender Unterschied hervorzuheben, daß die Gestaltung von Transport und Absatz der Brennstoffe nicht mehr von den in freier Wirtschaft sich auswirkenden Kräften abhängig war, daß vielmehr durch die aufrechterhaltenen Verfügungen über den Verkehr mit Kohle sich dieser in staatlich gebundenen Formen bewegte. Staatsorgane entschieden über die Belieferung der verschiedenen Landesteile und Gewerbe mit Brennstoffen, regelten auch die Beförderung zu den Verbrauchsorten. Wie in den letzten Kriegsjahren wirkten Reichskohlenkommissar, Generalbetriebsleitung West und Schiffsabteilung in der ersten Nachkriegszeit gemeinsam mit den Brennstoffsyndikaten, Schiffsahrttreibenden, Hafen- und Wasserbaubehörden im Kohlentransportausschuß auf eine die vorhandenen Möglichkeiten bestens ausnutzende Abwicklung der Brennstoffbeförderung hin. 1919 und 1920 arbeitete die Rheinschiffahrt noch ausgesprochen als Entlasten der Bahn. In Durchführung der auf eine ausreichende Brennstoffversorgung Süddeutschlands zielenden Bestrebungen bestellte der Reichskohlenkommissar Mitte 1920 einen eigenen „Beauftragten für die Kohlenverteilung bei der Rheinschiffahrt und den Generalbetriebsleitungen West und Süd“ mit dem Sitz in Duisburg-Ruhrort. Er hatte in Zusammenwirken mit den übrigen Kohlenwirtschaftsstellen und den Verkehrsorganisationen aller Art auf eine möglichst glatte Abwicklung der Süddeutschlandtransporte hinarbeiten. Der Erreichung einer befriedigenden Versorgung dieser Landesteile stand in der Zeit mangelnder Bestände und der Zerrüttung und beginnenden Reorganisation der Bahnen der auch in normaler Zeit Schwierigkeiten bereitende Umstand besonders entgegen, daß gerade im Herbst, der Zeit der Schwächung der Bahn durch erhöhte Inanspruchnahme, namentlich durch die Ernte, auch die Leistungsfähigkeit der Rheinschiffahrt durch den dann vielfach schlechten Wasserstand gehemmt ist. Andererseits erreichte im Sommer 1920 die Kohleförderung nicht das Maß der Aufnahmefähigkeit der Verkehrsmittel, so daß sich die Bahn über nicht volle Beschäftigung beklagte und eine Schuld für mangelhafte Brennstoffbelieferung Süddeutschlands ablehnte. Außer durch die verminderte Kohlenförderung und beschränkte Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel war das Problem der Süddeutschlandkohle grundsätzlich bedingt durch die Verschiebungen in der europäischen Kohlenverteilung durch den Pakt von Versailles, hier im einzelnen durch den Ausfall der Saarkohle und die Zwangslieferungen Deutschlands an die Gegner. Naturgemäß stellte die Heranziehung des Rheinweges zu

1) Vgl. Geschäftsberichte des Rheinischen Braunkohlensyndikats.

diesen Transporten ihre eigenen Aufgaben. Im Rahmen der unter Anwendung von etwas mehr oder weniger Druck mit Deutschland getroffenen Abmachungen über die Lieferung von Wiedergutmachungskohle stellte die Reparationskommission in Paris monatlich ein Programm der von Deutschland zu liefernden Kohlenmengen unter Angabe der gewünschten Brennstoffarten und Beförderungswege auf. Die endgültige Festlegung des Monatsprogramms erfolgte dann durch Benehmen der deutschen Kohlenkommission in Essen mit der dortigen Geschäftsstelle der Reparationskommission wie den deutschen kohlenliefernden Stellen (vgl. hierzu das als Anlage 4 wiedergegebene Beispiel eines fertigen Transportprogramms). In der Durchführung der Programme ergaben sich indessen durch die Veränderungen in der Produktions- und Transportlage fortdauernd Änderungen. Im ganzen ist festzustellen, daß die Lieferung von Ruhrkohle auf Reparationskonto etwa zu gleichen Teilen unter Benutzung des Rheinweges, also teilweise im gebrochenen Verkehr, und im direkten Bahnverkehr erfolgte. Die Verteilung der Reparationskohlentransporte aus dem Ruhrgebiet während der Jahre 1919—1922 auf die beiden Transportmöglichkeiten zeigt die folgende Aufstellung:

Tabelle 37. Reparationskohle-Lieferungen aus dem Ruhrgebiet.

Jahr	Unter Benutzung des Rheines	Auf dem direkten Bahnweg
1919	957 000 t	883 000 t
1920	5 139 000 t	6 463 000 t
1921	7 482 000 t	7 109 000 t
1922	5 904 000 t	7 992 000 t

Der weitaus größte Teil der unter Benutzung des Rheines abbeförderten Reparationskohlen ging über den Niederrhein, wie sich aus den folgenden Zahlen der durch das Kohlenkontor am Oberrhein abgelieferten Reparationskohlenmengen ergibt:

1919/20	527 000 t	1921/22	1 090 000 t
1920/21	1 492 000 t	1922/23	1 290 000 t

Die Ausführung der Reparationskohlentransporte war deutsche Aufgabe. Es war dies aus § 6 der Anlage V zu Teil VIII des Vertrags von Versailles zu folgern, wonach Deutschland der Preis frei Grube zuzüglich der Beförderungskosten bis zur Grenze gutzuschreiben war. Frankreich prätendierte dagegen, daß für Deutschland lediglich eine Lieferungs-pflicht an sich bestehe, während für die Ausführung der Kohlentransporte jedes Kohle empfangende Land selbst bestimmen könne, ob es den Transport deutscherseits ausführen lassen oder selbst übernehmen wolle, ein Anspruch, den Frankreich hauptsächlich zur Begründung seiner Forderungen in Zusammenhang mit Art. 357 (s. oben) geltend machte. Indessen lag zunächst der Reparationskohlentransport auf dem Rhein grundsätzlich allgemein in deutscher Hand. Hier nicht weiter zu erörternde Momente führten lediglich dazu, daß man deutscherseits einen 1919 von der französischen Regierung mit der Firma Worms

& Cie. geschlossenen Kohlentransportvertrag auf 300 000 t monatlich nach Rotterdam abgeändert gelten ließ. Denn Worms & Cie., die keine Flotte besaß, hatte sich zur Durchführung des Vertrags an die holländische Reederei van Driel gewandt, die aber auch diese Vertragsmenge nicht bewältigen konnte. Die Angelegenheit wurde schließlich so geregelt, daß die von der Steinkohlen-Handels-Vereeniging gemeinsam mit van Driel gegründete Nederlandsche Rijnvaartvereeniging diese Reparationskohlentransporte nach Rotterdam ausführte und Worms & Cie. auf ein Drittel der Menge (100 000 t) eine Provision erhielt. Während damals Deutschland im Prinzip seinen Standpunkt zu halten vermochte, mußte es in dem sogenannten Wiesbadener Abkommen zu einer Beteiligung französischer Reedereien seine Zustimmung geben, dergestalt, daß die Beteiligung dieser bei den Verfrachtungen über den Oberrhein 60 vH., bei denen über Rotterdam 30 vH. und bei denen über die belgischen Häfen 35 vH. betrug.

Erfolgte die staatliche Einwirkung auf die Kohlenbeförderung während des ganzen Beobachtungsabschnittes, so beschränkte sich die Einflußnahme des Staates auf die Heranziehung der Rheinschifffahrt im Gesamtverkehr — wenn man von der fortdauernden Tätigkeit der Reichs-Getreidestelle als Verfrachter absieht, — auf die beiden dem Kriegsende folgenden Jahre. Allerdings nahm man, als Anfang 1919 die Zeit zum Abbau der Kriegszwangsmaßnahmen gekommen schien, den Stückgutverkehr aus der zugunsten des Rheinverkehrs bestehenden Sperre des Eisenbahnverkehrs zwischen am Rhein gelegenen Plätzen heraus und faßte auch die Freigabe des Wagenladungsverkehrs in Aussicht. Da aber die Entwicklung des Eisenbahnbetriebes sich statt zum Bessern zum Schlimmeren wandte, gab man diesen Gedanken auf. Vielmehr trat die Bahn Herbst 1919 und wieder Anfang 1920 mit der Frage neuer Erweiterungen der Bahnsperre an die Schifffahrttreibenden heran. Einmal dachte man an eine Ausdehnung des holländischen Empfangsgebiets bei der über das bergisch-niederrheinische Industriegebiet verhängten Sperre direkter Sendungen nach Holland, zweitens im innerdeutschen Verkehr an die Absperrung gewisser Gebiete im direkten Eisenbahnverkehr gegeneinander, so daß auch hier die Transporte über den Rhein gebrochen werden mußten. Schließlich wurde auch die Wiedereinbeziehung des Stückgutverkehrs zwischen den Rheinplätzen in die Sperre wieder erwogen. Indessen hatten sich die Verhältnisse gegenüber der Kriegszeit geändert. Die Mehrzahl der Rheinschifffahrttreibenden sah sich hinreichend beschäftigt und bezweifelte die Möglichkeit, weitere von der Bahn abgedrängte Verkehrsmassen, namentlich mit den Güterbooten, bewältigen zu können. So mußte man es seitens der Bahn bei den bestehenden Verhältnissen belassen. D. h. die Sperre des Wagenladungsverkehrs zwischen Rheinstationen und zwischen dem rechtsrheinischen Industriegebiet einerseits und Rotterdam/Amsterdam andererseits blieb bestehen. Im Anschlußverkehr sollte wie in den Kriegsjahren bei der Wagengestellungsanforderung geprüft werden, ob eine Durchführung des Transports auf dem Wasserweg möglich sei, während im gebrochenen Verkehr weiter das Prinzip bestand, der

Rheinschiffahrt Ladungsgut durch Verweigerung der Wagengestellung zuzuführen, wenn beim einmal gebrochenen Verkehr mindestens 100 km und im zweimal gebrochenen Verkehr mindestens 200 km Wasserweg in Frage kam. Die Klagen der Gewerbetreibenden, die bald die Verweigerung der Wagengestellung und den Zwang zur Benutzung der Wasserstraße an sich als Schaden empfanden, bald sich gegenüber anderen Versendern benachteiligt sahen, überdauerten damit auch das Kriegsende. Allerdings im Prinzip fruchtlos: Denn eine allgemein zufriedenstellende Transport-Planwirtschaft wird sich in einer freien Wirtschaft niemals durchführen lassen, da die lokalen Transportverhältnisse zu sehr voneinander abweichen, z. B. hier eine Wagenstellung sich ökonomisch dem Gesamtbetrieb einfügt, dort dagegen stört, so daß in dem einen Fall die Abdrängung auf den Wasserweg überflüssig ist, in dem anderen sich dagegen empfiehlt, obschon die Lage des Versenders selbst als solchen völlig gleich sein kann. Die allmählich sich bessernde Betriebslage der Bahn ließ dann schließlich eine Aufhebung aller Beschränkungen zugunsten der Rheinschiffahrt zu. So wurde im Oktober 1920 auch der Sammelladungsverkehr der Spediteure aus der Sperre herausgenommen, und Januar 1921 fiel die restliche Sperre des Wagenladungsverkehrs zwischen den Rheinstationen und zwischen dem von Ruhr und Sieg begrenzten Versandgebiet nach Amsterdam und Rotterdam. Damit war der freiwirtschaftliche Zustand zwischen Rheinschiffahrt und Eisenbahn für den allgemeinen Güterverkehr wieder hergestellt.

Als Folge der vielseitigen die Rheinschiffahrt in den Nachkriegsjahren betreffenden Momente bieten sich die in der Tabelle 38, S. 147 (Umschlag der bedeutenderen Rheinhäfen 1919—1922) wiedergegebenen Verkehrsergebnisse dar. Es geht aus ihnen hervor, daß der Verkehrsrückgang nicht so sehr die oberrheinischen wie die niederrheinischen Häfen betrifft. Es deckt sich dies mit der Feststellung, daß der internationale Rheinverkehr nach dem Krieg stärkere Einbußen zu verzeichnen hatte im Vergleich zur Vorkriegszeit als der innerdeutsche, und daß die Zahl der auf der deutschen Stromstrecke geleisteten tkm nicht so sehr zurückging wie die der auf dem Rhein insgesamt beförderten Gütermengen. Für 1922 ergibt sich, daß die Oberrheinhäfen, die unter den Wasserstandsverhältnissen des Jahres 1921 besonders gelitten hatten, die Vorkriegsleistung wieder bis auf rund 90 vH. erreichten. Auch der Durchgang vom Rhein zum Main — durch die Vollendung von dessen Kanalisierung bis Aschaffenburg 1921 wurde dieser Nebenanst der Rheinschiffahrt noch weiter ausgedehnt — erreichte mit 2 457 000 t fast das Friedensmaß von 2 682 000 t, während der auf den Rhein übergehende Mainverkehr mit 496 000 t erst rund die Hälfte der Vorkriegsleistung (954 000 t) betrug. Am Niederrhein wurden durchgängig erst $\frac{1}{2}$ bis $\frac{2}{3}$ der Verkehrsmengen von 1913 erzielt. Dabei ist noch darauf hinzuweisen, daß in den Umschlagsposten der niederrheinischen Handelsplätze große Mengen Kohlen, darunter auch englische, enthalten sind, die das Ergebnis überhaupt erst auf die angegebene Höhe brachten. Übrigens zeigt auch ein Teil der Oberrheinhäfen 1922 höhere Kohlenempfangsziffern als vor dem Krieg. Dagegen weisen die anderen Haupt-

Tabelle 38. Umschlag der bedeutenderen Rheinhäfen 1919—1922 in 1000 t¹⁾.

Hafen	Durchschnitt 1915—1918		1919		1920		1921		1922						Gesamt- umschlag vH. 1913			
	Gesamt- umschlag		Gesamtumschlag		Gesamtumschlag		Gesamtumschlag		Abfuhr			Zufuhr				Gesamt- umschlag		
									Kohle		Eisen	Kohle		Erz			Erden	Getreide
Straßburg	1018	1055	1450	344	29	—	721	—	—	—	—	—	—	—	—	245	1589	79,2
Kehl	714	282	346	124	39	—	310	—	—	—	—	—	—	—	—	98	581	113,9
Karlsruhe	1241	959	920	317	—	—	4225	—	—	—	—	—	—	—	—	98	1065	72,1
Mannheim	5340	4804	6614	5003	62	13	4225	66	66	13	13	4225	66	66	96	555	7179	97,1
Ludwigshafen	1883	1454	2156	1978	62	34	1262	100	100	34	34	1262	100	100	230	101	2711	94,4
Worms	555	294	358	309	—	—	170	—	—	—	—	170	—	—	136	50	572	106,1
Gustavsburg	1035	1112	1137	882	—	—	931	—	—	—	—	931	—	—	—	—	1273	112,9
Mainz	995	990	846	754	—	—	308	—	—	—	—	308	—	—	218	30	1110	61,3
Oberlahnstein	479	339	320	247	—	—	72	—	—	—	—	72	—	—	83	—	392	97,3
Wesseling	1116	1220	1541	1542	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2464	352,9
Köln	747	962	1239	954	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	128	1397	70,4
Leverkusen	502	86	261	202	—	—	359	22	22	46	46	359	22	22	—	—	456	101,6
Reisholz	205	204	188	215	—	—	40	—	—	—	—	40	—	—	33	29	385	69,4
Neuß	443	510	705	305	149	—	28	—	—	—	—	28	—	—	163	29	568	68,5
Düsseldorf	508	536	616	402	—	—	216	—	—	—	—	216	—	—	11	104	751	47,9
Krefeld	207	267	212	286	—	—	65	—	—	—	—	65	—	—	19	65	338	79,0
Rheinhausen	505	304	427	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	113	19	1176	59,2
Duisburg	10643	6474	10913	10865	8399	486	431	2522	2522	486	486	431	2522	470	289	289	14033	48,5
Homburg	1158	622	555	537	568	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	615	47,6
Alsam/Sohwelgern	1700	534	1419	1761	465	145	22	1458	1458	145	145	22	1458	69	—	—	2254	52,4
Walsum	1031	441	837	1074	392	100	—	644	644	100	100	—	644	—	—	—	1223	54,1
Wesel	312	182	174	335	—	—	18	—	—	—	—	18	—	—	14	—	485	97,0

Außerdem hervorzubeugen: 1922 Abfuhr Oberlahnstein 184000 t Erz.

1922 „ Wesseling 2440000 t Braunkohle und Braunkohlenbriketts.

¹⁾ Aufgenommen sind die Häfen, die 1922 einen Verkehr von mindestens 300000 t aufwiesen. — Zur Erhöhung der Deutlichkeit des Verkehrsbildes sind Mengen unter 10000 t außer Ansatz gelassen.

massengüter durchgängig eine beträchtliche Senkung der Zufuhrziffern auf, ebenso Kohle in der Gesamtheit und Eisen als Versandgüter.

Trotz diesem absoluten Rückgang ist die relative Bedeutung des Rheines als einer Schlagader der deutschen Wirtschaft in den Nachkriegsjahren weiter gestiegen. Denn durch den noch stärkeren Rückgang des Verkehrs auf den mittel- und ostdeutschen Flüssen ist der Anteil des Rheines am deutschen Binnenwasserverkehr dauernd gewachsen. Die von ihm gewonnene überragende Stellung tut sich in den folgenden Ziffern klar kund:

Tabelle 39. Der Anteil des Rheins am Verkehr der deutschen Binnenwasserstraßen.

Fluß	1913		1922	
	Milliarden tkm	vH.	Milliarden tkm	vH.
Rhein	10,7	49,8	8,1	60,0
Elbe	4,0	18,6	1,7	12,6
Oder	2,7	12,6	1,2	8,9
Übrige Wasserstraßen	4,1	19,0	2,5	18,5
Deutsche Binnenwasserstraßen	21,5	100,0	13,5	100,0

Es bleibt noch ein Blick zu werfen auf die Entwicklung des gemeinsamen Sprossen von Strom und Meer, des Rhein-See-Verkehrs, während der Nachkriegsjahre. Im Krieg 1914—1918 lag dieser Betriebszweig — von einigen Versuchsfahrten 1917 abgesehen — infolge der feindlichen Blockade still. Die Dampfer fanden anderwärts, namentlich in der aufrechterhaltenen deutschen Ostseeschifffahrt, Beschäftigung. Bei der Wiederaufnahme jenes Verkehrs nach dem Krieg spielte die Tatsache der Besetzung der Rheinlande durch die Alliierten, hauptsächlich derjenigen Kölns durch die Briten eine Rolle. Englische Offiziere trugen zur Wiedereröffnung der direkten Verbindung Köln-England maßgebend bei¹⁾. Heerestransporte für die britische Rheinarmee waren ein wesentlicher Faktor. Ohne festere Formen anzunehmen, waren 1919 auch Verhandlungen französischerseits mit maßgebenden Deutschen aufgenommen worden, die auf eine direkte Verbindung der Rhein-Ruhr-Häfen mit den Seine-Häfen hinzielten. Fast gleichzeitig erfolgte Anfang 1920 die Wiederaufnahme des Rhein-See-Verkehrs durch dessen zwei älteste Promotoren, von denen der eine allerdings während des Krieges, wie oben dargelegt, eine Umstellung erfahren hatte. Als Betriebsleiter der ehemaligen, noch übrig gebliebenen Dampfer der „Rhein- und See“ fungierte nunmehr in Köln die Firma Halm, Stirn & Co. G. m. b. H., in London die London & Cologne Steamship Co. Ltd. Der zweite Betrieb, die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun“ hatte als englischen Helfer die „British Rhineland Navigation and Transport Co. Ltd.“ Ihnen folgte später die Hamburg-Amerika-Linie. Alle drei Unternehmen fuhren zwischen Köln und England, wo außer mit London auch mit King's Lynn und Goole verkehrt wurde. Also gerade der Zweig des

¹⁾ Vgl. Cologne Post vom 21. XII. 1919.

Rhein-See-Verkehrs, in dessen Wiederbelebung maßgebende deutsche Wirtschaftskreise während des Krieges starke Zweifel gesetzt hatten, entwickelte sich als erster neu. Frühjahr 1920 war das Güterangebot sogar so umfangreich, daß sich daraus einige Unzuträglichkeiten zwischen Versendern und Schiffahrtsfirmen ergaben. Gleichwohl waren die Verkehrsmengen des Jahres 1920 gemessen an denen der Vorkriegszeit gering. Bis auf wenige Prozent entfiel die ganze Leistung (26 000 t Abfuhr vom Rhein, 33 000 t Zufuhr zum Rhein) auf den Verkehr mit England, davon nicht weniger als 20 000 t bzw. 28 000 t in Köln aus- bzw. eingehend. Dieses ausgesprochene Übergewicht des Verkehrs Köln-England blieb, leicht gemindert, auch im Jahre 1921 bestehen¹⁾. Natürlich war durch das anhaltende Niedrigwasser auch der Rhein-See-Verkehr stark gehemmt, so daß er auf die unscheinbaren Zahlen von 13 000 t in der Abfuhr und 10 000 t in der Zufuhr zurücksank. Den größten Teil des Jahres waren die Rhein-See-Dampfer zu Leichterungen vor Antritt der Rheinfahrt zu Berg gezwungen, für die Beteiligten ein Verlust bringender Betrieb, für den sie aber im Jahre 1922 bei sehr günstigem Wasserstand durch bessere Rentabilität entschädigt wurden. Erst in diesem Jahr entwickelte sich auch wieder der Verkehr mit den anderen deutschen Seehäfen. Bis dahin hatten die unmäßig niedrigen Tarife der Bahn (s. unten) ihn stark gehemmt. Die 1922 erreichten Leistungen seien denen von 1913 gegenübergestellt:

Tabelle 40. Rhein—See-Verkehr 1913 und 1922 in 1000 t.

	Deutsch. Häfen	Englisch. Häfen	Russischen und anderen Häfen	Zu- sammen
Abfuhr vom Rhein nach .				
1913	177	56	57	290
1922	53	34	34	121
Zufuhr zum Rhein von .				
1913	168	35	22	225
1922	57	29	4	90

Die relativ gehobene Stellung des England-Verkehrs gegenüber der Vorkriegszeit zeigte sich also auch 1922. Wie in dieser überragten die ausgehenden Transporte die eingehenden, ein Verhältnis, das sich im Verkehr mit den russischen und anderen Häfen, d. h. jetzt namentlich mit denen der nördlichen Randstaaten besonders kraß gestaltet hat. Insgesamt betrug die Verkehrsmenge von 1922 erst wieder 41 vH. derjenigen von 1913. Wie damals war die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun“, Bremen, die jetzt eine eigene Niederlassung in Köln hatte, führend beteiligt. Von 35 vor dem Krieg im Rhein-See-Dienst beschäftigten Dampfern hatte sie gegen Ende 1922 wieder 18 in Fahrt. Anfang des Jahres lag das Schwergewicht des Betriebes noch auf dem Englanddienst, in dem etwa wöchentlich nach London und ebenfalls wöchentlich nach King's Lynn, Goole und Hull gefahren wurde, während

¹⁾ Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Köln, 12. Jahrgang, 1924.

der Verkehr mit deutschen Häfen geringer war. April 1922 schied „Neptun“ aus der Englandfahrt aus, dieses Arbeitsfeld der Kölner Reederei A.G. (Verschmelzung von Halm, Stirn & Co. und Köln-Mülheimer Dampfschiffahrts A.-G.) überlassend, und wandte sich ganz dem Nord- und Ostseedienst zu. Herbst 1922 wurde 20-tägig nach Bremen, 6-tägig nach Hamburg, 10-tägig nach Lübeck und Stettin, 7-tägig nach Danzig, ebenso via Kopenhagen nach Königsberg und gelegentlich nach Memel und Riga gefahren. An zweiter Stelle stand die Kölner Reederei mit 4 durch sie betriebenen Dampfern, von denen immer 2 im wöchentlichen Dienst Köln-London, die beiden anderen in wilder Fahrt beschäftigt wurden. In der zweiten Jahreshälfte 1922 beteiligte sich auch die Hamburg-Amerika-Linie mit 5 Dampfern am Dienst Köln-Hamburg. Die Elbinger Dampfschiffahrts-Reederei F. Schichau, Elbing kam ebenfalls wieder mit 3 Dampfern auf den Rhein, die hauptsächlich mit Eisenladungen von Duisburg-Ruhrort nach verschiedenen Ostseehäfen fuhren. 2 Dampfer der Reederei Fred. Olsen, Christiania, zeigten 1922 auch wieder die norwegische Flagge auf dem Rhein bis Köln, und Boote mit Heeresgütern für die britische Rheinarmee die englische. Ebenso war die Rhein-See-Segelschiffahrt wieder in Gang gekommen: In Remagen lagen wie vor dem Krieg die kleinen Boote und luden Apollinariswasser für England.

So bot allgemein die Rheinschiffahrt 1922 den Anblick steigender Leistung, zeigte sie sich als ein Träger der weltwirtschaftlichen Wiedereinordnung Deutschlands. Die Minderung der Arbeitsleistung verhinderte aber hier wie auf vielen Gebieten der deutschen Wirtschaft die Erreichung von Vorkriegszahlen, und das in Wahrheit ungelöste Reparationsproblem hing noch wie eine düstere Wolke auch über ihr.

2. Die Unternehmungen.

Die Rheinschiffahrtsbetriebe konnten, wie während der Kriegsjahre (vom ersten abgesehen), auch in den Nachkriegsjahren von einem gewissen Glück sprechen, insofern trotz der vielfach veränderten Verhältnisse das Ladungsangebot in etwa ihrem derzeit gegebenen Leistungsvermögen entsprach, so daß eine gegenseitige Unterbietung, wie sie im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts an der Tagesordnung war, im allgemeinen nicht stattzugreifen brauchte. Das Sinken der deutschen Währung durch die anhaltende Papiergeldemission kam ihnen dabei zu statten. Denn, wenn schon auch die Rheinschiffahrt selbst — die Geschäftsberichte jener Jahre tönen unisono davon — über steigende persönliche wie sachliche Selbstkosten klagte, so hielt sie doch durch die Erhöhung der Preise für ihre Leistungen treulich Schritt mit dem allgemeinen Preissteigen. Und sie konnte dies: Denn die Zeit der Inflation gehörte dem Produzenten. Der Konsument, dessen Interesse jetzt mehr nur darauf ging, daß er etwas bekam, nicht so sehr, wie er es bekam, war auch im Fall der Rheintransportleistungen bereit, geforderte Preise willig zu bezahlen. Die Bedeutung, die der holländischen Schiffahrt, insbesondere dem von den Großunternehmen herangezogenen holländischen Partikulier zukam, wirkte nun dahin, daß die

Frachten den Preischarakter von Auslandsware annahmen, d. h. bei der im Anfang der Inflation relativ hohen Inland- und niederen Auslandkaufkraft der Mark, am Inlandpreisniveau gemessen, hoch standen. Die Betriebe, deren Selbstkosten sich vornehmlich aus deutschen, also billigen Leistungen zusammensetzten, genossen daher dank der notwendigen Heranziehung des teureren Grenzproduzenten, d. h. der Holländer eine Rente. Angesichts der beträchtlichen Investition holländischen Kapitals in der deutschen Rheinschiffahrt konnte diese aber bei mit Guldenschulden belasteten deutschen Betrieben nicht hoch sein, da die Zinsen in der hohen ausländischen Währung abzuführen waren, so daß, am Auslandspreisniveau gemessen, lediglich Ersparnisse bei der billigeren deutschen Arbeitskraft möglich waren. Natürlich wirkten die höheren Bezüge des ausländischen Personals auch wieder auf eine Erhöhung der des deutschen hin. Immerhin: Die Frachten der Jahre 1919 und 1920 waren recht auskömmliche. In ihrer Erstellung veranlaßte die fortschreitende Geldentwertung einen Wandel: Die Vergebung der Kähne erfolgte seit Herbst 1919 nicht mehr bzw. nur noch selten in Fracht, sondern durchweg nur in Tagesmiete. Die Entwicklung der Frachten, später der Miete pro Tonne und Tag in der Nachkriegszeit zeigt die folgende Übersicht:

Tabelle 41. Kahnfrachten bzw. Tagesmieten für Kohle
Ruhrort—Mannheim 1919—1922.

Monat	Fracht 1919	Tagesmieten (in Mark)		
		1920	1921	1922
Januar	2,50	0,37	0,51	0,74
Februar	2,57	0,40	0,92	0,67
März	2,50	0,50	0,71	1,00
April	—	0,65	0,43	1,00
Mai	2,50	0,80	0,40	1,34
Juni	2,63	0,80	—	1,92
Juli	3,53	0,78	0,34	2,10
August	4,50	0,67	0,42	3,31
September	5,33	0,40	0,42	6,42
Oktober	—	0,43	0,96	10,78
November	—	1,24	0,68	26,12
Dezember	—	0,97	0,83	37,50

0,40 Mk. Tagesmiete entsprechen etwa 12,— Mk. Fracht.

War bereits in der zweiten Jahreshälfte 1920 ein vorübergehender Rückschlag erfolgt, so war im Sommerhalbjahr 1921 eine anhaltende Depression festzustellen, zu der der damalige vorübergehend festere Stand der deutschen Mark — sie wertete damals am Dollar und an Großhandelspreisen gemessen rund $\frac{1}{15}$ ihres Friedensstandes, während die allgemeine Lohnhöhe erst rund das 10fache der Vorkriegszeit erreichte — die Unterbietung durch die Bahn, geringeres Ladungsangebot und der allzu niedrige Wasserstand die Anlässe waren. Mit fortschreitender Inflation, stärkerer Nachfrage und günstigeren Wasserständen setzten 1922 auch die Rheinfrachten ihren Aufstieg in die illusorischen

höheren Regionen der Papiermark fort. In ähnlicher Kurve bewegten sich die Schlepplöhne. Sie standen für die Strecke Ruhr-Mannheim Januar 1919 auf 3,90 M., entwickelten sich in der zweiten Jahreshälfte 1919 bei anhaltendem starken Schleppermangel — wochen- und selbst monatelang mußten Schiffe an der Ruhr auf Abschleppen warten — rapide bis auf 39,— M. im Februar 1920. Nach neuem Höchststand im Juli von 51,60 M. schienen sie sich im September/Oktober mit 30,— M. stabilisieren zu wollen, sprangen aber im Dezember auf 73,80 M. Sinkend erreichten sie wie die Tagesmiete im Sommer 1921 mit rund 25 M. eine gewisse Ruhe. Seit Herbst 1921 zogen sie ebenfalls dauernd und immer schneller an: Dezember 1921 54,20 M., Dezember 1922 2370,— M. (bei etwa 1700facher Entwertung der Mark).

Obschon die Rheinschiffahrt nach dem Krieg — von 1921 abgesehen — mit ihrer Beschäftigung zufrieden sein konnte, waren die Ergebnisse, wenigstens was die Verteilung von Gewinnen betrifft, äußerst geringfügig. Wie überwiegend in der deutschen Wirtschaft vermochte man auch in der Rheinschiffahrt in dieser Hinsicht den Geldschleier der Inflation, die erst ad absurdum geführt werden mußte, damals noch nicht zu zerreißen. Hinter steigenden Ausschüttungsziffern — sie blieben übrigens wie vor dem Krieg hinter den in anderen Gewerbezweigen gewöhnlichen zurück — verbargen sich sinkende effektive Beträge, die 1922 eine direkt lächerliche Niedrigkeit (bei der Auszahlung 1923 handelte es sich teilweise kaum um einen Pfennig pro Aktie von 1000 Goldmark!) erreichten. So vermag die folgende Übersicht nur einen Begriff von dem Verhältnis der Verteilungen der einzelnen führenden Rheinschiffahrtsunternehmen — überwiegend hielten sie sich von Kapitalserhöhungen während der Inflationszeit fern — zueinander zu geben. Die gedrückte Lage 1921 kommt weiter in ihr durch das Fehlen einer Erhöhung gegenüber 1920 zum Ausdruck.

Tabelle 42. Ausschüttungen deutscher Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaften.

Jahr	Rheinsch.- A.-G. Fr. Asteroth	Bad. A.-G. f. Rheinschiff. u. Seetrans- port	Rheinschiff.- A.-G. vorm. Fendel	Rhein-See- Konzern- Firmen	Lehnkering & Cie., A.-G.	Westfälische Transport- A.-G.
1919	5	10	12	8	8	15
1920	8	25	25	12	20	20
1921	10	15	15	12	30	25
1922	44 ¹⁾	100	100	100	100	100

Zu dem an sich befriedigenden Arbeiten der Güterreedereien in den Nachkriegsjahren stand die Beschäftigung der Personenschiffahrt in ausgesprochenem Gegensatz. Die Unternehmen der Köln-Düsseldorfer Rhein-Dampfschiffahrt, die vor dem Krieg sich durch gute Rentabilität auszeichneten, desgleichen die anderen Personenreedereien, litten

¹⁾ (25 G.-Pfg.)

jetzt Not. In der mangelnden Benutzung der Personenschifffahrt nach dem Krieg kamen sowohl die durch diesen hervorgerufenen Hemmungen des internationalen Reiseverkehrs wie die Verengung des Lebenshaltungsspielraumes des deutschen Volkes zum Ausdruck. Allerdings hatte bereits der Krieg die Personenschifffahrtsgesellschaften zu Betriebseinschränkungen genötigt, und die Köln-Düsseldorfer, die 1913 vornehmlich auf der 190 km langen Strecke Köln-Mainz annähernd 1 Million km zurückgelegt hatten, wiesen als Durchschnittsleistung während der Kriegsjahre nur 400 000 km auf. 1919 mußte die deutsche Personenschifffahrt auf dem Rhein bis zum Spätsommer ruhen, während die Dampfer zum größten Teil den Besatzungstruppen zu Vergnügungsfahrten dienten. Erst allmählich kam in den folgenden Jahren, namentlich 1922 durch stärkeren internationalen Reiseverkehr der Betrieb wieder hoch. In diesem Jahr erreichte die Leistung der Köln-Düsseldorfer, die in den Nachkriegsjahren den Verkehr mit Rotterdam ruhen ließen, erst wieder 426 000 km. Mangelnde Beschäftigungsmöglichkeit veranlaßte die Gesellschaften zur Verminderung ihres Schiffsparkes, d. h. zum Verkauf von fünf Booten (drei 1920, zwei 1924), davon zwei Schnelldampfern, während zwei weitere Boote auf Grund des § 6 (siehe oben) an Frankreich abgetreten und von diesem als Kriegsschiffe verwandt wurden. Ein Teil der veräußerten Dampfer wurde zu Schleppern umgebaut. Weitergehend war die Verminderung des Schiffsparkes der Mülheimer Dampfschiffahrtsgesellschaft, seit 1920 „Kölner Reederei“, die von 16 Booten, die sie bei Kriegsende besaß, 11 verkaufte, teils nach östlichen Gewässern, die heute wie früher als Ankäufer abgelegter Sachen vom Rhein fungieren, teils im Rheingebiet zur Verwendung im Schlepp- oder Personendienst oder auf Abbruch. Den Verkehr Köln-Mülheim gab sie auf und beschränkte sich im Personenverkehr auf einen Gemeinschaftsdienst mit den Köln-Düsseldorfern zwischen Düsseldorf und Ürdingen und auf Fahrten Köln-Zons und Köln-Königswinter im Sommer sowie den durchgängigen Eilgutverkehr Köln-Bonn, während der Verkehr Köln-Hitdorf Herbst 1921 wegen mangelnder Rentabilität eingestellt wurde. Im Gegensatz zu den Gesellschaften der Köln-Düsseldorfer, die ihre nicht im Güterdienst verwandten Boote im Winter stilllegen, verwendet die Kölner Reederei ihre allerdings kleineren Boote nach Möglichkeit im Schleppdienst. Diese Beschäftigung wurde auch von den anderen Personenbootunternehmen in der Nachkriegszeit nach Möglichkeit angestrebt. Bei hohen Schlepplöhnen ließ sich auch mit an sich zum Schleppdienst weniger geeigneten Booten ein Verdienst erzielen. Als ausgesprochene Kombinationen von Personen- und Schleppschiffahrtsbetrieben bildeten sich neben der älteren Firma Gebr. Weber, Köln, nach dem Krieg einige neue Kleinunternehmen, so aus Material der früheren Ludwigshafen-Mannheimer Lokalschiffahrt C. Arnheiter Erben und der Waldmannreederei die Firma Heßberger & Co., Mainz, zum Teil aus Material der Kölner Reederei die Firma H. Kock, Duisburg-Ruhrort und die Kreis Mörser Dampfschiffahrt, Mörs. Am wenigsten berührt von den Änderungen der Nachkriegszeit wurde die Neder-

landsche Stoomboot Reederij, die weiter mit ihren 10 Booten hauptsächlich im Güterverkehr zwischen Rotterdam und Mannheim fuhr, 1921 und 1922 auch wieder einen speziellen Personendienst Köln-Mainz unterhielt.

War insgesamt auf dem Gebiet der Personenschifffahrt in den Nachkriegsjahren eine Beschränkung auf einen verringerten Bedarf notwendig, so zeigte die Entwicklung auf dem Gebiet des Warentransports entgegengesetzte Tendenz, obschon, wie dargelegt, die tatsächlichen Verkehrsleistungen ebenfalls beträchtlich hinter denen der Vorkriegszeit zurückblieben. Die schwankenden Verhältnisse nach dem Krieg gaben Anregungen zu neuen durch die Augenblickslage geforderten Ausdehnungen der Betriebe, trieben andererseits zu Sicherung der Position durch Verabredungen und Verbindungen mit anderen Unternehmen. Es sind dies Erscheinungen, die in dem gesamten privaten Verkehrswesen der Nachkriegszeit zu beobachten sind. Binnenschifffahrt, Spedition und Straßentransport gingen hier Hand in Hand. Auch in der Rheinschifffahrt ist nach dem Krieg ein das Normalmaß übersteigender in Ausdehnung des Zweigniederlassungennetzes sich äußernder Expansionsdrang festzustellen, zugleich ein Bestreben, mit anderen Unternehmen Bindungen verschiedener Art einzugehen. Als neuartig zu bezeichnen ist dabei die festere Verknüpfung von Rheinschiffahrtsunternehmen mit Speditions- usw. Häusern, die außerhalb der rheinischen Lande, d. h. im übrigen Deutschland wie im Ausland ihren Sitz und Schwerpunkt hatten, eine Entwicklung, die sich schon im Krieg im Zusammenhang mit den Verschiebungen der Transportwege anbahnte. Die Rheinschifffahrt fügte sich auf diese Art gewissermaßen in größere Verkehrsorganisationen als Glied — weitgehend allerdings als das führende — ein. So entstand durch Verbindung der um die Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft gruppierten Häuser mit der vornehmlich in Ostdeutschland arbeitenden Hansa Transport-A. G. der Hansa-Rheinsee-„Konzern“ — diese Bezeichnung geht etwas zu weit —, der durch einige weitere deutsche Häuser, in Polen und den nördlichen Randstaaten gegründete Unternehmen sowie einen italienischen Speditionsgrößbetrieb sein Arbeitsgebiet noch ausdehnte. Der Bayerische Rheinschiffahrtskonzern verbreiterte seine Organisation auf eine ähnliche Weise in dem ihm in erster Linie zugewiesenen Gebiet: So wurde 1920 gemeinsam mit der Bayrischen Handelsbank die „Bavaria“ Lagerhaus & Transport G. m. b. H. in München gegründet, die die von dieser bislang betriebenen Lagerhäuser übernahm, weiter durch Übernahme der Aktienmehrheit aus dem Besitz der Darmstädter Bank, München, die Anlagen der Münchener Lagerhaus Ostbahnhof G. m. b. H. in München dem Konzern angegliedert. 1921 gründeten Rhenania, Mannheim und die Stadt Worms gemeinsam die „Rhenania“ Wormser Lagerhaus- & Speditions A. G. in Worms, die die gesamten dortigen Umschlagsanlagen und das bisher städtische Lagerhaus übernahm. Die Allgemeine Speditionsgesellschaft dehnte in Nordwestdeutschland ihr Filialnetz beträchtlich aus. Beim Badischen Konzern trat eine umfangreiche Vergrößerung des Arbeitsfeldes in Erscheinung, als 1924 die

Rheinisch-Westfälische Gesellschaft für internationale Transporte in Elberfeld, die über eine Reihe Niederlassungen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet verfügte, liquidierte und an ihre Stelle die Rhenus Transport G. m. b. H. trat, die bereits über zahlreiche Niederlassungen am Rhein und an einigen anderen Hauptplätzen verfügte.

Neben diesen Verbreiterungsbestrebungen galt es aber, die durch Krieg und Frieden verlorenen Auslandstützpunkte wiederzugewinnen. In Straßburg wie in Antwerpen waren die Konzerne ihrer dortigen Niederlassungen und bedeutenden Anlagen verlustig gegangen. Von den Kohlenreedereien waren in Straßburg namentlich die dort stärker festgelegten Hugo Stinnes, Raab, Karcher & Co., sowie Hansen, Neuburg & Co. durch die Liquidation ihres dortigen Eigentums betroffen worden. Fendel hatte die Straßburger Rhein- und die Straßburger Kanalschiffahrts-Gesellschaft, die V.S.S. die Elsässische Schiffahrts- und Speditions-Gesellschaft verloren. Dazu kam für den Badischen Konzern die Enteignung der Lloyd Rhénandampfer, für den Bayrischen die der Fluvialekähne. Verhältnismäßig am schnellsten vermochten die deutschen Unternehmen wieder feste Beziehungen in Antwerpen anzuknüpfen, wozu man sich neu gegründeter belgischer Unternehmen bediente. So nahm Rhein- und See als Partner die S.A. Belge Phénix Rhéna, Rhenania die „Navex“ (Société d'Expédition & de Navigation) S.A., Fendel die Scaldia S.A. de Transport et d'Expédition. „Navex“ fungierte als Betriebsleiter der dem Rhenania-Konzern entzogenen Société Belge de Navigation Fluviale, die Oktober 1924 über einen Park von 40 Kähnen von rund 40 000 t verfügte und inzwischen wieder mit dem Rhenania-Konzern einen Agenturvertrag geschlossen hatte, so daß die vor dem Krieg getroffene Verbindung abgewandelt weiterbestand. Außerdem hing betrieblich von Navex ab die Société Franco-Belge de Remorquage S.A., Antwerpen, die einen Schleppark von 5600 PS betrieb. Im Gegensatz zu der Wiederverknüpfung Rhenania-Fluviale kam die von Fendel beabsichtigte Fortführung der Verbindung mit den ehemaligen Lloyd Rhéna-booten nicht zustande. Sie eigneten jetzt in der Mehrzahl der Rynschelde S. A., Antwerpen, die ihrerseits unter der S.A. de Transports Plouvier & Co. stand, in der sich ein zweites bedeutendes belgisches Rheinschiffahrtsunternehmen entwickelte. Langsamer und weniger offenkundig kamen Verbindungen deutscher Reedereien mit Straßburg bzw. französischen Reedereien zustande. Erst 1924 verdichteten sich diese etwas. Rhenania ging mit der französischen Reederei Le Rhin (siehe Kap. 14) zusammen. Fendel trat in der Navirhin, S. A. de Navigation et d'Entrepôts mit der französischen Rheinschiffahrt bzw. dem Straßburger Hafen in Verbindung.

Aber auch in der Schweiz und in Holland traten die deutschen Rheinschiffahrtsunternehmen in neue Beziehungen. So wurde 1920 in Basel die Neptun Transport und Schiffahrts A. G. in Basel als Tochtergesellschaft des Rhenaniakonzerns gegründet. Unter dessen maßgebender Beteiligung wurde gleichfalls in Basel 1924 die A. G. für Schiffahrt gegründet, die Mitte 1925 über 17 Kähne mit rund 19 000 t Tragfähigkeit verfügen soll. Durch Beteiligung an der Kohlenumschlags-

A.G. und der Rheinischen Umschlags- und Lagerungs-A.G. in Basel trat der Rhenaniakonzern sowohl in Verbindung mit dem schweizerischen wie dem französischen Kohlenhandel, dessen Firma Rhin et Rhône wieder in Verbindung mit der bereits dem Rhenaniakonzern befreundeten französischen Rheinreederei Le Rhin steht. Fendel machte Anfang 1921 seine Baseler Niederlassung als Rhenus A.G. für Schiffahrt und Spedition selbständig. In Holland wurde unter seiner Führung die N.V. Standaard Transport Mij. 1920 gegründet, durch deren Neubauten der infolge der Abgaben besonders verringerte Schiffspark des badischen Konzerns eine Verstärkung erfuhr. Auch gingen in deren Besitz die früher von Kurpershoek & Co. betriebenen Güterboote über. Rhenania interessierte sich an der 1924 in Rotterdam gegründeten N. V. Mij voor Rijnvaart, die Oktober 1924 zwei Dampfer von 950 PS und drei Kähne von 3000 t besaß. Auch seitens der anderen Reedereien wurde in den Nachkriegsjahren zur Beteiligung an meist jungen holländischen Firmen geschritten, unter deren Flagge Neubauten erstellt wurden. Zu dieser Anlehnung an Holland trugen verschiedene Momente bei, so die leichtere Kapitalbeschaffung dortselbst für unter holländischer Flagge fahrende Schiffe, der Wunsch, neuen Rückgriffen feindlicher Staaten auf deutsche Fahrzeuge zu entgehen, und steuerpolitische Gründe. Indessen hat die eigentliche holländische Rheinschiffahrt nach dem Krieg selbst an Stärke gewonnen. Durch Zusammenschluß der Steenkohlenhandelsvereinigung, von van Driel und der nach dem Krieg unter holländische Flagge gebrachten Reederei Schroers — zur Schiffsabgabe mußte sie gleichwohl noch beitragen — erstand in der Nederlandschen Rijnvaartvereinigung, die 1924 über rund 420 000 t Kahnraum und 90 Schlepper von rund 45 000 PS verfügte, das größte Schiffahrtsunternehmen auf dem Rhein. Teils unterhielt es eigene Niederlassungen an deutschen Hafenplätzen, teils bediente es sich bestehender Firmen als Agentur. So arbeitete es mit der C. G. Maier A. G., Mannheim zusammen, die andererseits in Beziehungen zum Rhenaniakonzern trat und im Herbst 1924 von der Rhenania Rheinschiffahrts G. m. b. H., Homberg, einen Teil deren Fahrzeugparkes übernahm. Die führende holländische Güterbootsreederei, die Nieuve Rijnvaart Mij Amsterdam legte sich 1918/19 zu ihren 26 Dampfern auch eine Flotte von 17 Kähnen mit 13 000 t Tragfähigkeit zu. Auch die kleinere deutsche Güterbootreederei H. Ristelhuebers Nachf., Köln, zog sie in den Rahmen ihrer Organisation ein.

So bot die Rheinschiffahrt nach dem Kriege ein Bild lebhafter Bewegung innerhalb der Unternehmungen. Die Bindung der großen deutschen nicht zum Kohlenkontor gehörenden Reedereien in den drei bundesstaatlichen Konzernen bildeten in ihr gewissermaßen das feste Gerüst. Dafür aber, daß durch die Staatsbeteiligung die privatwirtschaftliche Gebarung der Konzerne keineswegs gehemmt worden ist, dürften gerade die Vorgänge der Nachkriegszeit Zeugnis ablegen. Vielmehr zeigt ihre Expansion wie die Anpassung an die veränderten Verhältnisse eine große Beweglichkeit. Man wußte der neuen Struktur von Politik und Wirtschaft am Rhein Rechnung zu tragen und im

internationalen Verkehr die deutschen Organisationsfähigkeiten zur Geltung zu bringen. (Vgl. die Zusammenstellung der Konzernnetze Anlage 5.)

Neben den neuen Kombinationen auf dem Gebiet der eigentlichen Verkehrsorganisation trat in der jüngsten Zeit eine weitere Verbindungstendenz — wie in der Seeschifffahrt — auch in der Rheinschifffahrt zutage: die Verbindung von Reedereien mit Werften. Noch in dem letzten Kriegsjahr wurde unter Beteiligung des Rhenaniakonzerns die Bayrische Schiffbaugesellschaft vorm. A. Schellenberger in Erlenbach a. Main ins Leben gerufen. Die zum Hanielkonzern gehörige Gute-Hoffnungshütte errichtete nach dem Kriege in Walsum eine umfangreiche Werft, auf der im Juli 1920 der erste Kahn vom Stapel gelassen und im folgenden Jahre der erste Dieselmotorschlepper auf dem Rhein („Haniel XXVIII“) erbaut wurde. Winschermann brachte die Niederrheinische Schiffswerft G. m. b. H. in Duisburg zur Entfaltung. Hierdurch ergaben sich auch in Richtung auf die Betriebsmittelbeschaffung die Vorteile des „durchreichenden“ Betriebes: Kostenersparnis und Durchkalkulierbarkeit. Die übrigen Konzentrationsvorgänge in der Schwerindustrie sind für die Rheinschifffahrt nicht von hervorzuhebender Bedeutung geworden. Von Übergriffen anderer Gewerbezweige auf die Schifffahrt war bedeutsam der Ende 1918 erfolgte Übergang des Schiffsparkes von T. Schürmann Söhne an das Rheinische Braunkohlensyndikat. Unter Zukauf weiterer Fahrzeuge und durch Neubauten wurde in der Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke, Köln, mit Abteilung Schifffahrt in Wesseling ein neues Rheinschiffahrtsunternehmen geschaffen, das neben den anderen Großunternehmen als selbständiger Faktor zu werten ist. Es verfügt hierzu an verschiedenen Hafenplätzen über modernste Umschlagsrichtungen. Um die Entwicklung der Binnenschifffahrt machte es sich durch Vorangehen in der Einführung technischer Neuerungen (u. a. des Flettnerruders) verdient. 1924 griff man noch weiter aus und gründete zur Ausführung von Massentransporten und Umschlagsleistungen die Mittelrheinische Speditions- und Handels G. m. b. H. Es ergab sich hiermit ein neuer Kombinationsfall: Benutzung der grundsätzlich als Hilfsbetrieb gedachten Schifffahrtsunternehmung als selbständiger, Kundschaft suchender Transportorganisation.

Soweit die Unternehmen. Lebhaft wie die hier zu beobachtenden Gestaltungen entwickelte sich auch in der Partikulierschifffahrt der Organisationsgedanke. Was den Bemühungen der Vorkriegszeit trotz regierungsseitiger Mithilfe nicht gelungen war, vollendete sich nach Kriegsende mit nicht vorhergesehener Durchschlagskraft: der Zusammenschluß der Mehrzahl der deutschen Rheineinzelschiffer zu einer grundlegenden betrieblichen Einheit. Als um die Jahreswende 1918/19 infolge der durch die Besetzung des Rheinlandes durch die Alliierten eingetretenen Drosselung von Wirtschaft und Verkehr zahlreiche Partikulierschiffer ohne Aussicht auf Beschäftigung in Duisburg-Ruhrort lagen, gewann aus und in ihrem Kreise die Überzeugung Bahn, daß nur ein Zusammenschluß aller, der durch Ordnung des Befrachtungs-

geschäfts die gegenseitige Unterbietung beendete, helfen könne. Ende Januar fand in Ruhrort eine Versammlung von Partikulierschiffern statt, die die Zusammenfassung in der Form eines Befrachtungskontors grundsätzlich beschloß. Nach verschiedenen weiteren Versammlungen und Beratungen wurde unter Führung des Partikulierschifferversandes „Jus et Justitia“, der Sitz und Geschäftsführung inzwischen von Mannheim nach Ruhrort verlegt hatte, im April 1919 als selbständige Einrichtung neben dem Verband das „Befrachtungskontor“ des Partikulierschifferversandes „Jus et Justitia, e. V.“ gegründet. Die Zahl der beigetretenen Schiffer, die damals 350 betrug, wuchs bis zur Aufnahme der Tätigkeit des Kontors im Juli 1919 auf 425 Mitglieder. Als Ziel war von vornherein der Zusammenschluß von rund 1000 Partikulierschiffern vorgesehen, eine Zahl, die etwa der Gesamtheit der deutschen Einzelschiffer auf dem Rhein entsprach. Zum Zeitpunkt der ersten Jahreshauptversammlung des Befrachtungskontors war eine Mitgliederzahl von 720 erreicht.

Bei der Errichtung des Kontors knüpfte man bewußt an die Bestrebungen des Jahres 1910, namentlich an den damaligen Satzungsentwurf an¹⁾. Was aber den Zusammenschluß von 1919 von dem damals geplanten unterscheidet, ist der Umstand, daß er aus eigener Kraft selbständig erfolgte, also ohne Staatshilfe, und ohne daß vorher Zusagen des Kohlenkontors und anderer Interessenten auf Unterstützung erfolgten. War 1911 als Aufgabe des Befrachtungskontors lediglich die Frachtvermittlung vorgesehen, so spannte man sie jetzt weiter. Außer der Vermittlung als solcher setzte man sich einmal die Erreichung einer den Verkehrrsverhältnissen entsprechenden Frachtengestaltung, ferner die Interessenvertretung im Hinblick auf einheitliche und befriedigende Frachtvertragsbedingungen sowie die Regelung aller mit Verloader oder Empfänger entstehenden Streitigkeiten zum Ziel. In der Regelung der Kontortätigkeit griff man zum Teil wörtlich auf die Satzung von 1911 zurück (vgl. die als Anlage 6 wiedergegebene Satzung nach dem Stand von Februar 1921). Während aber damals nicht nur ein Recht, sondern auch eine Pflicht auf Frachtübernahme im Rang vorgesehen war, konnten jetzt die Mitglieder von dem ihnen nach der Anmeldung zustehenden Rang zurücktreten und somit an die nächste Stellung rücken. Zwar ohne Hilfe des Kohlenkontors entstanden, ging das Bestreben des Befrachtungskontors wie leicht verständlich doch dahin, mit jenem zu festeren Abreden zu gelangen. Dabei stieß man gelegentlich, insbesondere was die Gestaltung der Charterpartie betraf, hart auf hart und glaubte sich gegenseitig Starrheit vorwerfen zu müssen. Die Schiffer nützten Zeiten des Frachtraummangels, das Kohlenkontor die des Überangebots aus. Seitens des Befrachtungskontors strebte man dahin, die Vergebung der Schiffe in Miete möglichst einzuschränken, da der Einfluß des Befrachtungskontors auf dem Markt dadurch vermindert wurde. Regierungsseitig hatte man zur

¹⁾ Dieser ist abgedruckt im Anhang zu Täschner: Beitrag zur Frage des Güterverkehrswesens auf dem Rhein unter Rücksichtnahme auf die neueren Konzentrationsbestrebungen. Berlin 1913.

Zeit der Kohlennot in Süddeutschland 1920 besonderes Interesse, die im Befrachtungskontor zusammengeschlossenen Schiffer zur festen, dauernden Übernahme einer zu bestimmenden Kohlenmenge zu verpflichten, was indessen nicht zu erreichen war.

Die Entwicklung des Befrachtungskontors war zunächst eine erfreuliche. Durch Errichtung von Zweigstellen an wichtigen Plätzen dehnte und befestigte man das Einflußgebiet. Nacheinander wurden in der zweiten Hälfte 1919 Büros in Herne, Mannheim, Mainz, Köln und Rotterdam eröffnet, Anfang 1921 auch eine Zweigstelle in Hannover. Februar 1921 zählte das Befrachtungskontor 755 Mitglieder mit 675000 t Kahnraum. Bei allgemein günstiger Frachtenlage während des Jahres 1920 hatte es sich bis zu diesem Stand entwickeln können. 1921 brachte dann aus den schon dargelegten Gründen einen großen anhaltenden Ladungsmangel. Dieser Umstand, der Anfang 1919 zum Zusammenschluß geführt hatte, wurde nun der Anstoß zu einer Lockerung des Befrachtungskontors. Der Kernsatz aller Kartelltheorie bewahrheitete sich auch hier, nämlich, daß man es anders versucht, wenn man glaubt, daß es bei Fortführung des augenblicklichen Zustandes — gleich ob dieser „Freiheit“ oder „Gebundenheit“ lautet — noch schlimmer werden würde. Man spekulierte, außerhalb des Kontors, also ungehemmt durch den Rang, doch schneller zu Ladung kommen zu können. Die Tatsache, daß eine noch immer beträchtliche Anzahl außenstehender Schiffer geblieben war, erwies sich als ein Keil gegen das Gefüge. Sie kamen ja auch zu Ladung und brauchten zu den Unkosten des Kontors — so gering sie auch waren — nicht beizutragen! Die Folge dieser Berechnungen waren einerseits Satzungsbrüche, andererseits zahlreiche Austritte zu Jahresende 1921. Die Mitgliederzahl sank auf über 400. Einer weiteren Zersetzung beugte die Leitung des Kontors geschickt vor: Man hob den Rangzwang auf und gestattete den Mitgliedern, außerhalb des Kontors eigenhändig Frachten anzunehmen. Die entsprechenden Satzungsbestimmungen wurden außer Kraft gesetzt, indessen die Verpflichtung zur Anmeldung der Kähne und Abmeldung bei Annahme einer Reise sowie die Vergebung der vom Kontor vermittelten im Rang beibehalten. So waren die Mitglieder des Befrachtungskontors gegenüber den Außenseitern nicht behindert, hatten aber außerdem noch die Stütze des Kontors. Natürlich änderte sich damit dessen Charakter: War es seiner ursprünglichen Idee nach ein Sammelbecken für alle Aufträge, deren Ausführung es dem Rang nach der Gesamtheit der Partikulierschiffer vermittelte, so war es jetzt ein Frachtenvermittlungsbüro wie andere, von denen es sich aber dadurch unterschied, daß es zugleich als Rückhalt des Frachtensuchenden wirken sollte. In der neuen Form wurden damit verschiedene Inhalte möglich: Einerseits konnte man sich gewissermaßen als Reederei führen, indem man versuchte, soviel Frachten herein zu bekommen, wie zur regelmäßigen, dauernden Beschäftigung der Mitglieder notwendig war, andererseits konnte man sich darauf beschränken durch Frachtenhereinnahme lediglich zur Beschäftigung der Mitglieder beizutragen, wenn diese anderweitig gerade keinen Auftrag erhalten konnten. Es ist damit eine recht bedeutende Elastizität gegeben,

um sich den Gestaltungen des Frachtenmarktes und den Wünschen der Mitglieder anzupassen. Im allgemeinen wird man sagen können, daß das Befrachtungskontor im weiteren Verlauf im Prinzip mehr die zweite wie die erste Linie eingehalten hat.

Die erste wurde mehr verfolgt durch eine Neugründung, die gewissermaßen als engster Zusammenschluß aus dem weiteren Kreis des Partikulierschiffverbandes „Jus et Justitia“ und dem engeren des Befrachtungskontors hervorgegangen ist, nämlich die „Frachtschiffer-Vereinigung m. b. H.“ in Duisburg-Ruhrort. Den Anstoß hierzu gab der Wunsch der Beteiligung der Partikulierschiffer an den Transporten von Wiedergutmachungskohle ab Anfang 1922. Wollten die Partikuliere sich eine Beteiligung an diesen nicht entgehen lassen, so bedurfte es eines Zusammenschlusses zu einem Unternehmen, das einen zu bestimmenden Anteil zu übernehmen und die Durchführung zu verbürgen fähig war. Zu diesem Zwecke bildete sich die genannte Vereinigung, die bei ihrer Konstituierung Anfang 1922 113 Partikulierschiffer mit 116 Kähnen umfaßte, Zahlen, die in den folgenden Jahren gleichgeblieben sind. Es gelang dem Unternehmen weiterhin durch Abschlüsse mit Großverfrachtern einen Platz zu gewinnen und zu behaupten. Verglichen mit der Organisation der V.S.S. zeigt es sich als eine bedeutend lockerere Bindung. Es kommt dies darin zum Ausdruck, daß die angeschlossenen Schiffer Originalfrachten (nach Abzug eines Provisions- und Unkostensatzes) erhalten. Auch dürfen sie, wenn ihnen von der Geschäftsführung erklärt worden ist, daß sie nicht zur Ausführung eines von der Vereinigung übernommenen Transportes benötigt werden, selbständig Reisen annehmen.

Bei den Vereinigten Spediteuren und Schiffern kam die Fortentwicklung aus der Partikuliergenossenschaft zu einem Großunternehmen weiter zum Ausdruck darin, daß Ende 1922 die Spediteure (Gesellschafter A) im Wege der Verständigung aus der Gesellschaft ausschieden, nachdem — wie der Geschäftsbericht 1922 sagt — es die Entwicklung der Verhältnisse mit sich gebracht hatte, daß die den Spediteuren bei Gründung der Gesellschaft zgedachten Aufgaben in immer weitgehendem Maße von der eigenen Leitung der Gesellschaft übernommen werden mußten. Ähnlich wie die V.S.S. entwickelte sich auch der Duisburg-Ruhrorter Schleppverein in der Nachkriegszeit aus der Sphäre der Partikulierschiffahrt heraus. Das Unternehmen schritt in beträchtlichem Maß zur Anschaffung eigener neuer Schlepper und vertrat neu den Typ der Schleppreederei. Der Mainzer Schleppverein nahm ebenfalls nach dem Krieg eine nennenswerte Entwicklung. Durch Anschluß weiterer Mitglieder vereinigte er Oktober 1924 insgesamt 22 Schleppboote mit ungefähr 2500 PS. Das Schwergewicht seiner Tätigkeit mit den verhältnismäßig kleinen Booten ist aber in der Umgegend von Mainz geblieben. Ein neuer, ebenfalls stärker regional gebundener Zusammenschluß erfolgte Anfang 1922 in dem „Partikulier-Hafenschleppdienst“ in Duisburg-Ruhrort, dessen Arbeitsfeld — wie schon der Name sagt — vornehmlich die Verschleppung im Gebiet der Rhein-Ruhrhäfen ist. Mit 7 Booten von etwa 750 PS ins Leben

getreten verfügte er Oktober 1924 über insgesamt 12 Boote mit rund 1300 PS.

Von der Schiffsabgabe aus dem Vertrag von Versailles nur gering betroffen, vermochte die Partikulierschiffahrt insgesamt nach dem Krieg ihr Feld gut zu behaupten.

3. Rheinschiffahrt und Staffeltarif.

Trotz der Bedenken, die mit der Erstellung der Seehafenausnahmetarife für die Rheinschiffahrt verbunden waren, konnte man deren Frachtgutzuführung vor dem Kriege im Hinblick auf die Tarife der Eisenbahn als gesichert ansprechen. Die Nachkriegsjahre schufen hierin weitgehenden Wandel. Zunächst vermochten die Frachten der Bahn mit der durch die Inflation bedingten Erhöhung der Preise nicht Schritt zu halten, was zu einer lange währenden Nichtdeckung der Kosten der Bahn führte, somit die von dieser geforderten Preise denen der Binnenschiffahrt annäherte, sie vielfach unterschritt, ein Vorgang, der sich bereits im Krieg angebahnt hatte. Ursprünglich war dabei seitens der Bahn der Gedanke einer Schonung der Wirtschaft, der bereits die Kriegstarifpolitik geleitet hatte, maßgebend. Nachdem aber die allgemeine Preissteigerung zu einer dauernden Erscheinung geworden war und es klar liegen mußte, daß eine Niedrighaltung der Tarife nur durch Anziehung der Steuerschraube oder, wie es tatsächlich geschah, durch Zuhilfenahme der Notenpresse erfolgen konnte, war es neben nicht hinreichender Erkenntnis dieser Tatsache das bei strikter Anpassung der Tarife an die Geldentwertung zu befürchtende Odium wie die geringe Anpassungsfähigkeit der Reichsbahn, die eine Fortführung der bisherigen Politik veranlaßten. Erst 1922 unternahm man energischere Versuche, die Tarife auf die durch die fortschreitende Geldentwertung bedingte Höhe zu bringen, was man Ende dieses Jahres auch in etwa erreichte, bis die alles Dagewesene überschreitende Inflation des Jahres 1923 bis zur Einführung der Goldmarkrechnung nach Tageskursen und der Stabilisierung der Währung (November 1923) wieder ein Nichtnackommen der Bahntarife bedingte¹⁾.

Neben dieser zeitlich bedingten Beengung der Rheinschiffahrt mußte sich eine grundsätzliche durch die einschneidende Änderung des Tarifaufbaues der deutschen Reichsbahn ergeben. Dieser hatte während und zunächst auch nach dem Krieg durch das Verschwinden der überwiegenden Menge der Ausnahmetarife, das teils aus der Erkenntnis mangelnder Notwendigkeit, teils infolge der Bestimmungen des Vertrags von Versailles erfolgte — am 1. 9. 1919 fielen die Seehafen- und Binnenumschlagstarife —, an Klarheit gewonnen. Unter Beibehaltung des alten Schemas waren die ersten Tariferhöhungen durch einfache prozentuale Zuschläge erfolgt. Das mit dem 1. 12. 1920 eingeführte

1) Vgl. Helm: Die Tarifpolitik der Reichseisenbahnen, in „Verkehrstechnik“ 1922, S. 445. — Grünheft des Reichsverkehrsministeriums „Die Tarifpolitik der deutschen Reichsbahn“, 1922, Nachtrag 1923. — „Die Wirtschaftskurve“ der Frankfurter Zeitung, Vierteljahrshefte, fortlaufend ab 1923, Heft 2.

Tarifschema brach mit der Überlieferung. Seine Kennzeichen waren schärfere Staffelung der Güterklassen und Staffelung der Streckensätze nach fortschreitender Entfernung. D. h. unter Zugrundelegung einer mittleren Entfernung und einer mittleren Güterart nach bisherigem Tarif als Normalmaß wurden einmal die Durchschnittssätze der minderwertigen Güter generell niedriger, die der höheren Güterklassen generell höher als bisher angesetzt (horizontale = Güterstaffel). Andererseits wurden in allen Klassen die Streckeneinheitssätze für die nahen Entfernungen höher wie die für die weiten festgesetzt (vertikale = Streckenstaffel), dergestalt daß die Senkung bei den niedrigeren Klassen stärker als für die höheren erfolgte. So betrug z. B. der tkm-Satz in der höchsten Wagenladungsklasse A für die ersten 100 km je 42 Pfg., für die km 700 bis 800 im Anstoß je 33 Pfg., dagegen für die niedrigste Wagenladungsklasse E (zumeist die Güter des früheren Rohstofftarifs umfassend) für die ersten 100 km je 12 Pfg., über 700 km im Anstoß nur je 0,5 Pfg.¹⁾ Durch die Tarifierhöhung vom 1. 4. 1921, die die höheren Klassen stärker, die niederen weniger belastete, wurde die Spannung zwischen den Klassen erhöht. Nach weiteren Erhöhungen milderte der Tarif vom 1. 2. 1922 diese durch Schonung der oberen Klassen wieder, verstärkte indessen die Strecken-(horizontale)Staffel, so daß z. B. in Klasse A für die ersten 100 km 193 Pfg., über 900 km 88 Pfg., in Klasse E 47 und 4 Pfg. pro tkm gezahlt werden mußten²⁾. Die Tarifänderung vom 1. 10. 1922 setzte dann für alle Güterklassen eine gleichmäßig fortschreitende vertikale Staffelung fest und schonte bei Aufstellung von Verhältniszahlen für die einzelnen Klassen das Stückgut. Trotz allen guten Willens und der verschiedensten Begründungen boten die zahlreichen Änderungen jedenfalls ein Zeichen von Willkürmöglichkeit in der Tarifpolitik. Nachdem zum 1. 1. 1923 noch eine neue Wagenladungsklasse zwischen den bisherigen Klassen A und B eingeführt worden war, hielten sich diese Tarife durch die weitere Inflationszeit hindurch unter fortdauernden Erhöhungen, die anfangs immer zum Monatsersten, später in kürzeren Zeiträumen erfolgten. Die Bedeutung der Staffeltarife für die Binnenschiffahrt ist klar: Sie übten gerade auf die als Domäne der Binnenschiffahrt geltenden Transporte, nämlich geringwertiges Gut auf weite Entfernung ihre stärkste Wirkung aus, und dies bei absolut zu niedrigen Sätzen. Die Aufnahme dieser Tarifreform durch die Schiffahrttreibenden war eine entsprechende. Nachdem man während des Krieges und in den zwei folgenden Jahren als gern gesehener Helfer der Eisenbahnen gewirkt hatte, sah man sich plötzlich durch den bisher notleidenden Bruder in den Grundlagen der Existenz bedroht. Wie vor dem Krieg die Erstellung der Seehafenausnahmetarife der Staatsbahn seitens der Rheinschiffahrt wiederholt als eine Kampfmaßnahme wider sie ausgelegt worden war, so sahen viele auch in dem neuen Staffeltarifsystem den Unterdrückungswillen der Reichs-

1) Um die Goldmarkwerte dieser Sätze zu erhalten, müssen sie etwa durch 20 geteilt werden. Es ergibt sich dann zugleich, daß sie nur einen Teil, etwa 30 vH. der Selbstkosten der Bahn decken konnten.

2) Zur Erhaltung des Goldwertes etwa durch 45 zu teilen.

bahn. Seitens der führenden Kreise der Binnenschiffahrt ist diese Auffassung nicht geteilt worden, wie auch die maßgebenden Stellen der Reichsbahnverwaltung einen solchen Gedanken von sich wiesen. Die von dieser bei der Einführung der Staffeltarife gehegte Absicht ging vielmehr dahin, die entfernteren deutschen Landesteile, namentlich Süddeutschland und Ostpreußen durch die Erleichterungen des Bahneempfangs und -versands dichter mit den übrigen Landesteilen zu verknüpfen, insbesondere die Produktionsbedingungen der dortigen Industrie zu heben¹⁾. Nichtsdestoweniger stand fest, daß das neue System in der Art seiner Anwendung der Binnenschiffahrt schweren Schaden zufügte. Schon bei seiner Einführung versuchte man daher von ihrer Seite, für sich Ausgleichsmaßregeln zu erlangen, indessen vergebens. In neuen Fluß kamen die Bestrebungen gegen Ende 1921, nachdem die Erfahrungen dieses schwarzen Jahres einigermaßen klar lagen. In einem Antrag des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt an den Reichsverkehrsminister vom 14. 11. 1921 wiederholte jener den Antrag auf Einführung von Ausgleichstarifen nach und von Binnenumschlagsplätzen. Und zwar sollte auf Sendungen, die nach oder von Umschlagsplätzen mit Binnenschiffen eintrafen oder weitergingen, für die ersten 100 km die 800—900 km-Staffel Anwendung finden. Auf diese Weise sollte in etwa das vor Einführung des Staffeltarifs zwischen Schienen- und Wasserweg bestandene Spannungsverhältnis wieder hergestellt werden. Indessen rückte das Schwergewicht späterer Verhandlungen zwischen den interessierten Kreisen von diesem Gesamtantrag auf einen Spezialantrag, der sich auf die Transportlage des Hauptgutes der Rheinschiffahrt, die Kohle beschränkte²⁾. Er ging von der Rheinischen Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft, d. h. dem Kohlenkontor aus (7. 1. 1922). Er knüpfte an die bisherige Entwicklung der Kohlentarife an, die in den ersten Nachkriegsjahren einen eigenen Weg gegangen waren. Bis zum 1. 10. 1919 war der Rohstofftarif mit prozentualen Zuschlägen in Kraft gewesen. Seitdem war hier schon eine stärkere Staffelung eingetreten (bis 375 km 6, anstoßend bis 620 km 2,4, darüber 1,4 Pfg. pro tkm zuzüglich 1,90 Mk. pro t Abfertigungsgebühr = A.T. 6). Ab 1. 3. 1920, dann wieder ab 1. 4. 1921 erhielt der Tarif neue Grundlagen, nämlich 1—75 km 20 Pfg., dann jeweils anstoßend 76—350 km 19 Pfg., 351—400 km 11 Pfg., 401—500 km 7 Pfg., 501—600 km 5 Pfg., über 600 km 4 Pfg.; Abfertigungsgebühr 6,80 Mk. Nachdem die nächsten Erhöhungen prozentual hinzugeschlagen worden waren, erfolgte zum 1. 2. 1922 abermals eine Umarbeitung, nämlich auf 1—350 km

1) Ein Gesichtspunkt, der in die Sphäre der allgemeinen Kulturpolitik reicht, insofern er zur Entscheidung der Frage einer mehr oder minder weitgehenden Industrialisierung aller Landesteile beiträgt.

2) Auf die Wiedergabe weiterer Anträge in Richtung Binnenumschlagstarife sei hier, da sie von geringerer Bedeutung waren, verzichtet. Berechnungen über die Auswirkungen einer Einführung der 800—900 km-Staffel im Binnenumschlagsverkehr vgl. bei Hoyer: Der Einfluß der neuen Eisenbahntarife auf die Rheinschiffahrt, 1921, und Burauen: Die Stellung des Bezirkseisenbahnrates Köln . . . zu den die Rheinschiffahrt berührenden Ausnahmetarifen 1883 bis 1922. Kölner wi.-so. Diss. W.S. 1922/23. S. 136—138.

51 Pfg., dann jeweils anstoßend 351—400 km 18 Pfg., 401—500 km 12 Pfg., 501—600 km 5 Pfg., über 600 km 3 Pfg., Abfertigungsgebühr 18,— Mk.¹⁾ Dieser neue Tarif hatte angesichts der relativ hohen Anfangsbelastung zur Folge, daß der Aktionsradius von Mannheim, d. h. die Strecke, auf der der gebrochene Verkehr konkurrenzfähig war, für in Ruhrort gekippte Kohle auf 100 km beschränkt wurde. Der Antrag des Kohlenkontors hielt sich in bescheidenen Grenzen, indem er auf eine Erweiterung des Absatzgebietes auf etwa 200 km Radius hinzielte. Er verlangte zu diesem Zweck, daß der gesamte Weg, d. h. Zulaufstrecke, Wasserweg und Ablaufstrecke als Einheit angesehen würden. Für diese Gesamtentfernung war der Bahnfrachtsatz ohne Abfertigungsgebühr zu errechnen und mittels Teilung durch die Gesamt-km-Zahl ein Durchschnitts-km-Satz zu ermitteln. Dieser Satz war auf die tatsächliche Entfernung vom zweiten Umschlagsplatz bis zur Endstation anzuwenden, wobei die zweite Abfertigungsgebühr wegfiel. Davon war aber noch der Unterschied zwischen der normalen tatsächlich bezahlten Zulaufstreckenfracht und der für diese sich aus dem Gesamtdurchschnittsfrachtsatz ergebenden Fracht abzuziehen. Der Vorzug dieses Vorschlages bestand in einer geschickten Einordnung in das Staffeltarifsystem. Rechnerisch war er indessen nicht einfach. Seine Wirkung erzielte er hauptsächlich durch den Wegfall der zweiten Abfertigungsgebühr, die indessen logisch sich eher rechtfertigte wie der tatsächliche relativ hohe Anfangsstreckensatz. Immerhin brachte dieser Antrag im Verein mit Erklärungen, die am 13. 1. 1922 im vorläufigen Reichseisenbahnrat abgegeben wurden, die ganze Frage ins Rollen. Es wurde seitens des Reichsverkehrsministeriums zur Prüfung der Anträge eine amtliche Studienkommission eingesetzt. Indessen kam diese nach den zu Darmstadt am 5. 5. 1922 abgegebenen Erklärungen zu dem Ergebnis, daß aus verschiedenen Gründen die Einführung von Wasserumschlagstarifen abzulehnen sei. Sie schlug indessen eine Veränderung des A.T. 6 vor, insofern die Staffelsätze über 350 km angehoben werden sollten, wodurch die in den Oberrheinhäfen umgeschlagene Kohle gegenüber der direkt per Bahn befrachteten etwas Luft erhielt. Der Vorschlag fand indessen nicht die Zustimmung der Binnenschiffahrt. In der Sitzung vom 15. 5. 1922 erklärte der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, „daß in der geplanten Änderung der Staffel keine Hilfe für die Binnenschiffahrt zu erblicken sei“, und hielt an der Einführung von Binnenumschlagstarifen fest, wozu er eine Ermäßigung der Abfertigungsgebühr im gebrochenen Verkehr für unumgänglich erachtete. Das Kohlenkontor erneuerte seinerseits den Januarantrag. Namentlich wandte es sich dabei gegen den Schutzschild, hinter den sich das Reichsverkehrsministerium verzog, nämlich die die deutsche Tarifhoheit beengenden Paragraphen des Vertrags von Versailles. Angeblich befürchtete nämlich das Reichsverkehrsministerium, daß die Gewährung der Umschlagstarife Alliierte veranlassen könne, gleiche Sätze in den Relationen ihres

¹⁾ Über 500 km beförderte danach die Bahn die Kohle fast umsonst, von 500—600 km zu etwa $\frac{1}{9}$ Goldpfennig.

Interesses zu verlangen. Auch andere maßgebende Körperschaften wie der Reichswirtschaftsrat und der Reichsverband der deutschen Industrie faßten Entschließungen zugunsten der Umschlagstarife. Die Bestrebungen des Kohlenkontors fanden insgesamt weitgehend mit ihnen parallel laufende Interessen. Für die gesamte Binnenschiffahrt erschien es als Schrittmacher. Der westdeutsche Bergbau hatte an einer Sicherung seines Absatzes Interesse, und die süddeutschen Wirtschaftskreise einschließlich ihrer Regierungen erwarteten von der Einführung der Umschlagstarife eine neue Verbilligung ihrer Brennstoffbezüge. Gleichwohl bedurfte es einer systematischen Werbearbeit der Verfechter der Umschlagstarife. Sie wurde mit aner kennenswerter Sachlichkeit, dabei gleichwohl feinem Geschick geführt¹⁾. Die Tatsache, daß der Kampf gewissermaßen um die Zukunft geführt wurde — denn im Augenblick war der Kohlenbezieher im allgemeinen noch froh, wenn er überhaupt Kohle zugewiesen erhielt —, war dabei teils vorteilhaft, da somit ein ruhigeres Abwägen erfolgen konnte, andererseits nachteilig, da die schädlichen Wirkungen des bestehenden Zustandes nicht einwandfrei nachweisbar waren. Der erste Erfolg wurde erzielt durch die Annahme der „Entschließung Ott“ im Reichseisenbahnrat am 30. 8. 1922. Durch diese wurde beantragt, daß „die Reichsbahnverwaltung noch im laufenden Jahr eine Vorlage einbringen möge, die — unbeschadet der Aufrechterhaltung des Staffeltarifsystems — die mit diesem verbundenen Schädigungen für die an der Binnenschiffahrt interessierten Kreise nach Möglichkeit beseitigt“²⁾. Zur Durchführung dieses Beschlusses erfolgte Mitte November 1922 eine Besprechung zwischen Vertretern des Reichsverkehrsministeriums und der westdeutschen Binnenschiffahrt, denen weitere Kommissionsberatungen folgten. Bei diesen kam dann auch wieder die Frage betreffend Umschlagstarife für die Güter neben der Kohle zur Behandlung. Während der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt seinerzeit für die ersten 100 km den Staffelsatz der Zone 801—900 km verlangt hatte, beschränkten sich die Vertreter der Rheinschiffahrt jetzt auf die Forderung, daß der Staffelsatz der Zone 501—600 km an die ersten 100 km, die nach den normalen Sätzen zu berechnen seien, angestoßen werde. Bahnseitig wies man auf die zu jenem Zeitpunkt stärkeren Tariferhöhungen hin, die die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffahrt gehoben hatten, eine Tatsache, die sich nicht abstreiten ließ. Für die Kohlenumschlagsfrachten kam es Ende November 1922 zu dem sogenannten Heidelberger Kompromiß. Mit ihm ließ das Kohlenkontor den Eckpfeiler seiner bisherigen Antragstellung, nämlich die Nichterhebung der zweiten Abfertigungsgebühr, fallen. Für die Entfernungen bis 160 km blieb der Kompromiß hinter dem Antrag des Kohlenkontors zurück, wogegen er für die weiteren Entfernungen etwas mehr gewährte. Die einzelnen oberrheinischen Hafenplätze wurden zu 7 Gruppen zusammengefaßt, für deren jede ein eigener Fracht-

¹⁾ Vgl. die in zahlreichen Fachzeitschriften und Tageszeitungen erschienenen Darlegungen Direktor Tillich's zu diesem Thema.

²⁾ Vgl. Verhandlungen des Reichseisenbahnrates im Jahre 1922, Heft 1, herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium, S. 136, 146.

satzanzeiger festgestellt wurde, dergestalt, daß die Sätze für eine zwischen den einzelnen Gruppen wechselnde Entfernung niedrig blieben, um dann bei einem Teil in stärkerer Steigung sich dem grundlegenden A.T. 6 anzupassen, während bei den anderen die Spannung zu diesem immer größer wurde. Für die Gruppe Mannheim-Ludwigshafen, für die der zweite Fall gilt, stellte sich der neue Tarif 6 u gegenüber dem A.T. 6 wie folgt:

Tarif	10 km	20 km	50 km	100 km	200 km	300 km	400 km
	für 100 kg in Mark						
A. T. 6 u	48	54	73	104	135	145	181
A. T. 6	53	65	100	159	276	393	473

In der Vorlage der Reichsbahnverwaltung an den Reichseisenbahnrat vom 12. 1. 1923 ward dieser Tarif präsentiert. In ihr erklärte jene zugleich prinzipiell, „daß allgemein die Notwendigkeit anerkannt wird, die Binnenschiffahrt leistungsfähig zu erhalten, nicht nur um ihrer selbst willen, sondern schon aus dem Grunde, weil die Eisenbahn allein nicht imstande ist, die Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen“. Andererseits betonte man stark, daß zu dem Rückgang des Schiffahrtsverkehrs eine ganze Reihe von Ursachen neben der Bahntarifgestaltung beigetragen habe, und hob die Bedenken gegen die Umschlagstarife, insbesondere die Notwendigkeit, für die Ausfälle Deckung zu suchen, hervor. Der neue Ausnahmetarif, den man mit Rücksicht auf die oben begründete Erhaltung der Binnenschiffahrt zu gewähren bereit war, war an die Bedingung doppelten Umschlags gebunden. Der Nachweis dafür sollte aber nicht für die einzelne Sendung, sondern nur der Gesamtmenge nach erbracht werden, derart daß die in den begünstigten Umschlagshäfen nach dem Ausnahmetarif abgefertigten Mengen nicht größer sein durften als die in Ruhrort gekippten. Die Bahn rechnete mit beträchtlichen Ausfällen durch die Einführung des neuen Tarifs, erwartete aber andererseits gewisse Vorteile, nämlich die Ausschaltung der weiten und unwirtschaftlichen Massentransporte durch Abwälzung auf die Schiffahrt sowie einen schnelleren Wagenumlauf und erhöhte Frachtgewinnung durch die auf kürzeren Strecken verwendbaren Wagen. Für die übrigen Güter neben der Kohle beschränkte sich die Vorlage auf die Argumente für und wider die Umschlagstarife für solche und schlug abwartende Haltung vor. Die in der Vorlage seitens der Bahnverwaltung eigenartigerweise wieder aufgeworfene Frage, ob die Notwendigkeit zur Einführung von Binnenumschlagstarifen noch bestehe, fand in der Sitzung des Reichseisenbahnrates vom 21. 3. 1923 seine Bejahung, indem einerseits verlangt wurde, die übrigen Anträge der Schiffahrt weiter zu prüfen und entsprechende Tarifvorlagen möglichst schnell dem Reichseisenbahnrat zu unterbreiten, andererseits beschlossen wurde den A.T. 6 u mit sofortiger Wirkung in Kraft zu setzen, wobei allerdings die Frachtsatzfeststellung für Frankfurt am Main, das sich be-

nachteiligt fühlte, noch eine Nachprüfung erfahren sollte. Diesem Beschluß entsprechend sollte der neue Tarif am 1. 5. 1923 wirksam werden. Indessen trat der durch die Besetzung des Ruhrgebiets durch Franzosen und Belgier entbrannte Wirtschaftskampf hindernd dazwischen: Mit Rücksicht darauf, daß eine Kohlenabfuhr aus dem Ruhrgebiet für deutsche Zwecke nicht erfolgen konnte, setzte der Reichsverkehrsminister auch die Einführung des neuen Tarifes aus.

Die volkswirtschaftlich kritische Stellungnahme zu diesen größtenteils privatwirtschaftlich bedingten Strebungen kann einmal von den augenblicklichen Zuständen ausgehen. Da, wie seitens der Reichsbahn selbst zugegeben wurde, eine Alleinbewältigung der Kohlentransporte nach Süddeutschland nicht möglich war, mußte ohne Rücksicht auf die eventuell sich ergebende Verletzung des ökonomischen Prinzips die Mitheranziehung der Schifffahrt erfolgen, sei es, daß man durch eine entsprechende Zu- oder Ablaufstrecken-Tarifierstellung gewisse Gebiete ihr zur Alleinbedienung überließ, sei es, daß man dadurch ihr gleiche Absatzmöglichkeit einräumte, wie sie die Bahn in den verschiedenen Gegenden besaß. Auf die Dauer konnte indessen nur eine Frage die maßgebende sein, nämlich die: Ist für bestimmte Gebiete der über den Rhein gebrochene Transport mit geringeren Selbstkosten verknüpft als der direkte Bahntransport? Wird dies bejaht — und es ist kein Zweifel, daß für einen Teil Süddeutschlands die Belieferung über den Rhein die geringeren Selbstkosten aufweist —, so bieten sich zwei Möglichkeiten: Einmal die Bahn setzt ihre Frachten im direkten Verkehr wie im gebrochenen ihren Selbstkosten entsprechend fest. Dann wird, da die direkte Bahnfracht über der gebrochenen Fracht liegt, ohne weiteres der Verkehr dem gebrochenen Weg zufallen. Setzt aber die Bahn im direkten Verkehr ihre Frachten unter den Selbstkosten fest — eine beim Kohlentransport sehr nahe liegende Möglichkeit, da dieser zumeist möglichst niedrig eingestuft wird, während die tragfähigeren Güter weit über den Selbstkosten liegende Frachten zahlen, — so besteht für sie kein Interesse — weder privat- noch volkswirtschaftlich — diese Transporte auszuführen, wenn mit Hilfe eines anderen Transportmittels diese Transporte bei nur streckenweiser Bahnbenutzung zu niedrigeren Gesamtselbstkosten (Schifffahrt und Bahn zusammengefaßt) ausgeführt werden können. Sie darf dann nicht nur nicht für ihre Teilstrecken über den Selbstkosten liegende Frachten verlangen, sondern muß gegebenenfalls diese soweit unter die Selbstkosten reduzieren, daß der Transport von selbst den voraussetzungsgemäß objektiv billigeren gebrochenen Weg benutzt.

Eine Nachprüfung der Selbstkostenlage in den Nachkriegsjahren scheiterte an den wankenden Geld- usw. Verhältnissen dieser Zeit. Jedenfalls scheint mir allgemein das Problem der Binnenumschlagstarife in der Rheinschiffahrt während dieser Jahre mehr durch eine absolut zu niedrige Frachterstellung der Bahn als die Einführung des Staffeltarifsystems, das natürlich bleibende Wirkungen haben muß, zu der zu beobachtenden Akutheit emporgehoben worden zu sein.

4. Die Rheinschiffahrt der neuen Uferstaaten Frankreich und Schweiz.

Das Wehen der Trikolore und des eidgenössischen Kreuzes über dem Rhein seit Ende des Weltkrieges sind Symbole neuen politischen und wirtschaftlichen Werdens an und auf dem Strom, zugleich Hinweis auf große, weit über den Rahmen der Schiffahrt hinaus reichende Fragenkreise der nationalen und zwischenstaatlichen Wirtschaft, deren Mitbehandlung in dieser Arbeit deren Rahmen sprengen müßten. Gleichwohl scheint es mir notwendig, wenigstens die Grundlagen der französischen und schweizerischen Rheinschiffahrt mit Rücksicht auf ihre Eigenbedeutung als junger im Anfang der Entwicklung stehender Wirtschaftskomplexe hier selbständig zur Darstellung zu bringen, wobei allerdings auch die im übrigen dieser Abhandlung gesteckte Abgrenzung gegen das Hafengewesen überschritten werden muß. Für eingehenderes Studium sei jedoch auf zwei Kölner Dissertationen hingewiesen: Henneps: Die französische Rheinschiffahrt, 1924, und Bohrmann: Die Bedeutung des Rheins für die Schweiz, 1923¹⁾.

Staat und Wirtschaft haben sich in Frankreich eng zusammengefunden, um auch auf dem Rhein die neue französische Expansion nach Osten zu manifestieren. Durch die Aufnahme der entsprechenden Klauseln in den Friedensvertrag und ihre Durchführung hatte die Regierung dem Land die Substrate für die neue französische Rheinschiffahrt geschaffen: einerseits eine Rheinflotte aus dem Bestand der deutschen im Umfang von 32 Schleppern zu 24 000 PS und 265 Kähnen zu 310 000 t, dazu 2 Kanalschlepper von 350 PS, 7 Kanalkähne von 7 000 t, 2 Personendampfer, 4 Motorboote, noch zu vergrößern durch die von Deutschland zu liefernden Neubauten (vgl. S. 130 ff. und 192), andererseits durch die Hinzuschlagung des Kehler zum Straßburger Hafen für 7 bzw. 10 Jahre die Gewähr, die bei dem erhofften Aufstieg des großen ostfranzösischen Hafens sich ergebenden Umschlagsleistungen vollbringen zu können. Bei der ursprünglichen Organisation der französischen Rheinschiffahrtsunternehmen gingen Staat und Interessenten gesondert vor. Letztere gründeten, zumeist noch ehe Frankreich im Besitz der neuen Rheinflotte war, ihre Gesellschaften, die eben anfangs nur als Befrachter fremdstaatlicher Schiffe arbeiteten, der Staat rief 1919 die Société d'Etudes pour la Navigation du Rhin ins Leben. Erst später wurden an ihr auch andere Kreise, so Stadt und Handelskammer

¹⁾ Henneps' Verdienst liegt in der aus ursprünglichen Quellen schöpfenden Darstellung der Organisation der französischen Rheinschiffahrtsunternehmen. Seine Bemühungen, die Grundlegung aus den Schiffsabtretungsverhandlungen mit Deutschland und ihre Einordnung in das Allgemeinbild der Rheinschiffahrt durch dessen Aufreißung klarzulegen, konnten dagegen, da ihm das nötige Material nicht zur Verfügung stand, nur geringen Erfolg zeitigen. — Bohrmann hat namentlich das in den Schriften des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee enthaltene sehr weitschichtige Material und die übrige schweizerische Rheinliteratur einer umfangreichen Auswahl unterzogen. — Beide Arbeiten haben den Nachteil vor Beendigung bestimmter Entwicklungseinheiten abgeschlossen zu sein.

Straßburg, die privaten Rheinschiffahrtsgesellschaften, Groß-Verfrachter und verwandte Transportzweige beteiligt. Die ursprüngliche Aufgabe der Société d'Etudes ergibt sich aus ihrem Namen: Untersuchung aller die Rheinschiffahrt betreffenden Fragen. Dieses Ziel dehnte man sehr weit, insofern auch die Schiffahrt auf den mit dem Rhein verbundenen Wasserstraßen berücksichtigt werden sollte, des weiteren Anteilnahme an allen irgendwie mit der Rheinschiffahrt im Zusammenhang stehenden Unternehmen vorgesehen war. Insgesamt sollte die Société d'Etudes als Propagator der französischen Rheinschiffahrtsinteressen dienen. Hierüber hinaus wurde ihr die Verwaltung und Ausnutzung des von Deutschland abgetretenen schwimmenden und festen Materials übertragen, soweit dies nicht an andere Unternehmen vergeben wurde. In erster Linie handelte es sich also um den Betrieb der Schlepper und der Landanlagen. Indessen gehörten diese eigentlichen Schiffahrtsaufgaben nur vorübergehend zum Arbeitsfeld der Société d'Etudes. Die endgültige Organisation, schon 1922 in bestimmter Aussicht genommen, indessen verschoben, erfolgte erst Juni 1924 mit der Gründung der Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin, der die betrieblichen Aufgaben der Société d'Etudes zufielen, während diese sich auf ihren ursprünglichen, beschränkteren Zweck zurückziehen konnte. Hauptaktionär der Compagnie Générale, die mit einem Aktienkapital von 15 Millionen Francs ins Leben trat, wurde der Staat, d. h. das Office National de Navigation. Es brachte insgesamt 31 Schlepper, 3 Schwimmkranen, 4 Leichterfähne ein und verpachtete die französischen Landanlagen in Rotterdam, Ruhrort, Köln, Ludwigshafen, Mannheim und Rheinau auf 18 Jahre an die neue Gesellschaft. Als Gegenleistung erhielt es einmal in bar einen Betrag von rund 2 Millionen Francs, dann 1000 Anteilscheine, die nach Zahlung von rund 7 Millionen Francs seitens der Compagnie Générale hinfällig werden, und 4,9 Millionen Francs Aktien. In der Generalversammlung verfügt das O.N.N. über 35 vH. der Stimmen. Indessen ist dieser Minderheit insofern ein bedeutenderes Gewicht eingeräumt, als eine Reihe wichtigerer Beschlüsse statutengemäß nur mit $\frac{3}{4}$ -Mehrheit gefaßt werden kann. Das Gleiche gilt für den Verwaltungsrat, von dem ein Drittel der Mitglieder ebenfalls vom O.N.N. bestätigt sein muß. 25 vH. der Generalversammlungsstimmen sind im Besitz der französischen privaten Rhein-Kahnreedereien (s. unten). Der Anteilsrest wurde von den übrigen Interessentenkreisen aufgebracht. Es waren dies in erster Linie die Stadt Straßburg, die Handelskammer Straßburg, die Gesellschaft für die Expansion des Straßburger Hafens und seines Hinterlandes, dann die interessierten großen Bahnverwaltungen: A.L.-Bahnen, Ostbahn, P.L.M. und Paris-Orléans, schließlich die Vereinigung der Kalizechen, die Vereinigung der Zechen des Nordens und des Pas du Calais, das Comité des Forges und das Comité des Armateurs de France. Durch die Einflußverteilung in der Compagnie Générale glaubt Frankreich zwei Gesichtspunkte zufriedenstellend miteinander verbunden zu haben: grundsätzlich privatwirtschaftliche Geschäftsführung und Wahrung der nationalen Interessen durch den Staat, „qu'elle ne saurait

être détournée du rôle que tous les usagers français du Rhin s'attendent à lui voir jouer¹⁾. Während der Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin vornehmlich der Schleppdienst auf der Strecke oberhalb Duisburg zufällt, wurde der Schleppdienst auf der unteren Rheinstrecke einer selbständigen Gesellschaft übertragen, nämlich der 1921 ebenfalls unter überwiegendem Staatseinfluß und vielseitiger anderweiter Beteiligung gegründeten Société Française de Remorquage sur le Rhin, die durch gegenseitige Aktienhaltung mit der Société Générale verbunden ist. Die Société Française de Remorquage erhielt durch das O.N.N. 12 Seine-Schlepper von insgesamt 5500 PS, weiter 6 in Holland während des Krieges erstellte neue Boote zum Betrieb in Miete. — Die französische Schleppschiffahrt hat in den ersten Jahren nicht gerade befriedigend gearbeitet, insofern die Boote zum Teil in kurzer Zeit heruntergefahren wurden, wovon die Zuschreibung der Schuld auf Eingriffe, Unerfahrenheit und Unachtsamkeit des Personals — daran liegt es doch! — nicht entlastet. Diese Tatsache kam auch darin zum Ausdruck, daß nach Ende des Ruhrkampfes auf Grund des zwischen der französischen Schiffahrtskommission und dem Fendel-Konzern geschlossenen Vertrages Frankreich 2 alte Schlepper des Badischen Konzerns gegen Empfang eines neuen zurückgab. Zur Verstärkung seiner Schleppkraft ist Frankreich wiederholt zur Anmietung deutscher geschritten. Ende 1924 erwarb die Compagnie Générale einen eigens für die Oberrheinfahrt bis Basel konstruierten Radschlepper von 1300 PS.

Die Möglichkeit der Auswahl der Schlepper entsprechend der jeweiligen Schleppaufgabe und damit der höchsten Ausnutzung gaben den ökonomischen Grund dafür, daß der französische Staat die Schlepper in einer Hand zusammenhielt. Bei dem verhältnismäßig nicht bedeutenden Umfang der Frankreich zugefallenen Landanlagen schien ein gleiches Vorgehen rätlich, um so für alle französischen Betriebe einen gemeinsamen Rückhalt zu schaffen. Für die Verwendung der Kähne wurden indessen andere Gesichtspunkte maßgebend. Ein einheitlicher Betrieb hätte hier kaum die Vorteile ergeben können, wie sie die Zusammenfassung der durch größere Disponibilität sich auszeichnenden Schlepper bot. Er hätte, da der ganze französische Rhein-Transport-Apparat erst einer Einarbeitung bedurfte, andererseits gleich einige hundert Einheiten zur Verfügung standen, mit großer Wahrscheinlichkeit an Ungelenkheit gelitten. Sofern der Staat nicht selbst das Risiko übernehmen wollte, wäre es auch schwer gewesen, in einer mehr oder minder von Privaten getragenen Organisation alle Interessen unter einen Hut zu bringen und auf gemeinschaftliche Ziele zu lenken. So entschloß man sich hier, die verschiedenen bereits gebildeten französischen Gesellschaften den Verkehr aufziehen zu lassen und damit gleichzeitig die Kräfte des freien Wettbewerbs auszulösen. Durch die Bindung der Schleppkraft in einer unter starkem Staatseinfluß stehenden Monopolschiffahrt sind die Kahn-Reedereien in einer gewissen Abhängigkeit

¹⁾ Vgl. Haelling: L'Organisation Commerciale de la France sur le Rhin, in „La Navigation du Rhin“, 1923/24, S. 337.

von dieser, die aber angesichts der allerdings auch wieder beschränkten Möglichkeit, fremdstaatliche Schleppkraft heranzuziehen, aber nur effektiv ist, wenn die Schleppergesellschaft die Schleppkraft nicht über dem für fremde zu zahlenden Satz zur Verfügung stellt. So besteht die Möglichkeit, daß die Schleppergesellschaft ihren Einfluß durch billiges Angebot der Schleppkraft bezahlt. — Von den an Frankreich abgetretenen Kähnen ist bislang lediglich über die aus Art. 357 abgelieferten endgültig entschieden, die fast ausnahmslos an die verschiedenen Schiffahrtfirmen verkauft wurden, während das endgültige Los der auf Grund des § 6 erhaltenen Schiffe, die vorläufig an diese vermietet wurden, noch nicht feststeht.

Ende 1924 bestanden neben sich mit Rheinschiffahrt befassenden Speditionsfirmen und Niederlassungen holländischer und schweizerischer Unternehmen in Straßburg 5 französische Rheinschiffahrtsgesellschaften:

1. Société Alsacienne de Navigation Rhénane (mit 6 Millionen Franken Kapital). Sie ging 1920 aus der 1919 in Straßburg eröffneten Zweigniederlassung der Agences Maritimes Henri Lesage hervor. Anfang 1922 nahm sie die älteste französische Rheinschiffahrts-Firma, die Dezember 1918 gegründete Compagnie Strasbourgeoise de Navigation auf. Die 1919 seitens der Stadt Straßburg an letzterer erfolgte Interessennahme wurde auf die Société Alsacienne übertragen. Allgemein ist diese namentlich mit elsässischen Interessenten, daneben auch den „Messageries Maritimes“ verknüpft. Ende 1922 verband sie sich mit der Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft in der Société Franco-Suisse de Navigation vornehmlich zum Betrieb der Kanalschiffahrt zwischen Straßburg und Basel, besonders für die Zeiten der Einstellung der Baselfahrt auf dem Rhein. Das vom Staat erworbene Eigentum der Société Alsacienne beträgt 51 Kähne mit 64 800 t Tragfähigkeit.

2. Société Française de Navigation Rhénane (mit 10 Millionen Franken Kapital). Bei ihrer Gründung 1921 standen die bedeutendsten französischen Seereedereien „Compagnie Générale Transatlantique“ und „Chargeurs Réunis“ Pate. Sie hat in Straßburg die Vertretung der belgischen Rheinreederei Plouviers & Co., namentlich für deren bis dort betriebenen Güterbootdienst. Vom Staat erworbener Kahnpark: 70 Kähne mit 83 800 t Tragfähigkeit.

3. Le Rhin Société Générale de Navigation et d'Entrepôts (mit 10 Millionen Franken Kapital). Ihre Hauptträger sind die Straßburger Kohlenimportfirma Rhin et Rhône und die bedeutende Binnenreederei Compagnie Générale de Navigation Havre-Paris-Lyon-Marseille. Zum Bayrischen Rheinschiffahrts-Konzern bestehen freundschaftliche Beziehungen. Vom Staat erworbener Kahnpark: 52 Kähne mit 65 300 t.

4. Comptoir Rhéнан de Transports Fluviaux (mit 4 Millionen Franken Kapital). Es wurde 1921 unter maßgebender Beteiligung des Comptoir des Combustibles d'Alsace et Lorraine gegründet. Auch die übrigen Träger des Unternehmens gehören überwiegend der Kohlenbranche an. Brennstofftransport ist in der Tat der erste Zweck. 1922 gliederte es sich die Rhein-Abteilung der französischen Binnenreederei S.A. Port Givet, die schon in der Waffenstillstandszeit ein Filialnetz

am Rhein angelegt hatte, an. Für die binnenfranzösischen Transporte wurde von der S.A. Port-Givet das Comptoir Fluvial du Nord et de l'Est gegründet, dessen Niederlassungen sich bis nach Belgien erstrecken. Comptoir Fluvial und Comptoir Rhéna n sind eng miteinander verbunden. Letzteres weitete sein Arbeitsfeld, als es Anfang 1924 mit dem Fendel-Konzern in Verbindung trat und sich an der neuen Gesellschaft „Navirhin“ beteiligte. Gegenstand dieser ist: Rheinschiffahrt, ferner Umschlag, Lagerung, Spedition jeder Art. Die wichtigste demnächstige Aufgabe besteht in der Erbauung und dem Betrieb von Lagereinrichtungen. Die Entwicklung des Comptoir Rhéna n zeigt also sowohl einen interessanten Fall des Übergriffes einer Kohlenreederei auf andere Transportzweige wie deutsch-französischer Annäherung auf dem Gebiet der Rheinschiffahrt. — Der vom Staate erworbene Kahnraum umfaßt 22 Kähne mit 30 200 t Tragfähigkeit.

5. Compagnie de Transports Rhénans (mit $\frac{1}{2}$ Million Franken Kapital). Im Gegensatz zu den vier anderen Unternehmen, die alle als A.G. französischen Rechts in Paris gegründet wurden, erstand sie 1922 in Straßburg als A.G. nach Landes-(= deutschem)Recht. Ihre Aufgabe ist fest umgrenzt auf eine bestimmte Transportart, nämlich die Beförderung flüssiger Stoffe einschließlich Umschlag und Lagerung. Zu diesem Behuf hat die Gesellschaft die insgesamt 5 von Deutschland abgetretenen Tankschiffe von 5400 t Tragfähigkeit in Betrieb genommen.

Soweit die Unternehmungsorganisation der französischen Rheinschiffahrt! Welche Leistungen Frankreich von ihr erwartet, zeigt das Gegenspiel: Organisation und Ausbau des Straßburger Hafens. Wie in der überwiegenden Mehrzahl der deutschen Häfen zeitigten die Nachkriegsjahre auch in Straßburg geringere Ergebnisse als 1913 (vgl. Tabelle 38). Selbst unter Hinzurechnung des in der französischen Zone B des Kehler Hafens geleisteten Umschlags ist in dem günstigsten Jahr 1922 erst ein Gesamt-Rhein-Verkehr von rund 1 900 000 t erzielt worden (gegenüber einem Verkehr von 1 988 000 t in Straßburg 1913). In der Zusammensetzung des Verkehrs sind nach dem Krieg gegenüber der Vorkriegszeit einige nennenswerte Veränderungen festzustellen. Die bedeutendste besteht in der aufsteigenden Entwicklung, die der Kali-versand über den Rhein ab Straßburg genommen hat. So wurden in Straßburg/Kehl an Kali umgeschlagen:

1913	71 000 t	1920	286 000 t
1918	76 000 t	1921	20 000 t
1919	122 000 t	1922	411 000 t

Die Wirkung dieser Umschlagssteigerung besteht in einer ansehnlichen Verbesserung der Tonnagebilanz des Straßburger Hafens von 5 (Zufuhr): 1 (Abfuhr) 1913 auf 2 : 1 1922 (bei allerdings durch die Nachkriegsverhältnisse noch geminderten Ankünften). Dabei ist die vor dem Krieg recht bedeutende Eisenabfuhr Straßburgs nach dem Krieg fast auf nichts zusammengeschrumpft (1922: 9000 t; vgl. Tabelle 7), allerdings zur Zeit (1924) wieder im Aufstieg begriffen. Man hat sich

in der jüngsten Zeit um die Hochziehung neuer Verkehre nach und ab Straßburg bemüht: so einerseits von Baumwollzufuhren auf dem Rhein für die elsässische Industrie, andererseits von Erzabfuhren über den Rhein, das neuerdings wie das Kali aus dem Elsaß in geschlossenen Zügen aus Lothringen angebracht wird. — Eine Lebensfrage für die Entwicklung Straßburgs als Empfangshafen Frankreichs war seine Gleichstellung mit den französischen Seehäfen in zollpolitischer Hinsicht. D. h. die „Surtaxes d'entrepôt“, mit denen Frankreich die aus nicht-europäischen Ländern kommenden Waren belegt, wenn sie vorher durch ein anderes Land gehen, durften für die Einfuhr über Straßburg nicht in Anwendung kommen. Die Straßburger setzten diese Befreiung — um deren Umfang man sich lange nicht einig werden konnte, und die auch in ihrem derzeitigen Ausmaß noch genügend verklausuliert ist — nach und nach durch. Die Beschränkung der Gewährung lediglich auf den von Antwerpen kommenden Verkehr ist ein Ausdruck der gemeinsamen franko-belgischen Wirtschaftspolitik seit Kriegsende. Diese zeigte sich auch darin, daß Belgien zur Hinlenkung des Verkehrs auf Antwerpen, d. h. von Rotterdam weg, auf der Strecke Dordrecht-Antwerpen einen kostenlosen Schleppdienst für die französischen Kähne einrichtete, durch den die durch den Mehrweg nach Antwerpen entstehenden Mehrkosten wenigstens zum Teil kompensiert werden sollen. Voll befriedigend für Frankreich wird diese Bindung an Antwerpen, die namentlich, wie oben dargelegt, sich in der Getreideeinfuhr und der Kaliabfuhr ausdrückt, erst sein, wenn der Weg vom Rhein nach Antwerpen verbessert ist, wozu der geplante Kanal Moerdijk-Antwerpen berufen ist.

Weniger die Leistungen der Nachkriegszeit als die an die Jahre vor dem Krieg anknüpfenden Hoffnungen sind es, die den Plan zu einem großzügigen Ausbau des Straßburger Hafens mit Staatshilfe reifen ließen. Einige kleinere Verbesserungen des bestehenden Hafensystems, insbesondere die der bisher ungeschickten Hafeneinfahrt, wurden bereits 1919 in Angriff genommen. Eine umfangreiche Erweiterung durch verschiedene Neubauten ist durch das Gesetz vom 26. 4. 1924 festgelegt worden. Die Durchführung des Gesamtplanes soll die Bewältigung eines Verkehrs von 10 000 000 t, die des vorläufigen zur Ausführung bestimmten Teilplanes eines solchen von 6 500 000 t ermöglichen. Ersterer umfaßt die folgenden Arbeiten: Herstellung von 6 neuen Hafenbecken im Süden von Straßburg mit großem Verschiebehafen, Fortführung der Rheinregulierung bis zur neuen Hafeneinfahrt, Erbauung eines Verbindungskanals zu den älteren Hafenteilen (Port d'Austerlitz-Bassin des Remparts), Schaffung eines Petroleumhafens im Norden des bisherigen Rheinhafens, Lagerhaus- und Umschlagseinrichtungen. Der zunächst zur Ausführung bestimmte Bauabschnitt sieht diese Arbeiten mit der Beschränkung vor, daß von dem neuen Südhafen nur das nördlichste Becken zur Ausführung kommt. Zur Durchführung dieses Planes ist der „Port Autonome de Strasbourg“ geschaffen worden, eine öffentlich-rechtliche Körperschaft, in der sich Stadt und Staat vereinen. Der Grundgedanke dabei ist: Die Stadt bringt die bisherigen Hafenanlagen ein, während der Staat die Durchführung des ersten Teils des

Ausbaues (zu 168 Millionen Franken veranschlagt) übernimmt, wogegen die des zweiten dem Port Autonome selbst zufällt (79 Millionen Franken). Die Verwaltung des Komplexes obliegt einem Verwaltungsrat und einem Direktor. Von ersterem werden 6 Mitglieder von der Stadt Straßburg und 6 durch den Staat, 1 durch die Handelskammer Straßburg, 1 durch den Generalrat des Departements Bas-Rhin und 1 Hafendarbeiter auf Vorschlag der Arbeitnehmerorganisation durch den Staat bestimmt. Die Bestellung des Direktors erfolgt nach Vorschlag von 3 Kandidaten seitens des Verwaltungsrats durch den Minister der öffentlichen Arbeiten.

So zeigt wie die Organisation der Rheinschiffahrtsunternehmung auch die des Straßburger Hafens mit Deutlichkeit den Einfluß, den die französische Regierung auf die Rheinschiffahrt ihres Landes genommen hat. Während der Staat mit der einen Hand gibt, hält er mit der anderen fest bzw. nimmt selbst. Seine Aktivität steht in ausgesprochenem Gegensatz zu der Haltung der Kaiserlichen Regierung in Elsaß-Lothringen und übertrifft das seitens der deutschen Bundesstaaten festzustellende Maß der Einflußnahme bei weitem. Handelte es sich bei der Bildung der bundesstaatlichen Konzerne um Akte privat- und landeswirtschaftlicher Sicherung, so tritt hier der Staat als Antreiber und Zügelhalter auf.

Ungleich geringer ist die Beteiligung des Staates bei der zweiten jungen nationalen Rheinschiffahrtsunternehmung, der Schweiz. Eine Interessennahme seitens öffentlicher Körperschaften ist in erster Linie seitens der Schweizerischen Bundesbahnen und der Kantone, namentlich von Basel-Stadt, erfolgt. Den Grundstock schweizerischer Rheingeltung bildet indessen die Privatinitiative. Insbesondere einer Persönlichkeit: Rudolf Gelpke kommt ein bedeutender Anteil an der Wiederteilnahme Basels und der Schweiz am Rheinverkehr seit Beginn des 20. Jahrhunderts zu. Die Weckung der Teilnahme an diesen Bestrebungen und die Vertretung der Schweizer Rheininteressen wurde die Aufgabe zweier Verbände: des „Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein“ in Basel, weiter des „Nordostschweizerischen Verbandes für die Schiffahrt Rhein-Bodensee“ in St. Gallen. Ersterer war es, der nach dem denkwürdigen, im Juni 1904 unternommenen Versuch der Wiederaufnahme der Schleppschiffahrt bis Basel die Fortführung solcher Probefahrten durch Subventionen sicher stellte. Später übernahm dann Basel-Stadt (vom Bund etwas unterstützt) diese Aufgabe. In erster Linie war es die Rheinschiffahrt-A.G. vorm. Fendel, die in diesen neuen Verkehr eintrat, auch entsprechende Abmachungen mit Basel traf, während ursprünglich die A.G. für Transport und Schleppschiffahrt vorm. Joh. Knipscheer die Baselfahrt in Angriff genommen hatte. Daneben beteiligten sich an ihr die „Vereinigten Spediteure und Schiffer“ und die Rhenania, Mannheim, weiter die Rhein- und See sowie Math. Stinnes. In langsamem Aufstieg erreichte der Rheinverkehr in Basel 1913 96 700 t, davon 62 400 t zu Berg und 34 300 t zu Tal. In dieser Verlängerung des Rheins als Schiffahrtsweges, ohne daß Strombauten hierzu beigetragen hätten, trat klar die Tendenz in der Kräfteverschiebung zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt zutage, nämlich daß

mit Erstellung größerer, leistungsfähigerer Einheiten die Schiffahrt die billigere Transportart wurde¹⁾).

Für 1914 war die Gründung einer eigenen „Schweizerischen Rheinschiffahrts-A.G.“ in Aussicht genommen, an der sich Fendel mit 45 vH. beteiligen sollte, während die Schweiz 55 vH. übernehmen sollte. Der Ausbruch des Krieges zerschlug die kurz vor der Vollendung stehende Errichtung und brach auch die Entwicklung des Verkehrs nach Basel, der in diesem Jahr bereits 90 000 t erreicht hatte, jählings ab. Bis 1917 ruhte er völlig. Nach Freigabe durch die deutschen militärischen Organe und Genehmigung durch die beiderseitigen Regierungen erreichte er 1917 33 100 t, 1918 23 500 t. Die Bestrebungen auf Gründung einer schweizerischen Rheinschiffahrtsunternehmung liefen im Krieg weiter, ohne indessen zu einem Erfolg zu gelangen. Vorübergehend stand eine Kombination mit C. G. Maier A.G. Mannheim und der holländischen Reederei van Dam zur Erwägung. Der Kriegsausgang trieb die Gründung einer schweizerischen Rheinreederei in eine andere Richtung: nämlich die des nationalen Unternehmens. War schon 1914 von gewissen schweizerischen Kreisen gegen die starke Beteiligung Fendels an der zu gründenden Schweizer Reederei Sturm gelaufen worden, so war nach Kriegsende bei der maßlosen Deutschlandhetze der Westschweizer, die sich in der Rolle als Vertreter einer „freien, unabhängigen“ Schweiz nicht genug tun konnten und tatsächlich die Germanophobie auch in einige deutsch-schweizerische Kreise trugen, an eine Beteiligung deutscher Reeder nicht zu denken. Daran hinderte auch die Rücksichtnahme auf Frankreich, dem man als neuem Rheinstaat selbständig und nicht als Anhängsel des besiegten Deutschland gegenüberzutreten mußte. So entschloß man sich um die Jahreswende 1918/19 zur Gründung einer „Schweizer Schiffahrts-Genossenschaft Rhein-Rhône“, die, wie ihr Name sagt, also sich nicht auf die Entwicklung einer schweizerischen Rheinschiffahrt beschränken, sondern auch die Schiffahrt auf den binnenschweizerischen Wasserstraßen und den anderen von der Schweiz ausstrahlenden Flüssen zum Gegenstand haben sollte. Dieser Form widersetzten sich aber die Westschweizer, die sich wohl beteiligen, aber nur nicht durch die Bezeichnung Rhein-Rhône, die zu Mißdeutungen durch Frankreich hätte Anlaß geben können, mit Rücksicht auf ihre Rhônepläne Anstoß erregen wollten. So erhielt die schweizerische Reederei die Bezeichnung „Schweizerische Schleppschiffahrts-Genossenschaft“. Ihren Sitz nahm sie in Basel, von wo sie sich zunächst der Rheinschiffahrt allein zuwandte. Abgesehen von den politischen Anlässen lag der Gründung einer Schweizer Rhein-Reederei aber auch eine ökonomische Folgerichtigkeit zugrunde. Denn solange die Baselfahrt sich noch im Probestadium befand, war es das Gegebene, einen alten, in der Schiffahrt nach jeder Hinsicht gefestigten Betrieb heranzuziehen, der selbst auf breiter Grundlage ruhend das relativ geringe neue Verkehrsrisiko mittragen konnte. Nachdem aber einmal

¹⁾ Vgl. die Frachtersparnisberechnungen bei Altmayer: Wirtschaftliche Betrachtungen zur Rheinschiffahrt Straßburg—Basel—Bodensee, in „Die Rheinquellen“, 1924, S. 172.

der Verkehr im Prinzip „hochgezogen“ worden war, was man bei Kriegsausbruch als gegeben betrachten konnte, bot eine am Endpunkt der Schifffahrt ansässige Reederei eigene Erfolgsmöglichkeiten. — An der Kapitalaufbringung für die „Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft“, die statutengemäß ausschließlich durch schweizerische Personen erfolgen kann, beteiligten sich einmal die Mehrzahl der Kantone und die Schweizerischen Bundesbahnen, einandermal Unternehmen von Handel und Industrie, unter denen der Verband schweizerischer Gaswerke zugleich als Hauptbefrachter eine bedeutende Rolle spielt. Öffentliche zu privaten Geldern verhalten sich etwa wie 1 : 2. Das neue Unternehmen ging rüstig an den Erwerb einer eigenen Flotte heran. Da es seine Tätigkeit nicht etwa auf die Strecke Straßburg-Basel beschränken konnte, sondern aus klar liegenden Betriebsgründen auf die gesamte Rheinstrecke ausdehnen mußte, sah es sich allerdings genötigt zur Bewältigung der bedeutenden von ihm übernommenen Frachtmengen, die bereits in den ersten Jahren des Bestehens sich um 500 000 t bewegten, in großem Umfang fremden Partikulier-Kahnraum heranzuziehen. Der Ausbau der Schlepperflotte verdient wegen der Eigenart der Typen der Hervorhebung. Als erstes unter Schweizer Flagge fahrendes Schiff wurde 1919 von Cäsar Wollheim, Breslau, der neue an sich für die Oder gebaute Heckraddampfer „Schweiz“ von 700 PS erworben. Als zweiter folgte der Raddampfer „Zürich“ von 900 PS, der erste in der Schweiz erbaute Rheinschlepper, zugleich der erste Turbinendampfer auf dem Rhein. 1923 wurden der von P. Smit Jun., Rotterdam, gelieferte Radschlepper „Bern“ von 1500 PS, ein sehr flach, sowohl im Hinblick auf den Tiefgang wie die Aufbauten (wegen der niedrigen Kehler Brücken!) konstruiertes Boot, und der von Gebr. Sachsenberg, Roßlau, gelieferte, ebenfalls flachgehende Radschlepper „Luzern“ von 1200 PS in Betrieb genommen, ferner das mit einem Dieselmotor von 220 PS ausgerüstete Schraubenboot „Unterwalden“ hauptsächlich zur Verwendung im Niederrheindienst gekauft. Wie der Schlepper „Zürich“ wurden die Kähne der S.S.G. zum größten Teil auf der von der Maschinenfabrik Buß A.G. bei Augst (oberhalb Basel, in der Schweiz) 1921 errichteten Schiffswerft erbaut. Es waren dies bisher 8 Kähne von je 850 t Tragfähigkeit sowie zwei etwas größere. 3 weitere Kähne von je 1350 t wurden in Holland gekauft bzw. erbaut. — Zur Vertretung in Rotterdam und Ruhrort trat die S.S.G. mit der holländischen Reederei van Dam bzw. deren in Ruhrort gegründeten Tochterunternehmen, der später in eine A.G. umgewandelten Transportgesellschaft Damco in Verbindung. In Mannheim wurde Ende 1920 die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft G. m. b. H. unter Mitbeteiligung von C. G. Maier A.G., Hansa Speditions-G. m. b. H. und Duisburg-Ruhrorter Schleppverein gegründet. Die S.S.G. profitierte dadurch von den Umschlags- und Lagereinrichtungen der Mannheimer Firmen und angesichts des erst im Anfang der Entwicklung stehenden eigenen Schlepparkes von den Booten des Ruhrorter Unternehmens, das seinerseits so einen festen Abnehmer für seine Schleppkraft erhielt. In Straßburg wurde Verbindung mit der Société Alsacienne aufgenommen (s. oben). Im weiteren Verlauf ging

die S.S.G. jedoch von van Dam ab. So rief sie 1924 in Rotterdam die N. V. Nederlandsch-Zwitsersche Rijnvaart Mij und in Duisburg-Ruhrort das Schweizer Schiffahrts- und Speditionskontor G. m. b. H. ins Leben.

Wie auf dem Gebiet des Gütertransportes hat die Schweiz auch auf dem der Personenschiffahrt von Basel rheinauf sich nach dem Krieg selbständig zu machen gesucht. Vor dem Krieg hatte die Mülheimer Dampfschiffahrtsgesellschaft mit den Booten „Christoph Musmacher“ und „Mülheim a. Rhein“ den Verkehr zwischen Basel und dem 18 km entfernten Rheinfeldern gepflegt. Nachdem während und nach dem Krieg dieser Verkehr geruht hatte, wurde im Mai 1924 die „Basler Personenschiffahrtsgesellschaft“ als Genossenschaft gegründet, die ab 1925 mit einem neuerbauten Dieselmotorschiff, dem ersten Personenboot dieser Art auf dem Rhein, den Verkehr wieder aufnehmen soll.

Die Emanzipationsbestrebungen der Schweizer Rheinschiffahrt haben keineswegs zu einer Verminderung der deutschen Anteilnahme an der Baselfahrt geführt. 1919 und 1920, erst recht bei dem Niedrigwasser von 1921 gedieh diese noch nicht wieder wie vor dem Krieg (39 100—15 700—1100 t Gesamtverkehr). Erst 1922 knüpfte fortschreitend an 1913 an. 1923 brachte infolge der Ruhraktion, die die deutsche Schifffahrt lahmlegte und auch die schweizerische schädigte, sie insbesondere zur Verlegung des Schwerpunktes auf die weiter unterhalb gelegenen Stromteile veranlaßte, einen neuen Rückschlag. Erst 1924 legte, wie zu hoffen steht, die Grundlage zu einem dauernden Aufstieg.

Verkehr in Basel	Zu Berg	Zu Tal	Gesamt
1922	127 000 t	43 800 t	170 800 t
1923	25 600 t	14 200 t	39 800 t
1924	218 900 t	67 900 t	286 800 t

In der Zufuhr steht Getreide an erster Stelle, das 1922 wie 1924 rund die Hälfte der Ankünfte ausmachte, gefolgt von Brennstoffen. In der Talfahrt spielte Zement eine ziemliche Rolle, in der es 1924 allerdings durch Erz übertroffen worden ist. Nennenswert auch Carbid und kondensierte Milch. — Die Beteiligung an diesem Verkehr sieht an erster Stelle die S.S.G. Ihr folgt das vor dem Krieg führende Unternehmen: Fendel, dem sich wie damals V.S.S. und Rhenania anschließen. 1924 beteiligte sich auch wieder die Rhein- und See mit einem Schlepper, schließlich auch die Franzosen.

Wie für die französische Rheinschiffahrt bedeutete auch für die schweizerische die Gestaltung des Hafenausbaues, dort Straßburgs, hier Basels eine Kernfrage. 1906 wurde der bescheidene Anfang durch die Erstellung eines 200 m langen Kais in Basel-St. Johann (linksrheinisch, stromab, dicht an der elsässischen Grenze) gemacht. In den folgenden Jahren wurde durch den Großen Rat diese Hafenanlage in kleinen Etappen vergrößert, so daß 1914 immerhin 550 m Kai mit 7 Kranen vorhanden waren. Den Betrieb der Anlagen übertrug man 1907 einem

Konsortium, an dem auch deutsche Unternehmen beteiligt waren, und das zu diesem Behuf die Rheinhafen A.G. gründete. Diese hatte den Hafensbetrieb bis 1918 inne, zu welchem Zeitpunkt sie nach verlustbringenden Arbeiten liquidierte. Seitdem übernahmen die Schweizer Bundesbahnen den Betrieb. Inzwischen hatte 1917 der Große Rat die Anlage eines rechtsrheinischen, ebenfalls unterhalb, an der badischen Grenze gelegenen Hafens Kleinhüningen beschlossen. In seinem ersten Ausbau wurde er August 1922 vollendet. Während der Hauptschiffsahrtszeit dieses Jahres stand also lediglich die verbesserte St. Johanner Anlage zur Verfügung, die indessen den Anforderungen nicht gewachsen war, so daß wochenlange Verzögerungen in der Entlöschung eintraten. Durch die Erstellung des Kleinhüninger Hafens, seinen derzeit im Gang befindlichen weiteren Ausbau einschließlich des Klybeckquais, Verbesserungen in St. Johann erhielt bzw. erhält der neue Endpunkt der Rheinschiffahrt die Einrichtungen, die ihn den zu erwartenden Verkehr, der wahrscheinlich in den nächsten Jahren schon eine Million t überschreiten dürfte, bewältigen lassen werden. Im Gegensatz zu Basel-St. Johann ist das Gelände in Kleinhüningen ausschließlich den Schiffsahrtsinteressenten vorbehalten worden, die eigene Anlagen zum Umschlag und zur Lagerung von Gütern errichten und betreiben sollen. Als erste haben die S.S.G., die Transport- und Schiffsahrts-A.G. „Neptun“ (Rhenania-Konzern) und die A.G. für Schiffsahrt und Spedition Rhenus (Fendel-Konzern) mit der Erstellung entsprechender Anlagen begonnen. Im Zusammenhang mit dem weiteren Hafenausbau werden namentlich seitens Kohlenhandelsfirmen ebenfalls umfangreiche Umschlagseinrichtungen erbaut werden. Schweizerisches, deutsches und französisches Kohlenhandels- wie Schiffsahrts-Kapital vereinigten sich zu diesem Zweck in der jüngsten Zeit in der Kohlen-Umschlags-A.G. und in der Rheinischen Umschlags- und Lagerungs-A.G. Andererseits dehnt am Klybeckquai die zum Shell-Konzern gehörige Lumina-S.A. ihre Empfangs- und Lagerungseinrichtungen weiter aus. So bildet die Entwicklung des Baseler Hafens gewissermaßen ein Gegenstück zu der Emanzipation der schweizerischen Rhein-Reederei. Sie bringt noch neue Farbentöne in das durch die Veränderungen des Vertrags von Versailles bunt gewordene Flaggenbild der Rheinschiffahrt. Zugleich tut sie dar, daß, wünschenswerth es aus manchen Gründen erscheinen mag, auch auf dem Gebiet der Schiffsahrt eigene nationale Unternehmen aufzuziehen, starke Kräfte auch in der Rheinschiffahrt tätig sind, die zu zwischenstaatlichen Wirtschaftsbindungen drängen.

V. Zusammenbruch und Wiederaufstieg.

1. Rheinschiffahrt und Ruhraktion.

Unter der Begründung, daß Deutschland mit seinen Wiedergutmachungslieferungen (Kohle, Holz usw.) gemäß dem Vertrag von Versailles im Rückstand sei, besetzten zu Anfang des Jahres 1923 französische und belgische Truppen das Ruhrgebiet. Durch diesen militärischen Druck auf das wirtschaftliche Herz Deutschlands sollte das Reich den franko-belgischen Forderungen gefügig gemacht werden. Das deutsche Volk, das durch die seit 1919 durchgeführte Entwaffnung nicht in der Lage war, der Militärmacht mit gleichen Mitteln entgegenzutreten, beantwortete die Aktion, zu der jeder Rechtsgrund fehlte, mit der Verweigerung weiterer Reparationslieferungen an die Einbruchsmächte („passiver Widerstand“). Die Einstellung der Lieferungen mußte der Lage der Dinge nach begleitet sein von der Weigerung jedweder Transportleistung zugunsten der Franzosen und Belgier, soweit sie nicht gemäß Art. 10 des Rheinland-Abkommens für militärische Zwecke der Besatzung zu erfolgen hatte. So wurde auch die Rheinschiffahrt ein Feld dieses in der Weltgeschichte bislang einzigartigen, in erster Linie um die Ruhrkohle geführten Wirtschaftskrieges. Deutscherseits galt es neben der Verweigerung der Transportleistung als solcher dem Gegner auch insofern die Erreichung seiner Ziele zu erschweren, als man ihm die Möglichkeit beschnitt, mit Hilfe beschlagnahmter Fahrzeuge Transportleistungen auszuführen. Weiterhin mußte im Hinblick auf die Ersetzung der deutschen Zollverwaltung durch eine franko-belgische (Verordnung der Rheinland-Kommission vom 18. 1. 1923 — Nr. 133 —) und die zollpolitische Abtrennung der besetzten Gebiete von dem übrigen Deutschland (VO 143 vom 12. 2. 1923 und VO 183 vom 25. 6. 1923) die deutsche Abwehr auf tunlichst geringen zollpflichtigen Gütertausch über die neuen franko-belgischen Zollgrenzen hinweg bedacht sein. Auf dem Rhein ergab sich aus alledem im Prinzip: die Stilllegung der deutschen Rheinflotte. Arbeitgeber und -nehmer der deutschen Rheinschiffahrt gingen hierin aus gleichem nationalen Willen Hand in Hand. Ende Januar 1923 stellten sie gemeinsam Richtlinien für den Kampf auf. Grundsätzlich wurden die Schlepper vom Personal verlassen, während bei den Kähnen dies nur bei Beschlagnahme erfolgen sollte. Allerdings sollten die Bugsierboote örtlichen Bedürfnissen entsprechend weiter ihren Dienst versehen. Ferner durften Kähne auf sich (ohne Schleppkraft) zu Tal fahren. Schließlich konnten die Güterboote in Fahrt bleiben. Diese entwickelten sich sogar zu einem Träger des Widerstandes gegen die Benutzung der von Franzosen und Belgiern auf Grund einer Verordnung der Rheinland-Kommission vom

1. 3. 1923 — Nr. 149 — in eigene Regie genommenen rheinischen Eisenbahnen. Indessen hatten die Gegner bereits Ende des zweiten Januar-drittels die ersten Gegenmaßnahmen ergriffen. Eine Verfügung der Direction Générale des Communications et des Ravitaillements aux Armées (D.G.C.R.A.) vom 19. 1. 1923 verbot den deutschen Schleppern sowie deutschen Leerkähnen die Ausfahrt über Emmerich nach Holland. Gleichzeitig fanden die ersten Beschlagnahmungen auf Strom liegender, mit Kohle beladener Kähne statt. Ladung und Transportleistung, nicht das Schiff als solches, wurden gefordert, wenigstens im Anfang. Auch nahm man für das besetzte Gebiet bestimmte Kähne von der Beschlagnahme aus bzw. gab sie wieder frei. Um die Kähne nach den Bestimmungsorten, d. h. vornehmlich Straßburg, zu bringen, bediente man sich zweier Mittel: des gewaltsamen Druckes auf deutsche Mannschaften einerseits, einer Ergänzung der eigenen Organisation andererseits. Mit Waffengewalt hielt man in zahlreichen Fällen deutsches Personal an Bord, zwang Lotsen Schiffe durchs Gebirge zu führen, warf Widerstrebende auf Monate ins Gefängnis. Das Recht hierzu glaubte man sich aus Art. 10 des Rheinland-Abkommens nehmen zu dürfen, der indessen nur zu militärischen Zwecken das deutsche Verkehrspersonal dem Oberkommandierenden der Alliierten unterstellte, während es sich hier doch einwandfrei um wirtschaftspolitische Zwecke handelte. Als Organ zur Durchführung der Transporte schuf Frankreich die Commission Technique des Transports Rhénans par voie navigable (C.T.R.V.N.), nach ihrem Leiter gewöhnlich Mission Vidal genannt, der Belgien eine gleiche Einrichtung, die Mission Hannecart, zur Seite stellte. Beide arbeiteten in engem Einvernehmen mit der D.G.C.R.A., der dieser unterstehenden C.I.N.C., den französischen und belgischen Rheinflottillen, der Société d'Etudes et der Société Française de Remorquage sur le Rhin, deren Arbeitsfeld damals bis Bingen ausgedehnt wurde. Über die erste Aufgabe, die deutscherseits auf Strom liegen gelassenen Kohlenkähne zum Oberrhein zu bringen, hinaus hatte die C.T.R.V.N. für die Aufrechterhaltung der französischen Rheinschiffahrt in ihrer Gesamtheit zu sorgen. Denn nicht nur auf den deutschen Schiffen, sondern auch auf den fremden war das deutsche Personal in Ausstand getreten, die französische Rheinschiffahrt, die sich zum größten Teil auf solches stützte, somit gefährdet. Dieser Personalnot versuchte man französischerseits durch die Heranziehung aller nur möglichen Kräfte zu steuern. So wurden Matrosen von den Booten der französischen Rheinflottille, deren eine Aufgabe immer schon die Heranbildung von Rhein-Steuerleuten gewesen war, schiffahrtskundige Leute aus dem Elsaß, Fabrikarbeiter von Straßburg und Techniker innenfranzösischer Binnenschiffahrtsgesellschaften auf die Schlepper und Kähne geschickt, weiter holländische und belgische Schiffer angeworben. Dazu gesellten sich im Anfang selten, später zahlreicher Deutsche, die, durch hohe Versprechungen angelockt, die Sache ihres Landes im Stich ließen. Doch genügte dies Personal größtenteils nicht den durch die Rheinschiffahrts-Akte von 1868 und Ergänzungsverordnungen der Uferstaaten festgelegten Bestimmungen über die Erlaubnis zum Führen von Rheinschiffen (Patente).

Durch den Erlaß der Verordnung 159 vom 30. 3. 1923 setzte sich die Rheinland-Kommission völkerrechtswidrig über diese Schwierigkeit hinweg: Die Quintessenz dieser Verordnung war, daß eine von der D.G.C.R.A. zu ernennende Kommission das Recht erhielt, für begrenzte Zeit Rheinschiffer-Patente auszustellen, deren Erlangung nicht von einer bestimmten Fahrzeit, sondern lediglich von dem Bestehen einer Prüfung bzw. einfachen Gutachten gewisser franko-belgischer Instanzen abhängig war. Gelegentlich der Frühjahrstagung 1923 der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt, der die deutschen Vertreter aus formalem Anlaß — nicht zum Nutzen der deutschen Sache — fern blieben, wurde diese Verordnung ihrem wesentlichen Inhalt nach durch einen entsprechenden Beschluß gegen die Stimmen der niederländischen Delegation gebilligt, woraufhin die Rheinland-Kommission in Anpassung an diesen Beschluß die VO 159 durch die VO 180 ersetzte. Es sollte jetzt wenigstens in der Regel eine einjährige Dienstzeit für die Patenterteilung Bedingung sein. Die Einstellung zahlreicher, wenig oder unerfahrener Kräfte französischerseits blieb in der Tat nicht ohne Folgen. Es ereigneten sich im Anfang zahlreiche Unfälle und Havarien. Doch blieb kein Unfall von die Schifffahrt längere Zeit hemmenden Folgen.

Den positiven Bestrebungen der Franzosen und Belgier auf Entwicklung der eigenen Verkehrsleistungen standen zahlreiche negative, die auf eine Drosselung bzw. Erschwerung des restlichen deutschen lebensnotwendigen Rheinverkehrs hinzielten, gegenüber. Das von der Rheinlandkommission durch VO 135 vom 20. 1. 1923 eingesetzte franko-belgische Comité Directeur des Douanes wirkte namentlich in dieser Richtung. Es kümmerte sich wenig darum, wie weit es durch seine Verfügungen die durch die Mannheimer Akte garantierte Freiheit der Rheinschiffahrt illusorisch machte. So wurde vorübergehend durch die Höhe der Zollsätze der Art. 6 der Mannheimer Akte verletzt, wonach von den auf dem Rhein ein- und ausgehenden Waren keine höheren Eingangs- und Ausgangsabgaben erhoben werden dürfen als beim Eingang oder Ausgang über die Landgrenze, desgleichen durch doppelte Zollbelegung transitierender Güter der dies verbietende Art. 7. Gegen den Art. 8, der die Beibehaltung der bestehenden Freihäfen vorschreibt, verstieß die Rheinlandkommission durch die Beschränkung der Häfen, in denen die Zollabfertigung erfolgen konnte. Die aus Holland kommenden Güter mußten nämlich spätestens in Düsseldorf zur Verzollung gebracht werden. Es geschah dies zwecks Abschnürung der von englischen Truppen besetzten Kölner Zone, in der die franko-belgischen Wirtschaftsmaßnahmen infolge des die Ruhrbesetzung auch als widerrechtlich betrachtenden englischen Regierungsstandpunktes nicht durchgeführt werden konnten. Die durch Art. 14 der Mannheimer Akte garantierte Gleichbehandlung des Rheinweges mit anderen Verkehrsstraßen wurde durch diese Abfertigungsbeschränkung ebenfalls hinfällig. Weiter wurden die Zollformalitäten weit über das in Art. 9 festgelegte Maß hinaus gedehnt. Eine äußerst lästige Beschwerde bestand darin, daß auch bei der Ladung oder Löschung innerhalb des besetzten Gebietes verlaufender Transporte und selbst bei Leerfahrten vorher die

Genehmigung des Zolles eingeholt werden mußte. Jeder auch noch so geringe Verstoß gegen die Vorschriften, die übrigens lokal verschieden waren, wurde mit schweren Geldstrafen belegt. Den Verkehrserschwernissen des Zolles trat eine Behinderung durch die C.I.N.C. zur Seite, insofern der Visierungszwang für Manifeste über die VO 37 hinaus eingeführt wurde. Wenn man auch später offiziell hiervon wieder Abstand nahm, so übte man durch die tatsächliche Fortsetzung der Abstempe- lung bzw. Ausstellung einer Empfangsbestätigung für abgegebene Mani- festabschriften, die als Passierschein dienen sollte, doch weiter einen Meldezwang aus. Die Ausfahrt deutscher Schiffe aus dem besetzten Gebiet wurde einem sie weiter beschränkenden Genehmigungsverfahren unterworfen. Kohlentransporte bedurften ferner der Visierung durch das Kohlenkomitee. Als durch eine nicht hinreichend schnelle Abfuhr von per Güterboot angebrachten Gütern — sie mußte ja jetzt infolge Ausfalles der Bahn per Achse erfolgen — an einzelnen Plätzen eine Überfüllung der Ufer mit Waren eintrat, benutzte die Rheinland- kommission die Gelegenheit, diesen die Regiebahnen boykottierenden Verkehr zu drosseln durch Erlaß der VO 197 vom 26. 7. 1923, durch die die Stapelung von Gütern an anderen Plätzen, wie sie vor dem 11. 1. 1923 benutzt wurden, untersagt wurde. Zahlreiche Eingriffe in die Hafenverwaltung, die, soweit es sich um eisenbahnfiskalische Häfen handelte, durch die Übernahme der Bahnen seitens der franko-belgischen Regie in fremde Hand übergang, Beschlagnahmungen von Landanlagen taten ihr Übriges zur Beschränkung des Verkehrs. Ausweisungen von Beamten der Rheinstrombauverwaltung, von Unterdelegierten und Schifffahrttreibenden vervollständigten die Politik der Zerrüttung.

Die Folge dieses Kampfes der Nationen war wie allerwärts im besetzten Gebiet ein starker Rückgang der Leistungen. Die Rheinschifffahrt trat mit dem dritten Januardrittel 1923 in einen Zustand der Lethargie, wie er vordem nur in einigen Jahren der napoleonischen Kriege zu beobachten gewesen war. Zur Zeit des in voller Schärfe sich auswirkenden Kampfes, im Sommerhalbjahr 1923, betrug sowohl der deutsche Kohlen- export wie Erzimport über den Rhein bei Emmerich nur rund $\frac{1}{5}$ der 1922 erreichten Mengen. Nur mühsam gelang es beschränkte Kohlen- lieferungen nach Holland und für Italien aufrecht zu erhalten. Die Kipperleistung in Duisburg-Ruhrort, die in den Wochen vor der Ruhr- besetzung über 120 000 t im Wochendurchschnitt betragen hatte, erreichte in den Wochen von Ende Januar bis Anfang März nur noch 30 000 t, um schließlich auf ein Minimum von unter 10 000 t wöchent- lich zu sinken. Am 22. 4. 1923 besetzten die Franzosen die noch von der Reichsbahn betriebenen Zufahrtsstrecken zu den letzten in Betrieb befindlichen Kippern, so daß deren Betätigung durch deutsche Hand völlig aufhörte. Auch der Versand der rheinischen Braunkohle ab Wesseling wurde eingestellt. Im Mai lebte er nach Plätzen des besetzten Gebietes noch einmal auf, um nach Einführung der Passierscheinpflcht für Brennstoffe im Juni wieder zum Erliegen zu kommen. Entsprechende Stille trat an den Empfangsplätzen des Oberrheins ein. Der Umschlag in Mannheim-Ludwigshafen, der während des letzten Vierteljahres 1922

durchschnittlich rund 200 000 t pro Woche betragen hatte, belief sich im Wochendurchschnitt des Februar nur noch auf rund 30 000 t, schrumpfte im März weiter zusammen und kam Mitte April ganz zum Erliegen. Auch die Neckarschiffahrt wurde Anfang April eingestellt, teils aus Mangel an Berggütern, teils aus der Furcht vor Beschlagnahme der Talladungen, da Anfang März die Franzosen auch die Hafengebiete von Mannheim, ebenso von Karlsruhe besetzt hatten. So bot die Rheinschiffahrt im Frühjahr 1923 ein ungewohntes Bild der Ruhe: auf den weiten Wassern nur dann und wann ein Güterboot, ein kleiner holländischer Schlepper mit 1—2 Kähnen im Anhang, ein zu Tal treibendes deutsches Schiff, ein französischer Schleppzug mit beschlagnahmten Kohlenkähnen.

Mit nahendem Sommer kamen in diese Stille einige belebende Züge. So wanderte jetzt in wachsenden Mengen englische Kohle den Strom hinauf. Die Gegenden, die bisher selbstverständliches Absatzgebiet der Ruhrkohle gewesen waren, mußten jetzt, da sie diese nur gegen Zahlung der Kohlensteuer an Frankreich hätten erhalten können, zur Deckung ihres dringenden Bedarfes zum Kauf englischer Kohle schreiten. Namentlich die Reichsbahndirektion Köln, deren Betrieb in der englischen Zone ungestört weiterging, sowie die Gasanstalten und Elektrizitätswerke der rheinischen Städte waren ihre Verbraucher. Während das Hinterland der deutschen Oberrheinhäfen großenteils mit oberschlesischer Kohle versorgt wurde, belebte in den Niederrheinhäfen die Zufuhr der englischen Kohle den Umschlag. Ihr Import erreichte im August 1923 mit einer Monatsziffer von rund $\frac{1}{2}$ Million t ihren Höhepunkt. Andererseits entwickelte sich im Sommer 1923 die Abfuhr von Steinen aus der Mittelrheingegend recht lebhaft und veranlaßte so, daß die Verkehrsbilanz des Rheins an der deutsch-niederländischen Grenze sich nicht allzu ungünstig gestaltete. Z. B. erreichte die Basalt-A.G. in Linz mit einer Verschiffung von insgesamt 472 000 t Basalt die höchste Ziffer seit 1914. Ein beträchtlicher Teil der Steintransporte ging auch nach deutschen Niederrheinplätzen. Der Boykott der Regiebahnen hatte nämlich auch die Folge, daß viele Transporte, die sonst per Bahn erfolgt wären, sich jetzt der Wasserstraße bedienten. Manche Häfen gewannen sogar durch die Zeitverhältnisse. In erster Linie gilt dies von Köln, das als neutrale britische Insel sich zum Stapelplatz des Rheinlandes entwickelte. Auch die Lebensmittelversorgung der gewaltigen Stadt aus der näheren Umgegend erfolgte jetzt zum Teil per Schiff.

Die neuauftkommenden Transporte fielen überwiegend den Holländern zu, deren Flagge jetzt im Kahnverkehr auf dem Mittelrhein und Oberrhein dominierte. Auf dem Niederrhein verstärkte sich ihr normalerweise schon beträchtliches Übergewicht. In den Jahren 1920 bis 1922 hatten von den Emmerich passierenden Schiffen etwa $\frac{2}{3}$ die holländische Flagge, $\frac{1}{5}$ — $\frac{1}{4}$ die deutsche, der Rest überwiegend die belgische geführt. Im Sommerhalbjahr 1923 dagegen betrug der deutsche Anteil an den Emmerich beladen zu Berg passierenden Kähnen — die Mitberücksichtigung anderer verbietet sich aus verschiedenen Gründen —

Tabelle 43. Monatlicher Grenzverkehr Emmerich 1923 in 1000 t.
(Einschließlich Rhein—See-Verkehr.)

Monat	Zu Berg				
	Kohle	Eisenerz	Getreide ¹⁾	Sonstiges	Zusammen
I	65	520	201	219	1 005
II	68	404	105	164	741
III	126	143	103	71	443
IV	163	86	67	51	367
V	131	88	41	45	305
VI	147	208	53	51	459
VII	354	87	93	55	589
VIII	492	49	74	52	667
IX	351	24	61	57	493
X	377	45	86	86	594
XI	391	24	53	125	633
XII	190	104	190	125	569
1923	2 855 (3 066)	1 782 (1 833)	1 127 (1 174)	1 101 (1 129)	6 865 (7 202)

Monat	Zu Tal				
	Kohle für Holland ²⁾	Kohle für Italien	Kohle für Frankreich und Belgien	Sonstiges	Zusammen
I	202			374	576
II	76		3	230	309
III	22	85	4	107	218
IV	13	52	30	100	195
V	19	13	55	133	220
VI	26	49	111	223	409
VII	41	46	110	203	400
VIII	50	19	59	282	410
IX	44	37	34	293	408
X	55	59	32	250	396
XI	92	38	96	291	517
XII	154	35	220	316	725
1923	1 981 (2 007)			2 802 (2 963)	4 783 (4 970)

nur 12 vH., der holländische dagegen 78 vH., der belgische 5 vH., der französische 4 vH. und der schweizerische 1 vH. Von den Güterbooten zu Berg waren $\frac{2}{3}$ holländisch, $\frac{1}{5}$ belgisch, $\frac{1}{10}$ deutsch, der Rest englisch. Für einen Teil der holländischen Rheinschiffahrttreibenden wie Kohlenfirmen ermöglichte der deutsche passive Widerstand ein gutes Geschäft. Das Unbehindertsein in der Erfüllung der franko-belgischen Zoll- usw. Bedingungen ließ sie des weiteren zu manchem Abschluß gelangen, der den deutschen Unternehmern verloren ging. Allerdings

1) Roggen, Weizen, Hafer, Gerste.

2) Einschließlich Braunkohlenbriketts (auch für Luxemburg).

hatten sich auch zahlreiche deutsche Unternehmen schon lange zur Erfüllung der Formalitäten bereit gefunden, bevor, reichlich spät Ende August von Regierungsseite die Erlaubnis zu ihrer Erfüllung, soweit kein eigentlicher Zoll gezahlt wurde, erging. Der Einfluß der Holländer wie der unsichere Wert der Reichsmark, die in diesen Monaten als Wertmesser völlig zerfiel, brachten es mit sich, daß die Frachten durchgängig in Gulden festgesetzt und bezahlt wurden. Dabei konnte von einer normalen Frachtenbildung auf dem deutschen Markt nicht mehr gesprochen werden.

Der passive Widerstand gab auch der Personenschiffahrt auf dem Rhein 1923 einen anderen Charakter wie in den sonstigen Jahren. Sie war jetzt infolge der In-Regie-nahme der Bahnen, deren Benutzung die rheinische Bevölkerung ablehnte, das Personentransportmittel zwischen den Orten am Rhein. Während die Personenfahrt normalerweise erst vor Pfingsten aufgenommen zu werden pflegte, richtete die Köln-Düsseldorfer-Rheindampfschiffahrt in Verbindung mit der Reichspost, die den Betrieb finanziell sicherte, 1923 bereits Anfang März einen ersten Personen- und Postkurs zwischen Köln und Mainz ein. Nach und nach wurden neue Kurse, auch zwischen Köln und Ürdingen eingelegt, bis Mitte Juli der Dienst, abgesehen von den infolge mangelnden Fremdenzuströms ausgefallenen Expreßfahrten, einen dem Vorjahr entsprechenden Umfang erreichte. Indessen war die Benutzung der Dampfer eine ungleich stärkere und ging oft bis an die Grenze der Aufnahmefähigkeit. Wie auf dem Rhein entwickelte sich, ebenfalls unter Mitwirkung der Reichspost, auch auf der Mosel ein nennenswerter Personenverkehr, der aber durch das Fallen des Wassers im Laufe des Sommers mehr und mehr eingeschränkt werden mußte. Auf dem Rhein wurde der Verkehr, soweit nicht gelegentliche Verkehrsverbote der Alliierten — auch im Widerspruch mit der Mannheimer Akte — das Anlaufen mancher Stationen unterbanden, bis Mitte September in gleichem Umfang aufrechterhalten. In der ersten Septemberhälfte wurde sogar von der Kölner Reederei-A.G. ein Niederrheindienst zwischen Köln und Xanten betrieben.

So weit die deutschen Mühen und Leiden im passiven Widerstand an und auf dem Rhein. Frankreichs und Belgiens Bestrebungen machten währenddem langsam Fortschritte. Es dauerte bis Ende Mai, bis sämtliche auf Strom beschlagnahmten Kohlenkähne — ihre Zahl lag über 200 — nach Straßburg bzw. Ludwigshafen, wo ein kleinerer Teil der Kähne zur Entladung kam, gebracht waren. Die leer gewordenen Kähne gab man, vielfach ihrer Einrichtung beraubt, den deutschen Besitzern wieder. Später, namentlich im August und September, schritten Frankreich und Belgien zur dauernden Beschlagnahmung zahlreicher deutscher Schlepper und Kähne. Die zweite Etappe der franko-belgischen Kohlenrequisition bestand in der Abfuhr der Lagermengen aus dem Ruhrgebiet. Anfang Juni trafen die ersten am Rhein-Herne-Kanal beladenen Kähne in Straßburg ein. Ende Mai wurde die Kippertätigkeit in Duisburg-Ruhrort französischerseits wieder aufgenommen. Als letzter Schritt schloß sich im Herbst die Übernahme von Zechen selbst

in franko-belgische Regie an. Außer auf Kohle richtete sich das französische Augenmerk u. a. auch auf die in deutschen Rheinhäfen lagernden Holz mengen. So wurden die Holzlager in Karlsruhe, Mannheim und Mainz beschlagnahmt, ihr Inhalt per Schiff nach Straßburg befördert, wo auf diese Art im Sommer 1923 insgesamt rund 60 000 t Holz ausgeladen wurden. Auch einige andere kleinere Partien durch die Franzosen beschlagnahmter Güter wurden in jener Zeit in Straßburg angebracht. Was nun den Hauptfaktor, die Kohle, betrifft, so hatte der Kohlenempfang von Straßburg und Kehl Zone B im Monatsdurchschnitt 1922 und ebenso Januar 1923 über 80 000 t betragen. In den folgenden Monaten des ersten Halbjahres 1924 vermochten die Franzosen noch nicht die Hälfte dieser Mengen nach Straßburg zu schaffen.

Tabelle 44. Verkehr in Straßburg und Kehl Zone B 1923 in 1000 t.

Monat	Gesamt-zufuhr	davon Kohle	Gesamt-abfuhr	davon Kali	Gesamt-verkehr
I	148	84	50	33	198
II	50	25	22	13	72
III	62	31	8	—	70
IV	86	37	11	2	97
V	84	38	20	10	104
VI	81	39	33	13	114
VII	99	51	43	20	142
VIII	130	57	45	23	175
IX	135	79	35	17	170
X	151	93	58	30	209
XI	199	164	64	41	263
XII	134	97	57	34	191
1922	1 359	795	446	236	1 805

Erst im Spätsommer und Herbst gelang es gleiche und stärkere Mengen dort anzufahren. Dies aber nur dadurch, daß man die Kohlenabfuhr über den Niederrhein, die von April ab in aufsteigender Entwicklung waren, einschränkte. Die Zusammenzählung der monatlichen Straßburger Ankunfts- und Emmericher Durchgangsziffern während der Monate des passiven Widerstandes zeigt Gesamtentwicklung und Ergebnis der franko-belgischerseits im Ruhrkampf durchgeführten Kohlentransporte. Für die Monate Februar bis Oktober 1923 lauten diese Ziffern in 1000 t: 28, 35, 67, 93, 150, 161, 116, 113, 125¹⁾. — In den 9 Monaten empfangen Frankreich und Belgien durch ihre eigene Rheinschiffahrtsorganisation also insgesamt um 900 000 t Kohle. Zweierlei geht hieraus hervor: gegenüber dem Hochsommer war in den Spätsommer- und Frühherbstmonaten ein erheblicher Rückgang der

¹⁾ In den Straßburger Ziffern sind auch während des Sommers in immerhin nennenswertem Umfang eingetroffene englische Kohlen mit eingeschlossen, während andererseits die von den Franzosen in Ludwigshafen und eventuell anderen Plätzen gelöschten Mengen, für die es an statistischen Unterlagen mangelt, unberücksichtigt bleiben mußten. Ich nehme an, daß diese Mengen sich etwa die Waage hielten.

Leistung eingetreten. Im Ganzen vermochten sich Frankreich und Belgien während der Kampfmonate auf dem Rhein nur etwa $\frac{1}{5}$ der Mengen Ruhrkohle zuzuführen, die ihnen 1922 von Deutschland auf diesem Weg geliefert worden waren.

Es steht sonach fest, daß zu dem Ende September 1923 gefaßten Entschluß der deutschen Wirtschafts- und Regierungskreise, den passiven Widerstand abzubrechen, die vorliegenden positiven Erfolge Frankreichs und Belgiens auf dem Rhein nicht nennenswert beitragen konnten. Indessen war die stillliegende Rheinschiffahrt eine der wirtschaftlichen Wunden, an der Deutschland im Abwehrkampf litt. Denn wie für andere in dieser Zeit stillgelegte Betriebe mußten auch für ihre persönlichen wie sachlichen Kräfte Unterhaltungskosten aufgebracht werden, denen kein Ertrag gegenüberstand. Die regierungsseitig gewährten Entschädigungen gaben zu viel Arbeit und Streit Anlaß, ohne daß sich Befriedigung erzielen ließ. So knapp sie im Prinzip waren, um die Betriebe fortvegetieren zu lassen, so waren sie in ihrer Gesamtheit ein solcher aus einem in den maßgebenden Teilen geschwächten Wirtschaftskörper fließender Kräftestrom, daß sein Andauern den Fortbestand des Körpers selbst in Frage stellte.

Dem offenen Wirtschaftskrieg folgte wieder ein „Waffenstillstand“, der durch die Herausschiebung des Friedensschlusses durch Franzosen und Belgier der deutschen Wirtschaft weitere Schäden zufügte. Erst Ende November kamen die die Ruhrkohlenlieferungen regelnden „Micum-Verträge“ zustande. Zwar waren die deutschen Vertreter bei den Unterhandlungen mit der Micum auch mit der Behandlung der Rheinschiffahrtsfragen, namentlich im Hinblick auf den Transport der Wiedergutmachungskohle, beauftragt, aber infolge Unzuständigkeit der Micum blieben die Belange der Rheinschiffahrt unerörtert, mußten vielmehr zum Gegenstand besonderer Verhandlungen mit der Mission Vidal und der Mission Hannecart gemacht werden. Doch kamen diese infolge der sehr weitgehenden Forderungen der Gegner nur langsam vorwärts. Inoffiziell war zugesagt worden, daß weitere Beschlagnahmungen von Schleppern und Kähnen nicht mehr erfolgen sollten. Trotzdem fanden solche noch Ende Dezember 1923 in Duisburg wie in Mannheim, wenn auch in geringerem Umfang, wieder statt. Gleichwohl wies die deutsche Rheinschiffahrt gegen Jahresende 1923 eine Belebung auf, da einerseits das Wirtschaftsleben im besetzten Gebiet langsam wieder in Gang kam, andererseits das Risiko der Beschlagnahme doch nicht mehr so groß war. In erster Linie beruhte die Belebung des Rheinverkehrs auf der Wiederingangsetzung des Ruhrbergbaues. Allerdings war die auf den Strom kommende Kohle noch überwiegend für Frankreich und Belgien bestimmt. Erst in der zweiten Dezemberhälfte gelangte auch Ruhrkohle für deutsche Empfänger wieder in nennenswerten Mengen zum Versand. Gleichzeitig nahm der Transport von Ruhrkohle nach Holland stark zu. In Duisburg-Ruhrort erreichte der Kohlenumschlag Ende des Jahres wieder eine Wochenmenge von 70 000 t. Die Wiederaufnahme eines geordneten Hafenbetriebes in Duisburg-Ruhrort hatte ein Abkommen, das im November zwischen der Hafenverwaltung und den

Besatzungsmächten getroffen wurde, zur Voraussetzung, durch das ersterer wieder der gesamte Betrieb übertragen wurde, aber unter intensivster Kontrolle und weitgehenden Befehlsrechten der Franzosen und Belgier.

Eine Betrachtung der Rheinverkehrsergebnisse des Jahres 1923 muß danach im Auge behalten, daß sie den während der längsten Zeit des Jahres zu beobachtenden Zustand der Schifffahrtsbeschränkung nicht voll widerspiegeln, da im Anfang Wochen eines einigermaßen normalen Verkehrs und am Ende solche einer diesen teilweise übertreffenden Wiederbelebung stehen.

Tabelle 45. Gesamt-Rheinverkehr 1923 in 1000 t.

Jahr	Gesamtumschlag der Rheinhäfen ¹⁾	Verkehr von und zu den Nebenflüssen und Kanälen	Gesamtumschlag und Durchgangsverkehr	Gesamtverkehrsmenge des Rheines
1923	30 856	2 212	33 068	16 534
1922	64 199	10 169	74 368	37 184
1913	104 918	4 208	109 126	54 563
1923 vH. 1922	48,1	21,8	44,5	44,5
1923 vH. 1913	29,4	52,6	30,3	30,3

Wenn insgesamt die Mengenleistung der Rheinschifffahrt 1923 annähernd die Hälfte derjenigen von 1922 erreichte, so ist die Verkehrsstärke während der Ruhrkampfmonate nur auf rund $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{3}$ der des Vorjahres zu veranschlagen. Der große grundlegende Unterschied in dem Verkehr des Jahres 1923 gegenüber den normalen Jahren liegt in dem Ausfall der sonst die große Zäsur in dem Güterstrom bildenden Verkehrsleistung der Rhein-Ruhrhäfen. Der Tal- wie der Bergverkehr ziehen in diesem Jahr an dem Hafenkomplex vorbei ohne tiefgreifende Veränderungen, da die Erzanfuhr von den Seehäfen wie die Kohlenabfuhr zu Berg wie zu Tal gehemmt sind. Der Verkehr zwischen dem Rhein und seinen Nebenwasserstraßen wird ebenfalls vornehmlich dadurch zurückgeworfen, daß der Durchgangsverkehr mit dem Rhein-Hernekanal auf 772 000 t zum Rhein (davon 654 000 t Brennstoffe) und 97 000 t vom Rhein (davon 38 000 t Erz) sinkt. Der die deutsch-niederländische Grenze überschreitende Verkehr verminderte sich nicht so sehr wie der innerdeutsche, in erster Linie dank der starken englischen Kohleneinfuhr. Der Rückgang in der Getreideeinfuhr wie in der Ausfuhr der Hauptgüter neben Kohle und Kali beträgt etwa $\frac{1}{3}$ der Menge von 1922. Braunkohlenbriketts vermochten sogar ihren Absatz zu vervielfachen. Natürlich litt auch der Rhein-See-Verkehr stark, zumal durch seinen Ladungscharakter die Zollschwierigkeiten besonders groß waren. Die Abfuhr erreichte mit 33 000 t, davon 11 000 t nach deutschen, 14 000 t nach englischen Häfen etwa $\frac{1}{3}$ des Verkehrs von

¹⁾ Der Umschlag der von bzw. nach den in Rheinhäfen mündenden Nebenflüssen und Kanälen ankommenden oder abgehenden Güter ist außer Ansatz geblieben.

Tabelle 46a. Rhein-Einfuhr 1923¹⁾ in 1000 t. (Ohne Rhein—See-Verkehr.)

Warengattung	Holland	Belgien	Zusammen	vH. 1922
Steinkohle einschl. Koks u. Briketts	3 000	66	3 066	164,9
Eisenerz	1 782	51	1 833	32,4
Andere Erze	171	43	214	26,5
Erdöl und andere Mineralöle. . .	47	11	58	24,6
Holz	10	4	13	30,2
Getreide	800	424	1 224	63,2
Eisen- und Stahlbruch.	54	3	57	24,7
Andere Güter.	524	169	693	90,1
Gesamteinfuhr	6 387	771	7 158	62,0

Tabelle 46b. Rhein-Ausfuhr 1923¹⁾ in 1000 t. (Ohne Rhein—See-Verkehr.)

Warengattung	Holland	Belgien	Zusammen	vH. 1922
Steinkohle einschl. Koks u. Briketts	1 110	752	1 862	42,1
Braunkohlen-Briketts	118	27	145	2 416,7
Kali	50	83	133	29,6
Steine und Erden.	1 010	222	1 232	63,5
Zement	78	2	80	58,0
Salz	31	47	78	56,5
Holz	137	20	157	61,6
Eisen, verarbeitet	495	54	549	64,0
Andere Güter.	428	272	700	124,8
Gesamtausfuhr	3 457	1 479	4 936	56,3

1922, die Zufuhr dank größerer Roggenpartien aus deutschen Häfen mit 44 000 t, davon 10 000 t von England (zum Teil Heeresgüter) sogar die Hälfte des vorjährigen Verkehrs. Die zwischen Duisburg und Köln gelegenen Plätze weisen durch den Empfang großer englischer Kohlenmengen bei beträchtlichen lokalen Unterschieden einen dem Vorjahre etwa entsprechenden Verkehr auf. Weit aus am schwersten betroffen wurde der Umschlag der badischen Häfen: Mannheim, Karlsruhe, Kehl. Da das Hinterland dieser Häfen und die Städte Mannheim und Karlsruhe selbst außerhalb des besetzten Gebietes lagen, so erfolgte die Befriedigung ihrer Verkehrsbedürfnisse größtenteils auf dem Landweg. In Ludwigshafen und Gustavsburg, wo die Franzosen nach Vertreibung der deutschen Beamten die Hafenverwaltung übernommen hatten, fand, von dem geringen französischen Verkehr abgesehen, nur ausnahmsweise Umschlag statt.

So steht 1923 als ein schwarzes Jahr in der Geschichte der Rheinschiffahrt, noch umdüstert durch den schwersten, nur mit äußerster Anspannung abgewehrten politischen Druck Frankreichs, das Rhein.

¹⁾ Infolge Änderung des Gütergattungsschemas im Jahresbericht 1923 der Zentralkommission ist es nicht möglich für alle Gütergattungen wie bisher Vergleiche mit den Vorjahren anzustellen.

Tabelle 47. Umschlag der bedeutenderen Rheinhäfen 1923 in 1000 t¹⁾.

	Abfuhr Kohle	Abfuhr Eisen	Zufuhr Kohle	Zufuhr Erz	Zufuhr Getreide	Gesamt- umschlag	vH. 1922
Straßburg	18	36	639	—	384	1 627	102,4
Kehl	—	—	148	—	20	207	37,4
Karlsruhe	—	—	19	—	12	90	8,4
Mannheim	94	—	356	45	130	1 172	16,2
Ludwigshafen	·	·	·	·	·	·	·
Worms	—	—	95	—	27	314	54,9
Gustavsburg	·	·	·	·	·	·	·
Mainz	—	—	211	—	42	824	74,2
Oberlahnstein	—	—	24	—	—	94	24,0
Wesseling	—	—	28	—	—	1 014	41,2
Köln	11	96	655	—	144	2 319	166,0
Leverkusen	—	—	39	28	—	238	52,2
Reisholz	—	13	81	—	10	292	75,8
Neuß	—	—	125	—	65	454	81,4
Düsseldorf	—	56	368	—	87	879	117,0
Crefeld	—	—	95	30	84	391	115,7
Rheinhausen	—	38	18	177	—	295	25,1
Duisburg	1 157	323	301	1 122	182	3 980	28,4
Homburg	660	—	—	—	13	702	114,1
Alsum-Schweglern	243	163	17	285	—	1 077	47,8
Walsum	265	78	—	282	—	690	56,4
Wesel	—	—	16	16	15	175	36,1

land vom übrigen Deutschland zu trennen und damit auch den Strom und seine Schifffahrt in den Dienst einer neuen vom Westen diktierten Rheinföderation zu stellen.

2. Die Rheinschifffahrt 1924/25.

Aus einem Zustand stärkster außen- wie innenpolitischer Spannung und ärgster wirtschaftlicher Zerrüttung führte das Jahr 1924 Deutschland zu einer allgemeinen Konsolidation, die die Möglichkeit eines bleibende Erfolge versprechenden Wiederaufbaues eröffnete. In gewisser Hinsicht wurde erst in diesem Jahr der Friede auf das Völker- ringen 1914—1918 geschlossen. Ermöglicht wurde dies durch ein Nach- lassen der gegen Deutschland gerichteten imperialistischen Bestrebungen Frankreichs, das sich dem Friedensstreben der anderen Völker anpaßte. Grundlage dieser Verständigungsära bildete das am 9. 4. 1924 der Re- parationskommission durch den sogenannten ersten Sachverständigen- ausschuß unter Charles G. Dawes erstattete Gutachten, das Höhe und Art der für die Folge von Deutschland zu leistenden Wiedergutmachungs- leistungen nebst deren Voraussetzungen angab und auf Grund der Arbeiten der Londoner Konferenz am 30. 8. 1924 in Kraft gesetzt wurde.

¹⁾ Aufgenommen sind die Häfen, die 1922 einen Verkehr von mindestens 300 000 t aufwiesen. Zur Erhöhung der Deutlichkeit des Verkehrsbildes sind Mengen unter 10 000 t außer Ansatz geblieben. — Für Ludwigshafen und Gu- stavsburg liegen infolge Übernahme der Hafenverwaltung durch die Franzosen für 1923 keine statistischen Angaben vor.

Bis zu diesem Zeitpunkt, der als eine der Voraussetzungen der deutschen Leistungen die volle Befreiung der besetzten Gebiete von den ihnen im Anschluß an die Ruhraktion auferlegten Lasten und Beschränkungen brachte, wurde bereits Schritt für Schritt um die Gewinnung eines *modus vivendi* zwischen den Wirtschaftskreisen des Rheinlandes und Ruhrgebietes und den Kommissionen der Gegenseite gekämpft. Seitens der deutschen Rheinreeder mußte das Bestreben dahin gehen, einerseits über die in ihrem Besitz verbliebenen Fahrzeuge wieder frei, d. h. gefahrlos verfügen zu können, andererseits das beschlagnahmte Material zurück zu erhalten. Noch kurz vor Jahresschluß 1923 vermochte im Anschluß an einen zwischen der Micum und dem Rheinischen Braunkohlen-Syndikat geschlossenen Vertrag dessen Reedereiunternehmen, die Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke m. b. H. ein Abkommen mit der C.T.R.V.N. zu treffen, wonach seitens jener im Jahre 1924 120 000 t Brennstoffe auf dem Wasserweg unentgeltlich zu verfrachten waren. Als Gegenleistung verpflichteten sich die Besatzungsmächte von Beschlagnahmungen der Flotte sowie der Umschlagseinrichtungen abzusehen. Im Laufe des Januar 1924 schlossen der Fendel- wie der Rhenania-Konzern Verträge zur Sicherung der Wiederaufnahme ihres Schifffahrtsbetriebes mit den franko-belgischen Schifffahrtskommissionen ab. Die Einheitsfront der deutschen Reeder erfuhr hiermit eine Durchbrechung, zu der allerdings die Oberrheinreedereien u. a. die Befürchtung treiben mußte, daß sie, sofern doch eine Vereinbarung betreffend Wiederaufnahme der Schifffahrt für die Kohlen fahrenden Betriebe im Anschluß an die Kohlenlieferungsverträge zustande kommen sollte, dann isoliert dastehen würden. Die Grundgedanken der von den beiden Konzernen mit der Gegenseite getroffenen Abmachungen waren dieselben. Beide mußten ein Pfand (Rhenania einen Schlepper, Fendel ebenfalls sowie zwei Kähne) als Garantie für einen Teil des von Deutschland aus § 6 noch zu liefernden Neubaumaterials geben. Sofern bis zu bestimmten Terminen Deutschland seinen diesbezüglichen Verpflichtungen nicht nachgekommen sein sollte, sollten die Schiffe endgültig Eigentum der Gegenseite werden. Daneben sollten die den Konzernen durch Beschlagnahme entzogenen Schiffe — von der Rückgabe je eines Schleppers abgesehen — in franko-belgischer Gewalt verbleiben bis zum Abschluß eines allgemeinen Abkommens zwischen den deutschen Reedereien bzw. der deutschen Regierung und den franko-belgischen Transportkommissionen, das diesen die Möglichkeit zur Aufhebung der Beschlagnahmungen gab. Darüber hinaus mußte sich jeder Konzern gegen noch festzustellendes Entgelt zur Gestellung von Schleppkraft bis zum Höchstmaß von 5000 t monatlich Ruhrort-Straßburg bzw. entsprechender Leistung und von Kahnraum (Fendel 30 000 t, Rhenania 25 000 t höchstens, worauf die beschlagnahmten Kähne angerechnet wurden) auf Anforderung verpflichten. Letzterer Auflage konnten die Konzerne durch Vermietung des entsprechenden Kahnraums an französische und belgische Unternehmen Genüge tun. Als Gegenleistung verpflichteten sich die franko-belgischen Unterhändler von weiteren Beschlagnahmungen von Betriebs-

mitteln der Konzerne Abstand zu nehmen, und gewährten deren Schiffs-park Bewegungsfreiheit über die Grenzen des besetzten Gebietes hinaus.

Der Abschluß eines Abkommens der übrigen Rheinreedereien (in erster Linie des Rhein-See-Konzerns und der Kohlenkontorfirmen) verzögerte sich indessen weiter. Abgesehen von der Schwierigkeit einer Einigung an sich galt es auch die Frage der noch auf Wiedergutmachungskonto zu liefernden Neubauten zu regeln. Mitte April 1924 kamen endlich sowohl Verträge zwischen dem französischen und dem belgischen Staat einerseits und dem Deutschen Reich andererseits wie ein Vertrag zwischen den genannten Reedereien und den Schifffahrtskommissionen zustand. Die Staatsverträge brachten einerseits Erleichterungen der Neubauverpflichtungen, andererseits eine neuerliche Abgabe aus dem Schiffsbestand, und zwar von in den Nachkriegsjahren gebauten Fahrzeugen. An Frankreich wurden abgetreten: 3 Schlepper von rund 3400 PS, 2 Kanalschlepper von rund 400 PS, 3 Kähne von 4050 t und ein Kransschiff, an Belgien 1 Schlepper von 1400 PS, sowie 8 Kähne von 10 450 t; also abermals ein beträchtlicher Aderlaß. Indessen sorgte die Regierung in diesem Fall besser für die Entschädigung der Enteigneten. (Eine Zusammenstellung der gesamten Reparationslieferungen von Binnenschiffsneubauten an Frankreich und Belgien ist in Anlage 7 gegeben).

Der Vertrag zwischen den Reedereien des Kohlenkontors und dem Rhein-See-Konzern einerseits, der Commission Française und der Commission Belge des Transports Rhénans par Voie Navigable andererseits verpflichtete die genannten deutschen Unternehmen („Gruppe Welker/Ott“) auf Anfordern der Vertragsgegner Reparationskohle für diese bis zur Höhe von 120 000 t auf Basis Ruhrort-Straßburg monatlich zu fahren. War nicht Straßburg von den Alliierten als Transportziel bestimmt, so wurden die tatsächlich geleisteten Transporte nach einem feststehenden Schlüssel umgerechnet. Bis zur Höhe von 20 000 t (Wertung Straßburg) konnte auch Schleppkraftgestellung ohne gleichzeitige Kahnraumgestellung verlangt werden. Die Transporte zu Tal waren auf ein Höchstmaß von 70 000 t (Wertung Straßburg) beschränkt. Die Alliierten durften hierfür Kähne von unter 700 t Tragfähigkeit anfordern, indessen nicht mehr wie 30 000 t. Mit fortschreitender Ablieferung der Campinekahn-Neubauten durch die deutsche Regierung an Belgien entfiel die Verpflichtung zur Gestellung kleinen Kahnraums, verminderte sich ferner die Gesamttransportverpflichtung auf 102 500 t, davon höchstens 52 500 t über den Niederrhein. Bei niedrigen Wasserständen waren ebenfalls Einschränkungen der Transportmengen vorgesehen. Höhere Gewalt entband die Reeder von ihren Verpflichtungen. Andererseits mußten Franzosen und Belgier, wenn ihre tatsächlichen Anforderungen hinter den durch ein Monatsprogramm mitgeteilten Mindestmengen zurückblieben, Abstandsgelder bezahlen, abgesehen von dem Fall, daß das den Zechen auferlegte Lieferungsprogramm von diesen nicht erfüllt wurde. Wechselseitig waren Entschädigungen zu leisten, wenn die angeforderten Kähne nicht rechtzeitig vorgelegt wurden, oder wenn Laden oder Löschen die vorgesehene Zeit (175 t pro

Kahn und Tag) überschritten. An sich bezahlten die Alliierten für die durch die Gruppe Welker/Ott ausgeführten Transporte für die Tonne Ruhrort/Straßburg bzw. Lauterburg 3,50 GM. (nach Newyorker Kurs in Papiermark oder Franken), Ruhrort/Mannheim 2,45 GM., Ruhrort/Rotterdam bzw. Schiedam 1,— GM., an Schlepplohn gegebenenfalls pro t Ruhrort/Mannheim 1,— GM., Mannheim/Straßburg 1,10 GM., was auf etwa 80 vH. der am freien Markt gezahlten Sätze herauskam. Für die nach belgischen Plätzen gehenden Transporte wurden den Deutschen 70 vH. der alliierteseits den belgischen Schifffahrttreibenden für gleiche Transporte bezahlten Frachten zugebilligt. Der Saldo zwischen den von den Alliierten bezahlten Sätzen und denen des Marktes bzw. den den Belgiern gezahlten Frachten wurde Deutschland auf Reparationskonto gutgeschrieben. Gegenüber diesen Verpflichtungen der deutschen Reeder bekannten sich die Alliierten dazu, keine neuen Requisitionen von schwimmenden und festen Betriebsmitteln der vertragsschließenden Gesellschaften mehr vorzunehmen. Die Aufhebung der während des Ruhrkampfes erfolgten Requisitionen sollte beginnen, sobald die ersten 10 000 t gemäß dem Abkommen verfrachtet waren, und dergestalt erfolgen, daß die nach Ruhrort zurückkehrenden beschlagnahmten Fahrzeuge freigegeben wurden. Ihre Eigentümer mußten sie in dem Zustand, in dem sie sich befanden, abnehmen. Mit Rücksicht auf die noch bestehende Sperre der Ausfahrt leerer Fahrzeuge und die Begrenzung der Ausfahrtserlaubnis auf ein Drittel der Flotte der einzelnen Unternehmen erhielten die Fahrzeuge der Gruppe Welker/Ott die Erlaubnis, sich unbeschränkt ins unbesetzte Gebiet (Deutschland wie Ausland) zu begeben unter der Voraussetzung ihrer Rückkehr innerhalb normaler Frist. Grundsätzlich sollte der Vertrag in Kraft bleiben, bis die Frage der Reparationskohletransportleistungen durch besondere Entscheidung oder allgemeines Abkommen geregelt wurde. — Die tatsächliche Inanspruchnahme der Vertragsreedereien durch Franzosen und Belgier in den folgenden Monaten blieb indessen weit hinter dem Grenzmaß zurück, beschränkte sich vielmehr auf nur gegen die Hälfte der vorgesehenen Höchstanforderungen. Die Durchführung des Dawesgutachten entband später die deutschen Reeder gänzlich von dieser Verpflichtung. Für die Reparationskohletransporte wurde dann wieder auf das Wiesbadener Abkommen zurückgegriffen. Die Rückgabe der beschlagnahmten Fahrzeuge — insgesamt waren rund 25 Schlepper mit 30 000 PS und rund 110 Kähne mit 140 000 t von den Gegnern in Betrieb genommen — dehnte sich bis in den Spätsommer aus.

Den Bestrebungen auf Wiedergewinnung der Betriebsmittel gingen solche auf Erleichterung der Betriebshemmnisse zur Seite. In erster Linie galt es, das zum Teil mit den Bestimmungen der Mannheimer Akte nicht in Einklang stehende Gebaren der franko-belgischen Zollverwaltung weniger verkehrshindernd zu gestalten. Die mit Abnahme des Kampfgeistes sich auf der Gegenseite wieder mehrende Achtung vor den Regeln des Völkerrechtes hatte bereits im Dezember 1923 einen Beschluß der Zentralkommission ermöglicht, in dem sie „die bestimmte Hoffnung aussprach, daß die beteiligten Regierungen An-

strengungen machen würden, damit in kürzester Frist das Gedeihen der Rheinschiffahrt unter unbedingter Befolgung der Mannheimer Akte wieder seinen Fortschritt nehme“. Als die nächste Tagung der Zentralkommission im Frühjahr 1924 vor der Tür stand, ordnete das Comité Directeur des Douanes die Abstellung einiger bisheriger Übergriffe an. In der Tat blieben die Anweisungen an die unterstellten Behörden aber größtenteils nur auf dem Papier stehen. Von der großen Reihe von Mißständen, die trotz mancher Versprechen auf Abschaffung aufrecht erhalten wurden, insbesondere von der Schädigung Kölns, Mannheims und Karlsruhes durch das Zollregime legen zahlreiche Aufsätze in den Fachzeitschriften während des ersten Halbjahres 1924 Rechnung. Erst die Auflösung der franko-belgischen Zollverwaltung auf Grund des Dawesplanes schuf Wandel. Die C.I.N.C. hatte ihre verschärften Kontrollmaßnahmen schon früher rückgängig gemacht. Gemäß Note vom 19. 4. 1924 schaffte sie die Visierung der Manifeste ab und hielt sich, von einigen anfänglichen Übergriffen untergeordneter Organe abgesehen, fortan genau an die Verordnung 37 der Rheinlandkommission. Laut Note vom 30. 5. 1924 gestattete sie auch wieder die freie Ausfahrt deutschen Schiffsraumes über die Grenzen des besetzten Gebietes — in Emmerich wurden von den Belgiern gleichwohl noch bis zum 15. 8. 1924 Ausfuhrbewilligungen ausgestellt — mit Ausnahme nach Holland gehender Leerkähne und Schlepper. Das Ausfuhrverbot für diese vom 19. 1. 1923, das 1924 allerdings kaum mehr praktischen Wert hatte, da die Gütermengen der Talfahrt die der Bergfahrt übertrafen, wurde erst im September aufgehoben. Die Befreiung der Rheinschiffahrt von den Hauptbeschwerden brachte die Inkraftsetzung des Dawesplanes. Am 8./9. 9. 1924 fiel die Zollgrenze zwischen dem besetzten und unbesetzten Gebiet. Vom 22. 10. an lag der Zolldienst wieder in deutscher Hand. Vom 15. 10. ab wurde die Kontrolle über den Ein- und Ausgang der Schiffe nach Holland wieder durch den deutschen Unterdelegierten in Emmerich geführt. Durch Verordnung Nr. 265 vom 3. 9. 1924 hob die Rheinlandkommission die Verordnung 180 betreffend Ausstellung von Zeitpatenten an Rheinschiffer auf — die Verordnung 197 betreffend Lagerung an den Schifffahrtswegen war schon durch Verordnung 234 vom 17. 12. 1923 wieder außer Kraft gesetzt —, mit der Maßgabe, daß die ausgestellten Patente bis zur Inkraftsetzung der von der Zentralkommission beschlossenen neuen (erleichterten) Patentbestimmungen gültig blieben. Durch im September/Oktober 1924 in Düsseldorf geführte Verhandlungen wurde die Rückgabe der während des Ruhrkampfes beschlagnahmten Landanlagen geregelt. Darüber hinaus führten Verhandlungen des Deutschen Delegierten bei der C.I.N.C. mit den Alliierten dazu, daß eine Reihe bereits vor der Ruhraktion beschlagnahmter Landanlagen freigegeben wurden. Im Dezember 1924 gelang es auch, die C.I.N.C. zum Verzicht auf jegliche Ladungsangaben in den ihr zu erstattenden Meldungen zu bewegen. Die C.I.N.C. selbst verminderte aus Sparsamkeitsgründen — die Verpflichtung der Alliierten nach dem Dawesplan selbst die Besatzungskosten zu tragen, wirkte sich auch hier aus — ihren Kontrollapparat, so daß sich das von ihr beschlag-

nahmte Bootsmaterial am 1. 4. 1925 auf 1 großen Personendampfer, 3 kleine Schlepper als Kontrolldampfer, 27 Motorboote und 1 Kahn beschränkte.

So wurde nach und nach durch Beseitigung bzw. Verminderung der politischen Hemmnisse die Bahn frei für eine Wiederentfaltung der Rheinschiffahrt. Die entscheidende Belebung nach dem Daniederliegen erfolgte um die Mitte des Monats Januar 1924, fast genau um die gleiche Zeit, da im Vorjahr der Ruheinbruch sie zum Stillstand gebracht hatte. Grundlage der Wiederingangsetzung fast aller deutschen Schiffe war die Annahme, daß die Beschlagnahmungen seitens der Alliierten nicht fortgesetzt würden, wie diese auch seit Ende Januar nicht mehr erfolgten. Im Februar, der einen mehr gleich bleibenden Verkehr aufwies, betrug der Umschlag in den deutschen Haupt-Rheinhäfen (d. h. Duisburg-Ruhrort, Rheinzechenhäfen: Homberg, Alsum, Walsum und Orsoy, Rheinhausen, Düsseldorf [ohne Heerd], Neuß, Köln, Wesseling, Mittelrheinhäfen zwischen Rolandseck und Bingerbrück, Mainz [ohne Amöneburg], Gustavsburg, Worms, Ludwigshafen, Mannheim, Karlsruhe und Kehl Zone A) im Wochendurchschnitt 690 000 t, wovon etwa 240 000 t auf Kohlenverladungen in Duisburg-Ruhrort und 100 000 t auf solche in den Rheinzechenhäfen entfielen¹⁾. Der Durchgang Emmerich betrug zu dieser Zeit wochendurchschnittlich 100 000 t zu Berg und 350 000 t zu Tal. Der März und die erste Aprilhälfte waren durch eine neue Aufwärtsentwicklung, bedingt durch erhöhten Kohlenversand und Erzimport, gekennzeichnet. Ende April ließen die Kohlenverschiffungen über den Niederrhein etwas nach, während der Erzimport weiter schnell in die Höhe ging. Die auflebende Beschäftigung führte von Mitte März bis Anfang April zu einer vorübergehenden, aber beträchtlichen Anspannung des Frachtenmarktes (Tagesmiete bis zu 9 Pfg. pro t gegenüber einem normalen unteren Grenzsatz von etwa 4 Pfg.). Im Wochendurchschnitt des April betrug der Umschlag in den deutschen Haupt-Rheinhäfen rund 800 000 t, der Bergverkehr Emmerich 215 000 t, der Talverkehr 420 000 t. Der von Anfang Mai bis Anfang Juni währende Bergarbeiterstreik an der Ruhr zog naturgemäß auch die Rheinschiffahrt stark in Mitleidenschaft. Dadurch, daß die Kohle vor dem Schiffstransport großenteils eine Bahnstrecke durchläuft, der Schiffstransport selbst zu den Oberrheinhäfen gegen zwei Wochen dauert, erstreckte sich die Wirkung des Streikes, der die Verkehrsleistung der Rheinschiffahrt vorübergehend auf $\frac{3}{5}$ der vorher erreichten zurückwarf, bis in die dritte Juniwoche. An Stelle der Kohle trat während der Streikwochen als teilweiser Ersatz an Transportgut ein verstärkter Import von Erz. Auch gestaltete sich die Zufuhr englischer Kohle während der Monate Mai und Juni lebhafter. Ende Juni/Anfang Juli erfolgte durch Vermehrung der Transporte Ruhr-Oberrhein eine neue Hebung der Verkehrsleistung, die wieder zu einem

¹⁾ Für 1924 erlaubt die laufende Verkehrsstatistik des Deutschen Delegierten bei der C.I.N.C. erstmalig eine objektive Konjunkturbeobachtung der Rheinschiffahrt.

Tabelle 48. Monatlicher Grenzverkehr Emmerich 1924/25 in 1000 t.
(Einschließlich Rhein—See-Verkehr.)

1924	Zu Berg				
	Kohle	Eisenerz	Getreide ¹⁾	Sonstiges	Zusammen
I	81	129	172	85	467
II	29	133	103	147	412
III	44	207	155	185	591
IV	17	460	158	306	941
V	161	791	110	275	1 337
VI	161	663	90	231	1 145
VII	67	526	147	220	960
VIII	34	577	136	232	979
IX	6	571	192	244	1 113
X	23	608	401	318	1 350
XI	38	561	295	352	1 246
XII	20	630	175	354	1 179
1924	2 855	1 782	1 127	1 101	6 865
(1922	1 859	5 665	1 451	2 667	11 637)
(1913	404	8 641	3 569	7 200	19 814)
1925					
I	9	613	119	314	1 055
II	11	644	105	290	1 050
III	18	730	133	353	1 234

leichten Anziehen der Frachtsätze führte, die aber wieder abebbten. Von Juli bis Ende September bewegte sich der Verkehr auf annähernd gleicher Höhe. Wochendurchschnittlich belief sich der Umschlag der deutschen Haupt-Rheinhäfen auf rund 1 000 000 t. Davon entfielen durchschnittlich 340 000 t auf den Kohlenversand in Duisburg-Ruhrort, 90 000 t auf den der Rheinzeehäfen. Der Durchgang Emmerich bewegte sich zu Berg um durchschnittlich 230 000 t, zu Tal um 415 000 t. Hiermit erreichte der Verkehrsumfang ungefähr den durchschnittlichen des Jahres 1913. Nach 10 Jahren knüpfte die Leistung der Rheinschiffahrt dort an, wo im Sommer 1914 der Abriß erfolgt war. Von Ende September bis Anfang Oktober 1924 nahm der Verkehr erneut eine aufsteigende Richtung und erreichte die Spitzenleistung des Jahres. Dieser Aufschwung beruhte einmal wieder auf einer Steigerung des Kohlenumschlags in Duisburg-Ruhrort, der jedoch von Mitte Oktober ab nachließ, einandermal auf einer plötzlichen Vermehrung der Getreidetransporte von den Seehäfen her, die in der zweiten Oktoberhälfte ihren Höhepunkt erreichten. Der vermehrte Kahnbedarf verursachte ein bedeutendes Steigen der Frachten, das durch den im Oktober sich ungünstig gestaltenden Wasserstand noch verstärkt wurde. Im Durchschnitt des Oktober betrug der Wochenumschlag in den deutschen Haupt-Rheinhäfen 1 085 000 t, davon 375 000 t Kohleversand von Duis-

¹⁾ = Roggen, Weizen, Hafer, Gerste.

Tabelle 49. Monatlicher Grenzverkehr Emmerich 1924/25 in 1000 t.
(Einschließlich Rhein—See-Verkehr.)

1924	Zu Tal						
	Kohle für Export ¹⁾	Kohle für Italien	Kohle für Frankreich und Belgien	Steine Erden	Eisen	Sonstiges	Zusammen
I	228	189	271	52	47	132	919
II	480	286	385	67	62	138	1 418
III	455	505	527	105	101	160	1 853
IV	456	517	481	104	137	116	1 811
V	317	81	163	199	125	178	1 063
VI	347	175	326	264	91	192	1 395
VII	591	213	487	220	137	261	1 909
VIII	578	186	417	204	156	300	1 841
IX	685	72	392	166	124	307	1 746
X	930	154	345	113	145	259	1 946
XI	775	58	84	74	131	245	1 367
XII	872	211	331	69	74	312	1 869
1924	6 714	2 647	4 209	1 637	1 330	2 600	19 137
(1922	4 429			1 947	925	1 587	8 888)
(1913	11 821			1 701	1 969	2 224	17 715)
1925							
I	883	144	264	122	69	264	1 746
II	702	76	248	162	65	221	1 474
III	818	121	280	209	129	200	1 757

burg-Ruhrort, 90 000 t von den Rheinzechen, der Durchgang Emmerich zu Berg 290 000 t, zu Tal 430 000 t. Das bedeutende Hochwasser im November 1924, das vielerorts die Verladeanlagen überschwemmte und an einigen Tagen das Befahren des Stromes verbot, warf die Verkehrsleistung für zwei Wochen wieder beträchtlich zurück. Danach schnellte sie wieder auf annähernd das Höchstmaß von Anfang Oktober empor. Der Durchgang Emmerich wies sogar Ende November 1924 mit einer Wochenziffer von 340 000 t zu Berg, 475 000 t zu Tal einen Rekord auf. Die Frachten, durch das Hochwasser aufgehoben, dann vorübergehend gesenkt, zogen wieder an und erreichten in der ersten Dezemberhälfte mit einer Tagesmiete pro t von 11—12 Pfg. den Höchststand des Jahres, um sich dann wieder zu senken. Die Verkehrsleistung war während des Dezembers rückgängig, weniger der Durchgangsverkehr Emmerich (wochendurchschnittlich 260 000 t zu Berg, 405 000 t zu Tal) als der Verkehr von der Ruhr zum Oberrhein, wo durch schlechten Wasserstand gegen Jahresende über Mannheim hinaus kaum mehr gefahren werden konnte. Der Gesamtumschlag der deutschen Haupt-Rheinhäfen betrug im Wochendurchschnitt des Dezember 890 000 t, davon 310 000 t Kohleversand ab Duisburg-Ruhrort

¹⁾ Einschließlich Braunkohlenbriketts.

und 60 000 t ab Rheinzechen. Insgesamt war das Verkehrsbild des Dezembers gekennzeichnet durch sinkenden Wasserstand, geminderte Verkehrsleistungen, hohe Frachten, wobei letztere sich mit dem Sinken der Verkehrsanforderungen auch ermäßigten.

Die Gesamtleistung der Rheinschiffahrt bzw. der Haupt-Rheinhäfen 1924 veranschaulicht die folgende Aufstellung:

Tabelle 50. Umschlag der Haupt-Rheinhäfen 1924 in 1000 t.

Hafen	Abfuhr	davon Kohle	Zufuhr	davon Kohle	Gesamtumschlag
Straßburg	794	—	1 580	967	2 374
Kehl ¹⁾	82	—	1 209	1 093	1 291
Karlsruhe	265	—	848	508	1 113
Mannheim	794	113	5 760	4 067	6 554
Ludwigshafen ²⁾	265	—	1 348	836	1 613
Worms	50	—	340	141	390
Gustavsburg	15	—	421	342	436
Mainz ³⁾	153	—	438	177	591
Mittelrheinhäfen ⁴⁾	862	—	447	236	1 309
Wesseling	1 344	—	66	65	1 410
Köln	390	—	949	237	1 339
Neuß	218	143	310	10	528
Düsseldorf ⁵⁾	164	—	388	—	552
Rheinhausen	246	—	824	—	1 070
Duisburg	15 544	14 411	2 824	110	18 368
Rheinzechen ⁶⁾	4 241	4 043	2 963	—	7 204

Das Jahr 1924 ist demnach durch einen besonders lebhaften Verkehr nach den höheren Oberrheinhäfen gekennzeichnet. Straßburg, Kehl und Basel weisen neue Höchstziffern für ihren Umschlag auf, wobei allerdings auf die Bedeutung, die bei den ersteren der Reparationskohle zukommt, hingewiesen werden muß. Als fernere Wesenheit des Verkehrs von 1924 zeigt sich die Tatsache, daß die Bedeutung der Kohle als Transportgut 1924 größer wie 1913 oder 1922 war. Besonders stark tritt dies bei dem Talverkehr auf dem Niederrhein zutage, der dank der Kohle das Friedenshöchstmaß von 1913 übertraf. Die gesamte mengenmäßige Verkehrsleistung der Rheinschiffahrt 1924 kann auf mindestens 92 000 000 t Umschlag und Durchgang = 46 000 000 t Verkehr, was etwa 85 vH. des Verkehrs von 1913 bedeutet, veranschlagt werden.

Vorbedingung zur Erreichung dieser Leistung war neben der Verminderung der die Rheinschiffahrt belastenden politischen Einflüsse

¹⁾ Zone A und B.

²⁾ Zahlen nicht vollständig infolge Hafenverwaltung durch die Franzosen.

³⁾ Ohne Amöneburg.

⁴⁾ Umfassend die Häfen und Ladestellen zwischen Rolandseck und Bingerbrück.

⁵⁾ Ohne Heerdt.

⁶⁾ Umfassend die Häfen Homberg, Alsum, Walsum und Orsoy.

Es ist damit zu rechnen, daß die endgültigen Ziffern diese vorläufigen für die Mehrzahl der aufgeführten Häfen übertreffen werden.

eine Hebung der Arbeitsleistung sowohl im Bergbau und der Industrie wie in der Rheinschiffahrt selbst. Durch einen im Mai 1924 abgeschlossenen Tarifvertrag wurde in der Rheinschiffahrt für die Monate März-Oktober eine 10stündige Nachtruhe, für die Monate November-Februar eine 12stündige Nachtruhe festgelegt. Darüber hinaus wurde die Möglichkeit einer weiteren Verkürzung um täglich eine Stunde an 3—4 Tagen in der Woche gegen Sondervergütung gegeben. Bedenkt man, daß die Arbeitsleistung damit wieder den Vorkriegsverhältnissen angenähert war, ferner daß in der zweiten Jahreshälfte 1924 die Verkehrsleistung derjenigen von 1913 entsprach, so bedarf die Tatsache, daß die Rheinschiffahrt trotz einer Vermehrung des Schiffsparkes gegenüber dem Bestand von 1913 um einige hunderttausend Tonnen als vollbeschäftigt bezeichnet werden konnte, der Erklärung. Als Grund bietet sich einmal die Tatsache dar, daß durch die größeren Transporte nach den höheren Oberrheinhäfen sich ein verlängerter Schiffsumlauf ergab. Zweitens war das Verhältnis von Berg- und Taltransporten zwischen Ruhr und Seehäfen weniger günstig. Hatten sich 1913 beide einigermaßen die Wage gehalten, so war 1924 ein größerer Schiffspark für die Taltransporte notwendig, während zu Berg der Raum nur teilweise ausgenutzt wurde. Weiter wurde 1924 über lange Liegezeit mit Reparationskohle beladener Kähne bei der Löschung in den holländisch-belgischen Häfen geklagt. Schließlich trug zu einer Verlängerung des Schiffsumlaufes eine Beschränkung des Bingerlochfahrwassers durch einen gesunkenen Kahn während 10 Monaten bei.

Der Fortfall letzteren Momentes, eine Verminderung der Reparationskohlentransporte sowohl nach Straßburg-Kehl wie über den Niederrhein, vor allem aber ein stockender Absatz der Ruhrkohle in Verbindung mit einem allgemeinen langsameren Geschäftsgang führten Anfang 1925 dazu, daß in der Rheinschiffahrt Beschäftigungsmangel eintrat. Der wochendurchschnittliche Umschlag in den deutschen Haupt-Rheinhäfen senkte sich von 955 000 t im Januar auf 870 000 t im März 1925, dabei der Kohlenversand von Duisburg-Ruhrort von 335 000 t auf 260 000 t, der der Rheinzechen von 80 000 t auf 65 000 t. Der Durchgangsverkehr Emmerich, der im Januar 235 000 t zu Berg, 410 000 t zu Tal pro Woche betrug, belebte sich allmählich durch steigende Erzzufuhren auf 290 000 t zu Berg im März, während der Talverkehr nach vorübergehender Senkung im Februar im März wieder 400 000 t pro Woche erreichte. Die Frachten bröckelten in dieser Zeit allmählich ab. Der Kahnfrachtsatz sank auf den unteren Stand der Vorkriegsjahre, d. h. 0,70 M. pro t Ruhrort-Mannheim, der Schlepplohn auf 1,— M. für die gleiche Relation. Zu gleicher Zeit macht sich das alte Übel der Rheinschiffahrt geltend: Es wird wieder in größeren Mengen neuer Kahnraum erstellt — Großreedereien wie Partikuliere sind sich hierin gleich —, für den eine nutzbringende Verwendbarkeit erst durch eine Entfaltung der übrigen Wirtschaft gegeben werden muß.

Mit Wiederaufnahme der Rheinschiffahrt meldete sich auch die Frage der Binnenumschlagstarife, namentlich für Kohle, wieder zu Wort. Durch einen Antrag vom 1. 2. 1924 nahm das Kohlenkontor

den Angriff wieder auf. In gewisser Hinsicht unabhängig von dem Gesamtzug der Rheinumschlagstarife für Kohle erfolgte Mitte Februar 1924 die Einführung des „Ausnahmetarifs Karlsruhe Nr. 3“ für Kohle ab Kehl im Versand nach der Schweiz. Er senkte die Fracht Kehl-Basel von 7,57 GM. pro t auf 4,50 GM. Später folgte eine gleiche Ermäßigung im Steinkohlenverkehr nach Italien ab Karlsruhe und Mannheim nach Basel. Der allgemeine Kampf ging weiter, obschon es eine Zeitlang den Anschein hatte, als sollten die Bestrebungen der Rheinschiffahrt und der mit ihr einig gehenden Interessentengruppen gegenüber der Hartnäckigkeit der Reichsbahn erfolglos bleiben. Erst die Darlegung des Widersinnes der oberschlesischen Kohlentransporte nach Süddeutschland, die zu einem durchschnittlichen Kilometersatz von 1,4 Pfg., also unter den Selbstkosten der Bahn, erfolgten, durch das Kohlenkontor, namentlich in seiner Eingabe vom 25. 4. 1925, scheint dann doch noch die nötige Durchschlagskraft besessen zu haben. Der Kohlenausnahmetarif 6u, den die Rheinschiffahrt endlich ab 15. 6. 1924 erhielt — vorher hatte ein etwas günstigerer Entwurf der Reichsbahndirektion Karlsruhe im Bereich der Wahrscheinlichkeit gelegen —, blieb hinter den Ermäßigungen des Heidelberger Kompromisses und erst recht hinter den Wünschen der Schiffahrttreibenden zurück. Während der allgemeine Ausnahmetarif 6 für Kohlen bis zu 350 km einen tkm-Satz von 3,3 Pfg. vorsah, dann anstoßend bis 400 km 1,2 Pfg., bis 500 km 0,7 Pfg., bis 600 km 0,4 Pfg., bis 820 km 0,2 Pfg., darüber 1,4 Pfg., war bei dem neuen Ausnahmetarif das Schema wie folgt gestaltet:

Entfernung	Für Mannheim/Rheinau, Frankfurt a. M. Pf. pro tkm	Für Karlsruhe/Kehl, Aschaffenburg Pf. pro tkm
bis 50 km	3,0	2,5
anstoßend		
51—100 km	2,5	2,2
101—200 „	2,0	1,8
201—300 „	1,6	1,6
301—400 „	6,0	6,6
ab 401 km	Ausnahmetarif 6	

Diese Sätze bedeuteten eine immerhin nennenswerte Frachtermäßigung, so z. B. für die Strecke von Mannheim nach Stuttgart (131 km) um 1,10 M. auf 4,40 M., nach Freiburg (196 km) um 2,— M. auf 5,70 M., nach Basel (257 km) um 3,— M. auf 6,70 M., nach Friedrichshafen (333 km) um 2,90 M. auf 9,30 M. Später wurde dieser Tarif auch auf die Häfen Gernsheim und Offenbach sowie nach Wegfall der franko-belgischen Eisenbahnregie im besetzten Gebiet auch auf die Häfen Mainz, Gustavsburg, Worms und Ludwigshafen ausgedehnt. An die Rheinschiffahrt begünstigenden weiteren Tarifen gelangte am 1. Oktober 1924 der Ausnahmetarif 44 für alle Güter der Klassen A bis D und am 24. 1. 1925 der Ausnahmetarif 44a für Getreide für den Wasserumschlagsverkehr zwischen den Oberrheinhäfen und den deutsch-

schweizerischen Übergangsstationen zur Einführung. Daneben bestanden noch im Frühjahr 1925 an Umschlagstarifen solche für Grubenholz, für Salz und für Kali. Indessen brachte die Reichsbahn zum Teil bereits während des passiven Widerstandes, zum Teil erst später in großem Umfang wieder Seehafenausnahmetarife zur Einführung. Während sie gegenüber den Anträgen der Binnenschiffahrt auf Einführung von Umschlagstarifen immer geltend gemacht hatte, daß die geforderten Frachtverbilligungen einen Einnahmeausfall mit sich ziehen würden, ferner, daß Berufungen seitens der Alliierten auf Grund des Art. 326 des Vertrages von Versailles zu gewärtigen seien, setzte sie sich über diese Bedenken in Hinsicht auf die Seehafentarife hinweg. In großem Umfang wurden Ausnahmetarife eingeführt, die dadurch, daß ihre Sätze nur Bruchteile der normalen ausmachten, das Einflußgebiet der Binnenschiffahrt stark beschränkten. Tatsächlich blieben Forderungen Belgiens auf tarifarische Gleichstellung seiner Häfen mit den deutschen nicht aus, so daß im Dezember 1924 acht Seehafenausnahmetarife den Belgiern zugestanden werden mußten. Ab 1. 1. 1925 wurden im Verhandlungsweg auch den holländischen Häfen fünf Seehafenausnahmetarife gewährt. Währenddessen kämpfte die Rheinschiffahrt wie vor dem Kriege um eine gleichberechtigte Behandlung mit den Seehäfen. Sie fand dabei auch die Unterstützung des Reichsverkehrsministeriums, dessen Hauptarbeitsgebiet nach dem Ausscheiden der Reichsbahn auf Grund des Dawesplanes als Reichsbahn-Gesellschaft die Binnenschiffahrt war. Doch setzte die Reichsbahngesellschaft allen diesbezüglichen Bestrebungen weiteren Widerstand entgegen. Es ist sogar nicht abzustreiten, daß in ihrer Verwaltung an maßgebender Stelle auch Kräfte tätig sind, die den Kampfgedanken gegen die Binnenschiffahrt entwickeln. So ist bei Abschluß dieser Arbeit noch nicht abzusehen, ob und wann eine den Gesichtspunkten der Ökonomie wie der Gerechtigkeit gleich Rechnung tragende Arbeitsteilung und Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt eintreten wird.

Zum Schluß der Arbeit sei ein Überblick über den Bestand der deutschen Rheinflotte am 1. April 1925 gegeben. Zugrunde liegen die diesbezüglichen Erhebungen des Deutschen Delegierten bei der C.I.N.C., wie sie in Verfolg der Verordnung 17 der Rheinlandkommission angestellt wurden. Wenn diese auch nicht den Charakter einer amtlichen Bestandsaufnahme — die letzte datiert von Ende 1912¹⁾ — tragen, so kann das Resultat doch auf ziemliche Vollständigkeit Anspruch erheben. Gegenüber jenen hat es den Vorteil, daß es auf verkehrswissenschaftlich anerkegnbaren Grundlagen aufbaut. Während bei den Vorkriegserhebungen des Statistischen Reichsamtes für die Zählungen der Heimatsort — ein wirtschaftlich-juristischer Zwitterbegriff — maßgebend war, sind hier die Schiffe erfaßt, die überwiegend auf dem Rhein (einschließlich des kanalisierten Mains) Verwendung finden. Es sind also z. B. am Rhein beheimatete, aber nicht auf diesem fahrende

¹⁾ Vgl. Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 264: Bestand der deutschen Binnenflotte am 31. 12. 1912.

Tabelle 51.
Kahnbestand der deutschen Rheinflotte am 1. April 1925¹⁾.

Tragfähigkeits- klasse	Reederbesitz		Partikulierbesitz		Gesamtbestand	
	Zahl	t	Zahl	t	Zahl	t
50—100	24	1800	3	200	27	2000
100—200	76	11800	4	700	80	12500
200—300	74	18300	7	1700	81	20000
300—400	65	22500	37	13500	102	36000
400—500	51	22300	71	32300	122	54600
500—600	58	31700	62	33600	120	65300
600—700	57	36600	74	47900	131	84500
700—800	72	53100	70	52100	142	105200
800—900	83	69800	107	90300	190	160100
900—1000	106	103000	72	69100	178	172100
1000—1100	42	43900	52	54500	94	98400
1100—1200	52	59300	37	42100	89	101400
1200—1300	46	57700	54	67800	100	125500
1300—1400	129	172600	52	69500	181	242100
1400—1500	85	125800	56	81600	141	207400
1500—1600	46	71200	29	44300	75	115500
1600—1700	53	87100	12	19600	65	106700
1700—1800	40	69600	6	10400	46	80000
1800—1900	26	47500	2	3700	28	51200
1900—2000	—	—	6	11700	6	11700
2000—2200	6	12400	1	2000	7	14400
2200—2400	7	15900	1	2200	8	18100
2400—2600	2	5000	—	—	2	5000
2600 und mehr	1	3100	—	—	1	3100
Gesamt . . .	1201	1142000	815	750800	2016	1892800

Von den unter Reederbesitz aufgeführten Kahnern eignen Bagger-
unternehmen:

Tragfähigkeitsklasse	Zahl	t
50—100	21	1500
100—200	58	9100
200—300	43	10500
300—400	14	4800
400 und mehr	8	3300
Zusammen . .	144	29200

Schiffe nicht aufgenommen, wohl aber solche, die anderwärts beheimatet
überwiegend auf dem Rhein verwandt werden. Zugleich ist eine Tren-
nung nach Reeder- und Partikulierbesitz vorgenommen worden, wobei
der letztere nach den bei der Darlegung der Partikulierschiffahrt ent-
wickelten Gesichtspunkten gegenüber dem ersteren abgegrenzt wurde.
Daß die Grenze zwischen Reeder und Partikulier in vielen Fällen schwer
zu ziehen ist und die Entscheidung gelegentlich nach Gefühlsmomenten
erfolgen muß, ist fast selbstverständlich. Vorteilhaft erschien es mir

¹⁾ Die Fahrzeuge der Strombauverwaltungen sind außer Ansatz geblieben.

Tabelle 52.
Schlepperbestand der deutschen Rheinflotte am 1. April 1925¹⁾.

PS-Zahl	Reederbesitz		Partikulierbesitz		Gesamtbestand	
	Zahl	PS	Zahl	PS	Zahl	PS
bis 100	21	1500	13	1000	34	2500
100—200	81	11700	32	4600	113	16300
200—300	41	9800	15	3500	56	13300
300—400	15	5000	13	4300	28	9300
400—500	8	3300	—	—	8	3300
500—600	14	7400	2	1000	16	8400
600—700	8	4900	1	600	9	5500
700—800	14	10100	1	700	15	10800
800—900	17	14100	—	—	17	14100
900—1000	20	18400	—	—	20	18400
1000—1100	16	16100	—	—	16	16100
1100—1200	5	5600	—	—	5	5600
1200—1300	17	20800	—	—	17	20800
1300—1400	11	14400	—	—	11	14400
1400—1500	6	8600	—	—	6	8600
1500—1600	4	6000	—	—	4	6000
1600—1700	4	6400	—	—	4	6400
1700—1800	1	1700	—	—	1	1700
1800—1900	3	5400	—	—	3	5400
1900—2000	—	—	—	—	—	—
2000 und mehr	1	2000	—	—	1	2000
Gesamt . . .	307	173200	77	15700	384	188900

Von den unter Reederbesitz aufgeführten Schleppern eigneten Baggerunternehmen:

PS-Zahl	Zahl	PS
50—100	12	800
100—200	17	2400
200—300	5	1200
Zusammen	34	4400

auch den Besitz der Baggerei- bzw. Bauunternehmen im Hinblick auf die Eigenart der Transportleistung wie der Fahrzeuge gesondert anzugeben.

Zieht man von der Gesamtsumme der Kähne = 2016 mit 1 892 800 t den Baggereibesitz mit 144 Kähnen von 29 200 t Tragfähigkeit ab, so bleibt ein übriger Gesamtbestand von 1872 Kähnen mit 1 863 600 t Tragfähigkeit. Durchschnittlich faßt sonach der deutsche Rheinkahn etwa 1000 t. Im Durchschnitt sind die Partikulierkähne kleiner wie die der Reeder, wie dies auch daraus hervorgeht, daß unter den ersteren verhältnismäßig zwischen 600 und 1000 t große Kähne am zahlreichsten sind, bei den Reedern solche von 1300—1500 t. Insgesamt zeigen sich dementsprechend als die gebräuchlichsten Typen einmal Kähne zwischen

¹⁾ Die Fahrzeuge der Strombauverwaltungen sind außer Ansatz geblieben.

800 und 1000 t, einandermal solche zwischen 1300 und 1500 t. Das Übergewicht der letzteren in der Gesamttragfähigkeit beruht größtenteils auf den Neubauten von 1350 t-Kähnen in der Nachkriegszeit. Weit aus der größte Teil der rund 160 000 t, die in der Nachkriegszeit unter deutscher Flagge, fast nur von Reedereien, neu erstellt wurden, ist in diesem Maß erbaut. Diese Schiffe sind gerade noch in der Lage auch den Rhein-Hernekanal zu befahren. Die kleinere Wasserstraße zwingt damit der größeren den Typ auf, somit das vor dem Kriege festzustellende Streben nach größeren Einheiten abbrechend. — Die Aufstellung des Schlepperparkes tut deutlich die geringe Bedeutung des Partikulierbesitzes dar. Es handelt sich hier ausschließlich um durchgängig kleine Schraubenboote, während die stärkeren Radschlepper neben Schraubenbooten jeder Größe nur in Reederbesitz stehen. Bislang setzt sich der Schlepperpark fast ausschließlich aus Dampfern zusammen. Die Motorschleppschiffahrt steht erst im Anfang der Entwicklung.

Außer den Kähnen und Schleppern zählen zur deutschen Rheinflotte 46 Güterboote (= Ladungsdampfer) verschiedenen Typs mit 22 600 t Tragfähigkeit und 19 900 PS (einschließlich der überwiegend im Güterdienst verwandten Personenboote), 20 große Personendampfer (von über 1000 Personen Tragfähigkeit) mit 35 600 Personen Tragfähigkeit und 14 800 PS, 7 mittlere Personendampfer (300—1000 Personen Tragfähigkeit) mit 3900 Personen Tragfähigkeit und 1560 PS, 5 kleine Personendampfer (unter 300 Personen Tragfähigkeit) mit 1000 Personen Tragfähigkeit und 300 PS (Fährboote ausgeschlossen). Abgesehen von den kleinen Personenbooten und einem großen handelt es sich nur um Raddampfer. Nachdem die Kölner Reederei im Frühjahr 1925 ihre drei größeren Boote an die „Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt“ verkauft hat und damit als Personenschiffahrtsunternehmen ausgeschieden ist, befinden sich sämtliche großen deutschen Personendampfer mit Ausnahme des einzigen größeren Schraubenbootes im Besitz der „Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt“.

Ich schließe mit dem Wunsche, der Leser möchte auf Grund der vorstehenden Betrachtungen mit mir in den folgenden Richtlinien einig gehen:

- Freiheit des Verkehrs von politischen Hemmungen,
- Ordnung des gesamten Verkehrswesens gemäß den Selbstkosten der einzelnen Verkehrsmittel, d. h. Verhinderung der Unterdrückung eines tatsächlich billigeren Transportmittels durch ein mit größeren Mitteln ausgerüstetes teureres,
- Erhaltung des Privatbetriebes der Binnenschiffahrt,
- Unterstützung durch eine richtungweisende Verkehrsverwaltung des Staates,
- Heranziehung der Wissenschaft zur materiellen und geistigen Hebung der Praxis.

Quellenverzeichnis der Tabellen.

Abkürzungen; J.B.d.Z.K. = Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

St.d.D.R. = Statistik des Deutschen Reichs.

Tabelle 1. Entnommen und errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1869/1870, S. 29 u. S. 134; 1880, S. 93; 1890, Übersicht II; 1900, Übersicht IIa; 1910, S. 189 u. S. 191; 1913, S. 195 u. S. 196.

Tabelle 2. Zahlen für Ab- und Zufuhr der holländischen und belgischen Häfen 1869 entnommen aus: J.B.d.Z.K. 1869/1870, S. 134, für Ab- und Zufuhr der deutschen Häfen 1869 geschätzt auf Grund der Angaben a. a. O., S. 29—128. Weitere Zahlen entnommen aus: J.B.d.Z.K. 1880, S. 92 (zu ergänzen durch S. 38); 1890, Übersicht II; 1900, Übersicht IIa; 1910, S. 188; 1913, S. 194 und S. 196. Die Zufuhr der minderwichtigen Hafenplätze, die in dem J.B.d.Z.K. 1913 nicht nach Berg- und Talfahrt zergliedert ist, wurde schätzungsweise proportional der Verteilung der Zufuhr der wichtigeren Häfen auf Berg- und Talfahrt verteilt.

Tabelle 3. Errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1869/1870, S. 129—134; 1913, S. 220 bis 223 und S. 248—251.

Tabelle 4. Errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1869/1870, S. 149; 1880, S. 38; 1890, S. 49 u. 50; 1900, S. 81; 1910, S. 95; 1913, S. 97.

Tabelle 5. Errechnet aus den von Schroeder (Die Entwicklung des Absatzes der Ruhr-, Saar- und Wurm-Indekohle in den Jahren 1893—1918. Kölner wi.-so. Diss. W.S. 1922/23) errechneten, von Degen (Die Bedeutung des Rheins für die Standortentwicklung der westdeutschen Industrie. Kölner wi.-so. Diss. W.S. 1922/23) als Tabelle IX wiedergegebenen Zahlen.

Tabelle 6. Entnommen aus: Denkschrift der Arbeitsgemeinschaft für das westdeutsche Binnenschiffahrts- und Hafenesen über die berechtigten Bedürfnisse Frankreichs an Rheintransportmitteln. Duisburg 1920. S. 29.

Tabelle 7. Errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1913, S. 202—214, S. 230—243.

Tabelle 8. Absolute Zahlen entnommen aus: J.B.d.Z.K. 1869/1870. S. 29; 1880, S. 93; 1890, Übersicht II; 1900, Übersicht IIa; 1910, S. 189; 1913, S. 195.

Tabelle 9. Errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1913, S. 220—223 und S. 248—251.

Tabelle 10. Errechnet aus: Statistischer Auszug aus dem Rheinschiffsregister. 19. Aufl., Frankfurt a. M. 1914, S. 46/47.

Tabelle 11. Entnommen aus: Statistischer Auszug aus dem Rheinschiffsregister, 19. Aufl., Frankfurt a. M. 1914, S. 122, S. 138, S. 140.

Tabelle 12. Entnommen aus: J.B.d.Z.K. 1909, S. 152/53; 1910, S. 154/55; 1911, S. 160/61; 1912, S. 158/59; 1913, S. 160/61.

Tabelle 13. Entnommen für die Jahre 1900—1912 aus: Wirminghaus: Denkschrift betr. . . . Organisationsbestrebungen, 1913, S. 40; für 1913 aus Geschäftsberichten der Gesellschaften im Original und in „Der Rhein“, 1914.

Tabelle 14. Entnommen und errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1918, S. 72, S. 297, S. 298.

Tabelle 15. Entnommen und errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1913, S. 195, S. 197; 1914, S. 191, S. 193 (unter Berücksichtigung von J.B.d.Z.K. 1915, S. 280); 1915, S. 181, S. 183; 1916, S. 181, S. 183; 1917, S. 191, S. 193; 1918, S. 191, S. 193. Kolonne 3 = Gesamtverkehrsmenge des Rheins (Tabelle 14) abzüglich Kolonne 2.

Tabelle 16. Entnommen aus: St.d.D.R., Verkehr und Wasserstände der deutschen Binnenwasserstraßen, 1913, Bd. 274, II, S. XXVIII; 1914, Bd. 281, II, S. X; 1915, Bd. 283, II, S. X; 1916, Bd. 285, II, S. IX; 1917, Bd. 286, II, S. IX; 1918, Bd. 288, II, S. VIII.

Tabelle 17. Errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1913, S. 220—223, S. 248—251; 1914, S. 216—219, S. 244—247; 1915, S. 206—209, S. 234—237; 1916, S. 206—209, S. 234—237; 1917, S. 216—219, S. 244—247; 1918, S. 216—219, S. 244—247.

Tabelle 18. Entnommen aus: J.B.d.Z.K. 1913, S. 230—238; 1914, S. 226 bis 234; 1915, S. 216—224; 1916, S. 216—224; 1917, S. 226—234; 1918, S. 226—234.

Tabelle 19. Für die Jahre 1914 und 1915 errechnet aus den wöchentlichen Schleppleistungsnachweisen des Schleppamtes Duisburg, für die Jahre 1916 und 1917 nach persönlichen Mitteilungen von Ingenieur Dr. Radermacher, für 1918 entnommen aus: J.B.d.Z.K. 1918, S. 222/23 und S. 250/51.

Tabelle 20. Errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1913, S. 97; 1915, S. 86; 1916, S. 88; 1917, S. 102; 1918, S. 101.

Tabelle 21. Errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1913, S. 240—243; 1914, S. 236—239; 1915, S. 226—229; 1916, S. 226—229; 1917, S. 236—239; 1918, S. 236—239.

Tabelle 22. Errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1913, S. 235 und S. 238; 1914, S. 231 und S. 234; 1915, S. 221 und S. 224; 1916, S. 221 und S. 224; 1917, S. 231 und S. 234; 1918, S. 231 und S. 234.

Tabelle 23. Zahlen für Ab- und Zufuhr der holländischen und belgischen Häfen entnommen aus J.B.d.Z.K. 1913, S. 196; 1914, S. 192; 1915, S. 182; 1916, S. 182; 1917, S. 192; 1918, S. 192. Zahlen für Ab- und Zufuhr der deutschen Häfen geschätzt, nämlich auf Grund von Errechnungen aus den Angaben betr. den Verkehr in den deutschen Rheinhäfen, J.B.d.Z.K. 1913, S. 194; 1914, S. 190; 1915, S. 180; 1916, S. 180; 1917, S. 190; 1918, S. 190 (vgl. Anmerkung betr. Errechnung zu Tabelle 2, 1913) und einer Mutmaßung der Verteilung des Durchgangs vom und zum Rhein-Herne-Kanal auf Berg- und Talfahrt auf dem Rhein, für die exakte statistische Grundlagen fehlen, an deren Stelle statistische und verkehrsgeographische Anhaltspunkte treten mußten. Es wurde angenommen, daß von dem Verkehr durch Schleuse I zum Rhein (vgl. Tabelle 19) $\frac{3}{4}$ auf die Bergfahrt entfielen, von dem Verkehr durch Schleuse I vom Rhein während der Jahre 1914—1916 $\frac{1}{4}$, 1917—1918 $\frac{1}{2}$ auf die Talfahrt.

Tabelle 24. Absolute Zahlen entnommen aus: J.B.d.Z.K. 1913, S. 195; 1914, S. 191; 1915, S. 181; 1916, S. 181; 1917, S. 191; 1918, S. 191.

Tabelle 25. Entnommen aus: J.B.d.Z.K. 1913, S. 160/61; 1914, S. 158/59; 1915, S. 148/49; 1916, S. 148/49; 1917, S. 164/65; 1918, S. 162/63. (Auch enthalten in den jährlichen Geschäftsberichten der Schifferbörse, abgedruckt in „Der Rhein“, Kriegsjahrgänge.)

Tabelle 26. Entnommen aus Geschäftsberichten im Original und in „Der Rhein“, 1914—1919, sowie auf Grund persönlicher Auskünfte.

Tabelle 27 und 28. Auf Grund von Akten der Schiffsfahrtsgruppe West.

Tabelle 29. Absolute Zahlen entnommen aus: J.B.d.Z.K. 1922, S. 72.

Tabelle 30. Entnommen und errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1919, S. 70—72; 1920, S. 72—74; 1921, S. 72—74; 1922, S. 70—72.

Tabelle 31. Entnommen aus: St.d.D.R., Verkehr und Wasserstände der deutschen Binnenwasserstraßen, 1919, Bd. 296, II, S. VIII; 1920, Bd. 300, II, S. XIX; 1921, Bd. 306, II, S. XVII; 1922, Bd. 308, II, S. XVI.

Tabelle 32. Errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1919, S. 214—217, S. 242—245; 1920, S. 214—217, S. 242—245; 1921, S. 222—225, S. 250—253; 1922, S. 220—223, S. 248—251.

Tabelle 33. Entnommen aus: J.B.d.Z.K. 1919, S. 220/21, S. 248/49; 1920, S. 220/21, S. 248/49; 1921, S. 228/29, S. 256/57; 1922, S. 226/27, S. 254/55.

Tabelle 34. Errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1922, S. 220—223, S. 248—251.

Tabelle 35. Errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1919, S. 207, S. 234—237, S. 249; 1920, S. 207, S. 234—237, S. 249; 1921, S. 215, S. 242—245, S. 257; 1922, S. 213, S. 240—243, S. 255.

Tabelle 36. Errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1919, S. 229—233; 1920, S. 229 bis 233; 1921, S. 237—241; 1922, S. 235—239.

Tabelle 37. Nach persönlicher Mitteilung der Vereinigung für die Verteilung und den Verkauf von Ruhrkohle. Die Zahlen machen keinen Anspruch auf absolute Richtigkeit, kommen jedoch den wirklich gelieferten Mengen ziemlich nahe.

Tabelle 38. Zahlen für 1919—1921 aus: J.B.d.Z.K. 1919, S. 189; 1920, S. 189; 1921, S. 197; für 1922 errechnet aus: J.B.d.Z.K. 1922, S. 195, S. 202—215, S. 230—243.

Tabelle 39. Entnommen aus: St.d.D.R., Verkehr und Wasserstände der deutschen Binnenwasserstraßen, 1922, Bd. 308, II, S. XVII.

Tabelle 40. Entnommen aus: J.B.d.Z.K. 1913, S. 223, S. 251; 1922, S. 223, S. 251.

Tabelle 41. Entnommen aus: J.B.d.Z.K. 1919, S. 162/63; 1920, S. 162/63; 1921, S. 166/67; 1922, S. 158/59 unter Mitheranziehung der Geschäftsberichte der Schifferbörse, abgedruckt in „Der Rhein“, 1920—1922.

Tabelle 42. Entnommen aus Geschäftsberichten im Original und in „Der Rhein“, 1920—1923, sowie auf Grund persönlicher Auskünfte.

Tabelle 43. Beruhend auf der Verkehrsstatistik des Deutschen Delegierten bei der C.I.N.C. — Die eingeklammerten Zahlen sind entnommen aus J.B.d.Z.K. 1923, S. 285—287 und S. 301—303.

Tabelle 44. Entnommen den monatlichen Berichten über den Verkehr der Häfen Straßburg und Kehl Zone B in der Zeitschrift „La Navigation du Rhin“, 1923/24.

Tabelle 45. Entnommen und errechnet aus J.B.d.Z.K. 1923, S. 89 unter Berücksichtigung von Tabelle 14.

Tabelle 46a und b. Errechnet aus J.B.d.Z.K. 1923, S. 279—284 und S. 295 bis 300.

Tabelle 47. Errechnet aus J.B.d.Z.K. 1923, S. 218 und S. 232—274.

Tabelle 48 und 49. Beruhend auf der Verkehrsstatistik des Deutschen Delegierten bei der C.I.N.C. — Die eingeklammerten Zahlen sind errechnet aus J.B.d.Z.K. 1913, S. 249 und 251, S. 221 und 223; 1922, S. 249 und 251, S. 221 und 223.

Tabelle 50. Beruhend auf der Verkehrsstatistik des Deutschen Delegierten bei der C.I.N.C.

Tabelle 51 und 52. Beruhend auf den Erhebungen des Deutschen Delegierten bei der C.I.N.C. (durch direkte Befragung der Eigentümer sowie durch Erfassung der Fahrzeuge im Hafen- und Grenzverkehr).

Literaturverzeichnis.

Arndt, Paul: Antwerpen, Rotterdam und die deutsche Rheinmündung. Stuttgart 1918.

Averdunk, Heinrich: Die Duisburger Börttschiffahrt. Duisburg 1905.

Beckerath, Erwin v.: Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918. — Ders.: Die Wettbewerbslage der deutschen Welthäfen. Im: „Weltwirtschaftlichen Archiv“, 19. Bd. Jena 1923.

Bettgenhaeuser: Die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt im Mittelalter. Leipziger phil. Diss. Leipzig 1895.

Beyerhaus, E.: Der Rhein von Straßburg bis zur holländischen Grenze in technischer und wirtschaftlicher Beziehung. Coblenz 1902.

Böttger, Willy: Die Kohlentarifpolitik der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Kölner wi.-so. Diss. W.S. 1920/21 (nicht gedruckt).

Boer, M. G. de: Leven en Bedrijf van Gerhard Moritz Roentgen, Grondvester van de Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij thans Maatschappij voor Scheeps-en Werktuigbouw „Fijenoord“. Rotterdam 1923.

Bohrmann, Adolf: Die Bedeutung des Rheins für die Schweiz. Kölner wi.-so. Diss. W.S. 1923/24 (nicht gedruckt).

Borgh, R. van der: Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Seeschiffahrt. Köln 1892.

Bubendey, J. F.: Die Rheinschiffahrt und ihre Zukunft. Hamburg 1915.

Burauen, Joseph: Die Stellung des Bezirkseisenbahnrates Köln und der in ihm vertretenen wirtschaftlichen Körperschaften zu den die Rheinschiffahrt berührenden Ausnahmetarifen in den Jahren 1883—1922. Kölner wi.-so. Diss. W.S. 1922/23 (nicht gedruckt).

Centralbureau für Meteorologie und Hydrographie im Großherzogtum Baden: Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse von den Quellen bis zum Austritt des Stromes aus dem Deutschen Reich. Berlin 1889.

Clapp, Edwin J.: Die Rheinschiffahrt. Ihre Entwicklung, die Grundlagen ihrer jetzigen Blüte und ihr Güterverkehr im Jahre 1907. Berliner phil. Diss.

- Berlin 1910. — Ders.: The Navigable Rhine. The development of its shipping, the basis of the prosperity of its commerce and its traffic in 1907. London 1911.
- Danner, Hugo: Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Volkswirtschaft und deren Wiederaufbau. Charlottenburg 1921.
- Degen, Leo: Die Bedeutung des Rheins für die Standortentwicklung der westdeutschen Industrie in der älteren und neueren Zeit. Kölner wi.-so. Diss. W.S. 1922/23 (nicht gedruckt).
- Doerschuck: Genossenschaften in der Binnenschifffahrt — Rhein und Elbe. Heidelberger phil. Diss. Heidelberg 1910.
- Dufourney, Alexis: Der Rhein in seiner technischen und wirtschaftlichen, besonders auch verkehrstarifischen Bedeutung. Übersetzt und ergänzt von J. Landgraf. Berlin 1898.
- Dunkelberg, Karl: Rheinschiffahrts-Lexikon. 2. Aufl. Duisburg 1921.
- Eckert, Christian: Das Mainzer Schiffergewerbe in den letzten drei Jahrhunderten des Kurstaates. Leipzig 1898. — Ders.: Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert. Leipzig 1900.
- Gibelius, Hermann: Studien zur Entwicklungsgeschichte der Häfen am Niederrhein. Kölner wi.-so. Diss. S.S. 1924 (nicht gedruckt).
- Gothein, Eberhard: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert. Schriften des Vereins für Sozialpolitik: Die Schifffahrt der deutschen Ströme. 2. Bd. Leipzig 1903.
- Haelling, Gaston: Le Rhin, Politique, Economique, Commercial. Paris 1921.
- Hecht: Die Entwicklung der Rheinschifffahrt und die Einwirkung des Friedensvertrags. In „Zeitfragen der Binnenschifffahrt“, Heft 8. Duisburg 1921.
- Hengstenberg, Heinrich: Wettbewerb zwischen Rheinschifffahrt und Eisenbahn seit 1900. Bonner phil. Diss. W.S. 1921/22 (nicht gedruckt).
- Henneps, Heinz Adolf: Die französische Rheinschifffahrt. Kölner wi.-so. Diss. S.S. 1924 (nicht gedruckt).
- Hennig, Richard: Rheinschifffahrt und Versailler Friede. Berlin 1921.
- Heubach, Ernst: Skizzen über Verkehrsentwicklung, Frachtpreise und Verkehrspolitik am Oberrhein und in Südwestdeutschland. In: Schriften des Vereins für Sozialpolitik. 89. Bd. Leipzig 1900.
- Hoyer, Rudolph: Der Einfluß der neuen Eisenbahntarife auf die Rheinschifffahrt. „Zeitfragen der Binnenschifffahrt“, Heft 7. Duisburg 1921.
- Humbuel, Sibylle: Der Rhein-Seeverkehr Köln—London in seiner geschichtlichen Entwicklung und betrieblichen Durchführung. Kölner kaufmännische Diplomprüfungsarbeit S.S. 1923 (nicht gedruckt).
- Jasmond, R.: Die Arbeiten der Rheinstrombauverwaltung 1851—1900. O. J. u. O., Druck: Waisenhaus-Druckerei, Halle a. S. (Regierungsdenkschrift).
- Kempkens, Johann: Rhein und Rheinschifffahrt. Soziale Studienfahrten. 2. Bd. M.-Gladbach 1912. — Ders.: Die Ruhrhäfen, ihre Industrie und ihr Handel. Bonn 1914.
- Kuske, Bruno: Die Bonner Schifffahrt im 18. Jahrhundert. — Ders.: Die Rheinschifffahrt zwischen Köln und Düsseldorf vom 16.—19. Jahrhundert. In: „Beiträge zur Geschichte des Niederrheins“. Bd. XX. Düsseldorf 1906.
- Kollbach, Karl: Der Rhein als Handels- und Verkehrsstraße. „Frankfurter zeitgemäße Broschüren“. Bd. XXIV, H. 11. Hamm i. W. 1905.
- Lill, J.: Der Rheinstrom in schiffahrtlicher Beziehung. Düsseldorf o. J. (1902?).
- Löper, Carl: Die Rheinschifffahrt Straßburgs in früherer Zeit und die Straßburger Schifflaut-Zunft. Straßburg 1877.
- Müller, Otto: Die Gewerkschaftsbewegung in der Binnenschifffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Deckpersonals. Kölner wi.-so. Diss. S. S. 1923 (nicht gedruckt).
- Nasse, Walther: Zur Verkehrsbedeutung des Rheins. Rostocker phil. Diss. Rostock 1901. — Ders.: Der Rhein als Wasserstraße. In Schriften des Vereins für Sozialpolitik: Die Schifffahrt der deutschen Ströme. 3. Bd. Leipzig 1905.
- Neuffer, Wilhelm v.: Die Zukunft der Rheinschifffahrt nach dem Weltkrieg und dem Versailler Vertrag mit besonderer Berücksichtigung der Oberrheinfragen. Regensburg 1922.

- Ott, Franz: Entwicklung und Daseinsbedingungen des Rhein-Seeverkehrs. Sonderabdruck aus der Wochenschrift „Der Rhein“. Duisburg 1914. — Ders.: Der Friedensvertrag und seine Bedeutung für die Rheinschiffahrt. In: „Zeitfragen der Binnenschiffahrt“, H. 1. Duisburg 1919.
- Petersilie, Erich: Schiffahrt und Güterverkehr auf dem Rhein während der Jahre 1891 bis 1906 (auf Veranlassung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bearbeitet). Mannheim 1908.
- Pohl, Richard: Organisation und Wirtschaftsführung westdeutscher Binnenhäfen. Kölner wi.-so. Diss. W.S. 1922/23 (nicht gedruckt).
- Rheinurkunden (Rijndocumenten); Sammlung zwischenstaatlicher Vereinbarungen, landesrechtlicher Ausführungsverordnungen und sonstiger wichtiger Urkunden über die Rheinschiffahrt seit 1803, veranstaltet von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. s'Gravenhage — München und Leipzig 1918.
- Schmitz, Walter: Wirtschaftspolitische Fragen der Binnenschiffahrt. Zeitfragen der Binnenschiffahrt, H. 10. Duisburg 1921. — Ders.: Unsere Arbeit. Ebenda H. 1. Duisburg 1919.
- Schoene, Helmut: Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Rheinschiffahrt und sein Einfluß auf die Kohlenzufuhr nach Baden, Württemberg und dem rechtsrheinischen Bayern. Kölner wi.-so. Diss. W.S. 1922/23 (nicht gedruckt).
- Schroeder, Wilhelm: Die Entwicklung des Absatzes der Ruhr-, Saar- und Wurm-Indekohle in den Jahren 1893—1918. Kölner wi.-so. Diss. W.S. 1922/23 (nicht gedruckt).
- Schröter und Reichert: Die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort. Duisburg 1911.
- Schulte, Friedrich: Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahnen. In Schriften des Vereins für Sozialpolitik: Die Schiffahrt der deutschen Ströme. 3. Bd. Leipzig 1905.
- Schumacher, Hermann: Antwerpen, seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben. München/Leipzig 1916.
- Schwabe: Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Verbandsschriften des D.Ö.U. Verbands für Binnenschiffahrt. Nr. XLIV. Berlin 1899.
- Spieß, W.: Rheinkunde (Der werdende Rhein — Das historische Rheinbild — Der schaffende Rhein). Köln 1922—1924.
- Stahl, Ernst: Der Betrieb der Kölner Rheinschiffahrt zur Zeit der französischen Herrschaft. Kölner wi.-so. Diss. W.S. 1923/24 (nicht gedruckt).
- Steins, Heinrich: Die Rheinschiffahrt von Köln bis Mainz vom 15. bis zum 19. Jahrhundert. Bonner phil. Diss. Bonn 1911.
- Stubmann, Peter: Die Rheinschiffahrt. In Schriften des Vereins für Sozialpolitik: Die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben während der Jahre 1900ff. 4. Bd. Verkehrsgewerbe. Leipzig 1903.
- Suppan, C. V.: Wasserstraßen und Binnenschiffahrt. Berlin-Grünwald 1902.
- Symphher, Leo: Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben. 2 Bde. Herausgegeben mit einer Anzahl hervorragender Sachverständiger von Sympher. Berlin 1921.
- Teubert: Die Binnenschiffahrt. 2 Bde. Leipzig 1912 und 1918.
- Ulrich, Franz: Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894. — Ders.: Preussische Verkehrspolitik und Staatsfinanzen. Berlin 1909.
- Vogels, H. und Vogels, W.: Das Rheinlandabkommen sowie die Verordnungen der Hohen Kommission in Coblenz. Dreisprachige Textausgabe mit Erläuterungen. 2 Bde. Bonn 1920 und 1921.
- Weyhenmeyer, Alfred: Die Unternehmungen in der Rheinschiffahrt. Duisburg 1922.
- Wickert, Friedrich: Der Rhein und sein Verkehr. Stuttgart 1903.
- Wiedenfeld, Kurt: Antwerpen im Weltverkehr und Welthandel. München 1915.
- Wirminghaus, Alexander: Die Kölner Rheinschiffahrt im neunzehnten Jahrhundert. Köln 1898. — Ders.: Zur Frage der Wiedereinführung von

Rheinschiffahrtsabgaben. In Schriften des Vereins für Sozialpolitik: Die Schifffahrt der deutschen Ströme. 3. Bd. Leipzig 1903. — Ders.: Der Rhein und die Schifffahrtsabgaben. In Conrads Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. 3. Folge. Bd. XXXIV. Jena 1907. — Ders.: Das Verhältnis der Niederlande zur deutschen Schifffahrtsabgabenpolitik. Köln 1909. — Ders.: Denkschrift zur Beurteilung der wirtschaftlichen Lage und der Organisationsbestrebungen in der Rheinschifffahrt. Köln 1913. — Ders.: Das Verkehrswesen. In „Die Rheinprovinz 1815—1915“. Bonn 1917.

Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Mannheim, München, Straßburg.

Providentia, Rheinschiffs-Register, Frankfurt a. M.

Statistik des Deutschen Reichs: Verkehr und Wasserstände der deutschen Binnenwasserstraßen, Berlin.

Taschenkalender für die Rheinschifffahrt, Mainz.

Wasserstraßen-Jahrbücher, München.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Berlin.

Zeitschrift für die westdeutschen Wasserstraßen: Der Rhein, Duisburg.

Das Rheinschiff, Mannheim.

Die Rheinquellen, Basel.

La Navigation du Rhin, Straßburg.

Geschäftsberichte und Denkschriften der Rheinschiffahrtsgesellschaften.

Die Abschnitte I—IV der vorliegenden Arbeit sind Mitte Dezember 1924, der Abschnitt V Anfang Mai 1925 abgeschlossen.

Anlagen.

Anlage 1. Verzeichnis der in den Vorkriegsjahren am Rhein—See-Verkehr beteiligten Reedereien¹⁾.

Reederei	Zahl der Dampfer	Durchschnittl. höchste Tragfähigkeit auf dem Rhein in t
1. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen	35	800
2. Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft, Köln . .	7	1300
3. Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg	5	1200
4. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Argo“, Bremen .	5	1200
5. Elbinger Dampfschiffahrts-Reederei F. Schichau, Elbing	4	800
6. Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hamburg“, Hamburg	3	700
7. Stockholms Rederi-A. B. „Svea“, Stockholm . .	3	1200
8. Albert Stenzel & Rolke, Stettin	1	1400
9. Reederei Fred. Olsen, Christiania	1	1200
10. Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefen-Fabrikation, Grünwinkel	1	1000
11. A. Hammerstein, Rotterdam	1	500
12. J. Albert, Groningen	1	400

Anlage 2. Verteilung der Kahn- und Schleppmengen auf die Mitglieder des Kohlenkontors 1917.

	Schleppmengen t	Kahn- mengen t
Mathias Stinnes, Mülheim-Ruhr	1 587 000	1 078 200
Franz Haniel & Co., G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort . . .	1 215 000	956 400
Vereinigte Frankfurter Reedereien, G. m. b. H., Duisburg	867 600	856 200
Harpener Bergbau-A.-G., Dortmund	1 143 000	822 000
Raab, Kärcher & Co., G. m. b. H., Duisburg.	819 000	612 900
Hugo Stinnes, Mülheim-Ruhr	555 000	498 360
Thyssensche Handelsges. m. b. H., Hamborn ²⁾	450 000	450 000
Westdeutsche Kohlenhandelsges. m. b. H., Duisburg ³⁾ . .	400 000	400 000

¹⁾ Zusammengestellt auf Grund der Jahresberichte der Zentralkommission 1910—1914. Die in diesen den Berichten der einzelnen Firmen vorangestellten tabellarischen Übersichten sind zum Teil irreführend, insofern teilweise Dampfer in diese aufgenommen sind, die in dem betreffenden Jahr nicht im Rhein-See-dienst verwandt wurden, andere dagegen, die neu in diesem eingesetzt wurden, vergessen sind.

²⁾ Der Anteil der Thyssenschen Handelsgesellschaft vergrößerte sich jährlich um je 100 000 t Schlepp- wie Kahnmengen bis auf 750 000 t ab 1. 4. 1920.

³⁾ Erst ab 1. 4. 1920.

	Schlepp- mengen t	Kahn- mengen t
T. Schürmann Söhne, Duisburg-Ruhrort	380 000	360 000
Winschermann & Co., G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort	400 000	240 000
Stachelhaus & Buchloh, Mülheim-Ruhr	345 000	212 400
De Gruyter & Co., G. m. b. H., Duisburg	249 000	249 000
H. P. Disch, G. m. b. H., Duisburg	270 000	155 400
Lagerhausgesellschaft M. Stromeyer, Konstanz	—	150 490
Josef Schürmann, G. m. b. H., Duisburg	—	132 000
Gebr. Dörtelmann, G. m. b. H., Duisburg	120 000	120 000
Georg Reitz, G. m. b. H., Mainz	108 000	126 300
Adolf Thomae, G. m. b. H., Duisburg	—	86 400
Stöck & Fischer, Bingen	—	73 500
Adolf Harloff, G. m. b. H., Duisburg	63 600	—
Wilhelm Klusmann, Mülheim-Ruhr	60 300	—
Jean Balthazar, Bonn	—	42 600
Nold & Leo, Offenbach a. M.	—	40 200
Rudolf Hannesen, Mülheim-Ruhr	—	20 400
Dieckmann & Müller, Duisburg	—	16 200

Anlage 3. Vertrag zwischen der „Schiffahrtsgruppe“ und den westdeutschen Binnenreedereien.

Zwischen dem Reichs-(Militär-)Fiskus, vertreten durch die Schiffahrtsgruppe beim Chef der Eisenbahnabteilung des preuß. stellv. Generalstabes in Berlin, und den nachverzeichneten Rhein-, Kanal- und Weser-Reedereien:

1. Badische A.G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim,
2. Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vorm. Fendel, Mannheim,
3. „Rhenus“ Transportgesellschaft m. b. H., Mannheim,
4. Neue Karlsruher Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Karlsruhe,
5. Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Mannheim,
6. Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft, Mannheim,
7. Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft, Köln a. Rh.,
8. Rhenania Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Homberg a. Rh.,
9. Allgemeine Flußschiffahrtsgesellschaft A.G., Antwerpen,
10. Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Mannheim,
11. Westfälische Transport-A.G., Dortmund,
12. Lehnkering & Cie., Aktiengesellschaft, Duisburg,
13. See- und Kanalschiffahrt Wilhelm Hemsoth A.G., Dortmund,
14. Schulte & Bruns, Emden,
15. Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft, Bremen,
16. Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus A.G., Münster,
17. Mindener Schleppschiffahrtsgesellschaft, Minden,
18. Oberweser Privat-Schiffer-Vereinigung, Minden,
19. Celler Schleppschiffahrtsgesellschaft, Celle,
20. „Mitgard“, Deutsche Seeverkehrs-Aktiengesellschaft, Nordenham,

ist folgender Vertrag zustande gekommen:

§ 1. Die Schiffahrtsgruppe (S.-G.) überträgt, unter Vorbehalt der in § 7 getroffenen Bestimmungen, ihre gesamten Transporte auf dem Rhein, der Weser und den mit diesen Wasserstraßen in Verbindung stehenden Binnenwasserstraßen und Kanälen den eingangs genannten Reedereien. Diese übernehmen nach Anweisung der S.-G. und ihrer Beauftragten jederzeit nach Maßgabe des verfügbaren und erhältlichen Schiffsraums, jedoch ohne jede Beschränkung zu den in der Anlage zu diesem Vertrag aufgeführten Mindestquantitäten, die ihnen übertragenen Transporte zu Wasser nach und von allen Stationen auf den genannten Wasserstraßen sowie nach und von Antwerpen und Gent.

Auf den 1. und 15. jedes Monats ist seitens des nach § 2 zu bildenden Frachtausschusses zur Ergänzung der in der Anlage verzeichneten Mindestquantitäten eine Tabelle über jede höhere Leistungsmöglichkeit mit Wirkung für die eingangs genannten Reedereien der S.-G. einzureichen.

§ 2. Für die Ausführung der Transporte haftet der S.-G. gegenüber derjenigen Firma, welche den Ladeschein gezeichnet hat. Auf die Beförderung selbst finden die gesetzlichen Vorschriften Anwendung, sowie die in der Anlage zu diesem Vertrag festgesetzten Beförderungsbedingungen und Tarife sowie noch die besonderen Beförderungsbedingungen, welche seitens der S.-G. und dem seitens der eingangs genannten Reedereien zu bildenden Frachtausschuß festgesetzt werden. Genannter Frachtausschuß, zu dessen Bildung die Reedereien verpflichtet sind, trifft alle auf den Transport bezüglichen Anordnungen mit Wirkung für die eingangs genannten Reedereien. Nach außen hin soll der Frachtausschuß durch den Vorsitzenden vertreten sein.

§ 3. Der S.-G. gegenüber treten nur die vorgenannten Reedereien als Unternehmer auf, einerlei, ob ein Transport mit eigenen oder mit fremden Schiffen zur Ausführung kommt. Die Ausführung der Transporte einschließlich Leichterung bei fallendem Wasser, etwa erforderlichen Maßnahmen bei Havarien und dergl. mehr, fällt allein der transportausführenden Reederei zur Last; diese hat auch das Schleppen der Kähne zu besorgen.

Die Transporte selbst sind so auszuführen, wie es das militärische Interesse erfordert. Die seitens der S.-G. und ihrer Beauftragten getroffenen besonderen Anordnungen bezüglich Laden, Fahrt und Löschen sind zu beachten. Die durch letztere Anordnung entstehenden Mehrkosten werden vergütet, soweit der Mehraufwand sachlich begründet ist.

§ 4. Für die ausgeführten Transporte werden die in der Anlage zu diesem Vertrag festgesetzten Frachtsätze vergütet. Die Abrechnung erfolgt mit der S.-G. durch die Reederei, welche den Transport ausgeführt hat. Die Rechnungen sind bei der Meldestelle einzureichen, die die Beladung angewiesen hat. Die Meldestelle gibt die Rechnungen nach sachlicher Prüfung an den zuständigen Beauftragten der S.-G., und dieser an die S.-G. weiter, durch die Anweisung zur Zahlung erfolgt. Für die Transporte, für welche eine Frachtfestsetzung in der Anlage nicht erfolgt ist, wird besondere Vereinbarung mit dem in § 2 genannten Frachtausschuß getroffen.

Die Frachtsätze schließen die Kanalabgaben auf dem Rhein-Hannover- und Dortmund-Ems-Kanal, den Schlepplohn und sonstige Schifffahrtskosten ein. Ausgeschlossen sind und werden besonders vergütet Hafen-, Ufer-, Werft- und Kaigeld, Schleusengeld in den Unterweserhäfen und Main-Kanalabgaben, sowie etwaige Zoll- und Frachtbriefstempel, statistische Gebühren und etwaige weitere der Schifffahrt etwa in Zukunft noch zur Last fallenden Schifffahrtsabgaben.

§ 5. Bei Fahrten innerhalb des besetzten Gebietes trägt die Heeresverwaltung die durch kriegerische Ereignisse den Fahrzeugen zugefügten Schäden.

§ 6. Die S.-G. überträgt den oben genannten Reedereien weiter auch den Umschlag und die Spedition der Güter an den Verlade- bzw. Empfangsplätzen unter Vorbehalt der der Meldestelle übertragenen Abfertigung. Es bleibt vorbehalten, für jeden Umschlagsplatz einen feststehenden Spesentarif in Ergänzung zu diesem Vertrag mit der S.-G. zu vereinbaren. Wo und solange ein solcher Tarif nicht vereinbart ist, gelten die ortsüblichen Sätze.

§ 7. Die obengenannten Reedereien verpflichten sich, auch die Umschlagseinrichtungen der übrigen Speditionsfirmen an den einzelnen Hafenplätzen zu benützen und diesen die gleichen Umschlagsspesen zu bezahlen, die ihnen selbst vergütet werden. Die Verteilung der Umschlagsarbeiten auf die verschiedenen in Frage kommenden Firmen bestimmt die S.-G.

Deutsche Schiffseigner, die in diesem Vertrag nicht aufgeführt sind, können sich bei den von der S.-G. errichteten Meldestellen in das Meldebuch eintragen lassen. Die Meldestellen teilen diesen Kahnraum nach Maßgabe der Verwendbarkeit und der Reihenfolge ihrer Eintragung den Vertragsreedereien zu. Die Vertragsreedereien verpflichten sich, die ihnen zugeteilten Schiffe nach der Tagesfracht zu vergüten.

Den deutschen Besitzern von deutschen Schleppbooten steht gleichfalls das Recht zu, sich jeweils bei der Meldestelle in das Meldebuch eintragen zu lassen. Die Beschäftigung seitens der Vertragsreedereien hat zu erfolgen nach Maßgabe der Verfügbarkeit der Schleppboote in der Reihenfolge ihrer Anmeldung mit Rücksicht auf ihre Verwendbarkeit zu den geltenden Tagessätzen am Tage der Zuteilung des schleppbereiten Schiffes.

Die S.-G. behält sich das Recht vor, bei Streitigkeiten zwischen Schleppkahn- und Schleppbootsbesitzern und Vertragsreedereien entscheidend einzugreifen.

§ 8. Die S.-G. meldet ihre Transporte bei der seitens der S.-G. errichteten Meldestelle an, in deren Bezirk der Verladehafen liegt. Zur Bereitstellung des vorhandenen Laderaums sind die eingangs genannten Reedereien verpflichtet, ihren verfügbaren Kahnraum sofort jeweils bei der Meldestelle ihres Bezirks anzumelden.

Die oben genannten Reedereien verpflichten sich, Heerestransporte nur unter Mitwirkung der S.-G. zu übernehmen; wogegen die S.-G. ihrerseits nur mit Fahrzeugen verfrachtet, welche sich den in diesem Vertrag festgesetzten Frachtbedingungen unterwerfen, soweit die S.-G. Transporte nicht auf eigenen oder auf Zeit gemieteten Fahrzeugen ausführt.

§ 9. Während der Dauer des Krieges sowie noch 3 Monate nach erklärter Demobilmachung ist dieser Vertrag von den oben genannten Reedereien unkündbar.

Die S.-G. ist mit zweiwöchiger Frist zur Kündigung berechtigt. Bei der Unübersichtlichkeit der Entwicklung der Transporte und der Angemessenheit der sich daraus ergebenden Vergütungssätze wird nach Sammlung genügender Erfahrung auf Antrag einer Partei eine sachliche Ergänzung und eventuelle Abänderung des Vertrages vorgesehen.

§ 10. Die oben genannten Reedereien haften der S.-G. dafür, daß sie die ihnen obliegenden Aufgaben mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns oder Reeders erfüllen.

§ 11. (betr. Gerichtsstand).

§ 12. (betr. Stempelkosten).

Auszug aus dem Frachttarif.

Güterart	Frachten von Mannheim-Ludwigshafen, Worms, Mainz nach Köln, Düsseldorf, Duisburg-Ruhrort		Frachten von Duisburg-Ruhrort, Düsseldorf, Köln nach Worms, Mannheim-Ludwigshafen a. Rh.	
	Posten von 150—400 t	Posten über 400 t	Posten von 150—400 t	Posten über 400 t
	in Pfennig pro 100 kg			
Baumwolle und Baumwollabfälle in gepreßten Ballen	50	40	50	40
Zement in Säcken und Fässern	30	25	35	30
Kali und Phosphat, lose	35	25	35	30
Stabeisen	30	25	35	30
Halbzeug	25	20	35	30
Fettwaren in Fässern .	40	25	50	40
Hafer, lose	25	20	40	35
Schwerfrucht, lose . .	22 ¹ / ₂	20 ¹ / ₂	37 ¹ / ₂	32 ¹ / ₂
Grubenholz	30	25	35	30
Bauholz	30	25	35	30
Kalksteine	25	20	35	30
Erbsen, Linsen, Bohnen	40	30	35	25
Mehl in Säcken	35	25	40	35

Von den Vertragsreedereien abzunehmende Mindestquantitäten.

Häfen	Innerhalb Tagen				
	1	2	7	10	15
	in Tonnen				
Straßburg-Kehl	1000	2000	4000	5000	7000
Karlsruhe	1500	3000	5000	6000	8000
Mannheim-Ludwigshafen.	3000	6000	10000	12000	15000
Mainz-Bingen	1000	2000	4000	5000	7000
Frankfurt	1000	2000	4000	5000	7000
Koblenz-Lahnstein-Ander- nach	—	2000	5000	7000	10000
Köln-Mülheim	1500	3000	5000	6000	8000
Düsseldorf-Neuß	—	2000	5000	7000	10000
Duisburg-Ruhrort	5000	7000	15000	20000	30000

Anlage 4.

Programm über Wiederaufbaukohlen für November 1921.

	Koks in Kohle umgerechnet t	Koks nicht in Kohle umgerechnet	
		Monatssoll t	Tagessoll t
A. Frankreich	1 150 000	531 000 Kohle	21 240
		67 000 Braunkohlenbriketts	2 680
		414 000 Koks	13 800
		A 1 012 000	37 720
B. Luxemburg	100 000	10 500 Kohle	420
		6 500 Braunkohlenbriketts	260
		62 000 Koks	2 065
		B 79 000	2 745
C. Belgien .	240 000	214 000 Kohle	8 560
		19 500 Koks	650
		C 233 500	9 210
D. Italien . .	210 000	156 000 Kohle (Ruhr)	6 240
		3 000 Koks „	100
		50 000 Kohle (Oberschles.)	2 000
		D 209 000	8 340
	1 700 000	961 500 Kohle	38 460
		73 500 Braunkohlenbriketts	2 940
		498 500 Koks	16 615
		1 533 500	58 015

Verteilung der wirklichen Mengen (also Koks nicht in Kohle umgerechnet), getrennt nach Empfangsländern und Erzeugungsgebieten.

A. Frankreich.	Monats- soll t	Tages- soll t
I. Von der Ruhr.		
a) Bahnweg.		
Über Montzen.		
Dienstkohle für die Staatsbahn — Achères	30 000	1200
Mission française — Jeumont	27 500	1100
Montzen	57 500	2300
Über Herbesthal.		
Dienstkohle für die Nordbahn — Anor	24 000	960
„ „ „ Ostbahn — Givet	25 000	1000
Herbesthal	49 000	1960
Über Ehrang.		
Koksverteilungsstelle Ehrang (Kohle)	10 000	400
„ „ „ (Koks)	406 000	13 535
Ehrang	416 000	13 535
Über Emden.		
Westf. Transport-A.-G., Emden (Kohle) . Emden	7 000	280
Zusammenstellung.		
Montzen	57 500	2300
Herbesthal	49 000	1960
Ehrang	416 000	13 935
Emden	7 000	280
a) Bahnweg	529 500	18 475
b) Wasserweg.		
Oberrhein.		
Über Straßburg, Lauterburg oder Kehl (Kohle)	97 500	3900
„ „ „ „ „ (Koks)	8 000	265
Oberrhein	105 500	4165
Niederrhein.		
Über Rotterdam (Kohle)	147 000	5880
„ Antwerpen „	75 000	3000
„ Gent „	78 000	3120
Niederrhein	300 000	12 000
Oberrhein	105 500	4165
b) Wasserweg	405 500	16 165
a) Bahnweg	529 500	18 475
I. Von der Ruhr	935 000	36 640
II. Vom Aachener Gebiet.		
Über Herbesthal.		
Dienstkohle für die Nordbahn — Anor	6 000	240
Mission française — Givet (Kohle).	3 000	120
Herbesthal	9 000	360

	Monats- soll t	Tages- soll t
Herbesthal	9 000	360
Über Ehrang.		
Nach Diedenhofen über Ehrang (Kohle) Ehrang	1 000	40
II. Vom Aachener Gebiet	10 000	400
III. Vom Rheinischen Braunkohlengebiet.		
a) Bahnweg.		
Mission française — Maubeuge über Herbesthal.	30 000	1 200
Service de réception — Diedenhofen über Ehrang	17 000	680
Mission française — Lauterburg über Worms-Ludwigs- hafen-Berg Grenze	10 000	400
a) Bahnweg	57 000	2 280
b) Wasserweg.		
Oberrhein — Straßburg oder Ludwigshafen	10 000	400
III. Vom Rheinischen Braunkohlengebiet	67 000	2 680
Frankreich.		
Bahn- und Wasserweg.		
I. Von der Ruhr	935 000	34 640
II. Vom Aachener Gebiet	10 000	400
III. Vom Rheinischen Braunkohlengebiet	67 000	2 680
	1 012 000	37 720
B. Luxemburg.		
I. Von der Ruhr.		
a) Bahnweg.		
Koksverteilungsstelle Ehrang (Koks)	33 000	1 100
„ „ (Steinkohlenbriketts)	500	20
a) Bahnweg	33 500	1 120
b) Wasserweg.		
Oberrhein (Kohle)	9 000	360
I. Von der Ruhr	42 500	1 480
II. Vom Aachener Gebiet.		
Über Kalterherberg-Ufflingen (Koks)	29 000	965
„ Ehrang (Kohle)	1 000	40
II. Vom Aachener Gebiet	30 000	1 005
III. Vom rheinischen Braunkohlengebiet.		
Trois-Vierges über Kalterherberg-Ufflingen	1 500	60
Luxemburg über Kalterherberg-Ufflingen	5 000	200
III. Vom rheinischen Braunkohlengebiet	6 500	260

	Monats- soll t	Tages- soll t
Luxemburg.		
Bahn- und Wasserweg.		
I. Von der Ruhr	42 500	1 480
II. Vom Aachener Gebiet	30 000	1 005
III. Vom rheinischen Braunkohlengebiet	6 500	260
	79 000	2 745
C. Belgien.		
Von der Ruhr.		
a) Bahnweg.		
Über Montzen.		
Beauftragter des belgischen Wirtschaftsministeriums, Aachen West-Grenze (Kohle)	90 000	3 600
dsgl. (Koks)	15 000	500
a) Bahnweg	105 000	4 100
b) Wasserweg.		
Niederrhein (Kohle)	124 000	4 960
„ (Koks)	4 500	150
b) Wasserweg	128 500	5 110
a) Bahnweg	105 000	4 100
	233 500	9 210
Belgien behält sich vor, bis zu 8000 t Braunkohlenbriketts als Ersatz für eine in Übereinstimmung mit der deutschen Kohlenkommission festzusetzende Menge anzufordern.		
D. Italien.		
Von der Ruhr.		
a) Bahnweg.		
Ruhr—Brenner—Italien	20 000	800
b) Wasserweg.		
Oberrhein.		
Auf dem Oberrhein bis Rheinau, von dort auf dem Bahnweg über Basel nach Domodossola (Kohle)	50 000	2 000
Niederrhein.		
Über Rotterdam (Kohle)	86 000	3 440
„ „ (Koks)	3 000	100
b) Wasserweg	139 000	5 540
a) Bahnweg	20 000	800
I. Von der Ruhr	159 000	6 340
II. Von Oberschlesien	50 000	2 000
Italien	209 000	8 340

Anlage 5. Das Netz der Rheinschiffahrts-Konzerne Ende 1924.

- I. Rhein-See-Konzern (Preußische Rheinschiffahrtsgruppe).
 Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft: Köln, Mainz.
 Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft: Mannheim, Eßlingen, Heilbronn, Karlsruhe, Köln, Lörrach, Ludwigshafen, Passau, Reutlingen, Singen, Stuttgart.
 Rhein- und See-Speditions-Gesellschaft: Köln, Frankfurt a. M., Mainz.
 Niederrheinische Dampfschlepp-Schiffahrts-Gesellschaft: Düsseldorf.
 Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft: Münster, Bremen, Duisburg, Emden, Groningen, Hamm, Hannover, Haren a. d. Ems, Meppen.
 N.V. Rijn-en Zee-Transport-Maatschappij: Rotterdam.
 Société Anonyme belge Phénix Rhéan: Antwerpen.
- II. Fendel-Konzern (Badische Rheinschiffahrtsgruppe).
 Badische Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport: Mannheim, Kehl.
 Rheinschiffahrt Aktiengesellschaft vormals Fendel: Mannheim, Duisburg-Ruhrort.
 Karlsruher Schiffahrts-Aktiengesellschaft: Karlsruhe.
 Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.: Ludwigshafen.
 Rhenus Transportgesellschaft m. b. H.: Frankfurt a. M., Aachen, Aschaffenburg, Berlin, Bodenbach, Cronenberg, Dresden, Düsseldorf, Elberfeld, Hagen i. W., Hamburg, Hohenlimburg, Karlsruhe, Köln, Mainz, Mettmann, Münster i. W., Nürnberg, Ohligs, Remscheid, Ronsdorf, Velbert.
 Rhenus Aktiengesellschaft für Schiffahrt und Spedition: Basel.
 N.V. Standaard Transport Maatschappij: Rotterdam.
 Scaldia Société Anonyme de Transports et d'Expéditions: Antwerpen.
- III. Rhenania-Konzern (Bayerische Rheinschiffahrtsgruppe).
 Rhenania Speditions-Gesellschaft m. b. H.: Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl.
 Rhenania Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.: Homberg, Rotterdam.
 Allgemeine Speditions-Gesellschaft A.G.: Duisburg, Bremen, Cleve, Emden, Gelsenkirchen, Hamburg, Hannover, Köln, Wesel.
 Carl Presser & Co., G. m. b. H.: Frankfurt a. M., Offenbach, Hanau.
 Bavaria Schiffahrts- und Speditions-A.G.: Bamberg, Aschaffenburg, Frankfurt a. M., Fürth, Kitzingen, Nürnberg, Passau, Regensburg, Schweinfurt, Würzburg.
 Bavaria Lagerhaus- und Transportgesellschaft m. b. H.: München.
 Münchener Lagerhaus-Ostbahnhof G. m. b. H.: München.
 Rhenania Wormser Lagerhaus- und Speditions-A.G.: Worms.
 Conrad Jung: Mainz, Gustavsburg, Bingen.
 Detlof Vogt: Berlin.
 Neptun Transport- und Schiffahrts-A.G.: Basel.
 N.V. Gebr. van Uden's Scheepvaart en Agentuur Maatschappij: Amsterdam, Rotterdam.
 Navex Société d'Expédition et de Navigation S.A.: Antwerpen.
 Société Anonyme belge de Navigation fluviale: Antwerpen.

Anlage 6. Satzung des Befrachtungskontors des Partikulierschifferverbandes „Jus et Justitia“, E. V., Duisburg-Ruhrort, nach dem Stand vom Februar 1921.

§ 1. Zur Erhaltung der Existenz der selbständigen Partikulierschiffer errichtet der Partikulierschiffer-Verband „Jus et Justitia“, E. V., zu Duisburg-Ruhrort ein Befrachtungskontor mit dem Sitz in Duisburg-Ruhrort.

§ 2. Die Tätigkeit des Befrachtungskontors erstreckt sich auf das Gebiet des Rheins und der mit dem Rhein in Verbindung stehenden Wasserstraßen unter Einschluß der Ems und Weser, sowie der holländischen und belgischen Gewässer.

Sobald ein besonderes Bedürfnis vorliegt, kann der geschäftsführende Ausschuß die Errichtung weiterer Geschäftsstellen des Befrachtungskontors an wichtigen Verkehrsplätzen beschließen, und finden dann die vorliegenden Satzungen auf das erweiterte Tätigkeitsgebiet des Befrachtungskontors entsprechende Anwendung.

§ 3. Zweck und Aufgabe des Befrachtungskontors ist:

- a) eine möglichst große Anzahl von Partikulierschiffen zusammenzufassen, um eine den jeweiligen Verkehrsverhältnissen entsprechende Gestaltung der Frachten, eine gleichmäßige Beschäftigung der Mitglieder, die ihre Schiffe nur durch Vermittlung des Befrachtungskontors befrachten lassen, zu erzielen. Die Tätigkeit des Befrachtungskontors ist auf diese Vermittlung beschränkt;
- b) die mit dem Schiffahrtsbetriebe in Verbindung stehenden Interessen und Rechte seiner Mitglieder zu wahren (Erhaltung reiner Verträge, Vertrags-scheine, Charterpartien, Konnossemente, Frachtbriefe usw.);
- c) Regelung der aus dem Fracht- und Mietgeschäft entstehenden Streitigkeiten der Mitglieder des Befrachtungskontors gegen Verlader und Empfänger, sowie Führung der hieraus eventuell entstehenden Prozesse.

§ 4. Die Verwaltung des Befrachtungskontors wird unabhängig von denjenigen des Partikulierschiffer-Verbandes „Jus et Justitia“ und ausschließlich für Rechnung der Gesamtheit der Beitretenden (Mitglieder des Befrachtungskontors) geführt, welche auch alle maßgebenden Beschlüsse fassen und die Leitung des Befrachtungskontors selbst bestimmen.

§ 5. Der Beitritt ist jedem unbescholtenen Partikulierschiffer gestattet und erfolgt durch die Unterzeichnung des hier angeschlossenen Vertragsformulars auf die Dauer der darin angegebenen Zeit.

§ 6. Die Mitglieder des Befrachtungskontors sind verpflichtet:

- a) ihre Schiffe spätestens am zweiten Tage ihres Eintreffens am Bestimmungsort, sowie nach Leersein bei der zuständigen Geschäftsstelle des Befrachtungskontors persönlich, telephonisch oder durch Beauftragten anzumelden. Die telephonische Anmeldung bedarf schriftlicher Bestätigung;
- b) ihre Schiffe, soweit nicht Ausnahmen auf Grund des § 7 stattfinden, in der Reihenfolge der Anmeldung und nur durch Vermittlung des Befrachtungskontors beladen zu lassen;
- c) Frachten nur zu den von dem Befrachtungskontor genehmigten Sätzen zu übernehmen und ihre Schiffe nur im Einverständnis mit dem Befrachtungskontor, sowohl was die Zeit als auch die Höhe der Mietsätze anbelangt, in Tagesmiete zu vergeben;
- d) sämtliche Fracht- und Mietverträge nur auf den Bureaus des Befrachtungskontors oder im Einvernehmen mit demselben abzuschließen und unter Verwendung der vorgeschriebenen Formulare zu unterzeichnen;
- e) ein Eintrittsgeld in Höhe von 5 Pfennig für jede Tonne (1000 kg) der Tragfähigkeit ihrer Kähne zu entrichten;
- f) zur Bestreitung der Verwaltungskosten einen Beitrag zu leisten, der von der Jahreshauptversammlung der Mitglieder jeweils auf eine bestimmte Zeit festgesetzt wird.

§ 7. Die Befrachtung der Schiffe erfolgt grundsätzlich in der zeitlichen Reihenfolge der Anmeldung der Ladebereitschaft unter Berücksichtigung der Abmessungen und Tauglichkeit der Schiffe. Jedes Mitglied ist berechtigt, von dem ihm nach der Anmeldung zustehenden Rang zurückzutreten und tritt damit an die nächste Stelle.

§ 8. Finden aus dem Fracht- und Mietgeschäft entstehende Differenzen auf gütlichem Wege keine Erledigung, dann führt das Befrachtungskontor nach Begutachtung des geschäftsführenden Ausschusses für die Mitglieder Klage. Die hieraus entstehenden Prozeßkosten gehen zu drei Vierteln für Rechnung des Befrachtungskontors und zu einem Viertel für Rechnung des in Frage kommenden Mitgliedes.

§ 9. Die Leitung des Befrachtungskontors obliegt:

1. dem geschäftsführenden Ausschuß,
2. der Mitgliederversammlung.

§ 10. Der geschäftsführende Ausschuß besteht aus einem Vorsitzenden und zwei Stellvertretern, sowie einer entsprechenden Anzahl von Beisitzern. Die Mitglieder des geschäftsführenden Ausschusses werden in der Hauptversammlung (§ 13 Abs. 1) jeweils auf die Dauer von 2 Jahren gewählt. Hierbei wird auch die Zahl der Beisitzer bestimmt. Von den Beisitzern scheidet in jedem Jahre die Hälfte aus, wobei auf ein möglichst gleichmäßiges Ausscheiden von fahrenden und nichtfahrenden Mitgliedern Bedacht genommen werden soll. Bis die Reihenfolge des Ausscheidens feststeht, entscheidet das Los, wer auszuscheiden hat. Wiederwahl für ausscheidende Mitglieder ist zulässig.

§ 11. Der geschäftsführende Ausschuß bestellt die Geschäftsführer in der erforderlichen Anzahl, mit denen er vertragliche Abmachungen trifft. Über diese vertragliche Abmachung ist der Hauptversammlung jeweils Bericht zu erstatten.

§ 12. Der geschäftsführende Ausschuß stellt mit dem Geschäftsführer jeweils nach Maßgabe der allgemeinen Verkehrsverhältnisse diejenigen Frachten fest, welche stets den von dem Befrachtungskontor vermittelten Reisen zugrunde gelegt werden. In gleicher Weise werden die jeweiligen Mietsätze festgelegt.

§ 13. Alljährlich möglichst im Monat Januar findet eine Hauptversammlung der Mitglieder statt, in welcher der Jahres- und Rechenschaftsbericht zu erstatten ist, die Wahlen für den geschäftsführenden Ausschuß vorgenommen werden und der nach § 6f. zu leistende Beitrag festgesetzt wird.

Die Leitung der Versammlung obliegt dem Vorsitzenden des geschäftsführenden Ausschusses oder dessen Stellvertreter oder bei Behinderung beider einem anderen Mitglied des geschäftsführenden Ausschusses. Die Versammlung ist ohne Rücksicht auf die Zahl der Erschienenen beschlußfähig. Jedes Mitglied des Befrachtungskontors ist stimmberechtigt. Stellvertretung durch ein anderes Mitglied des Befrachtungskontors oder durch den betreffenden Schiffsführer durch schriftliche Bevollmächtigung ist zulässig.

§ 14. Die Einberufung der Versammlung erfolgt durch den geschäftsführenden Ausschuß mittels Publikation in den für die Schifffahrt maßgebenden Zeitungen und Zeitschriften mit Frist von zwei bis drei Wochen.

§ 15. Der geschäftsführende Ausschuß kann nach Bedarf auch außerordentliche Versammlungen einberufen, für welche die gleichen Bestimmungen wie für die Hauptversammlung gelten. Auf Antrag von einem Zehntel aller Mitglieder muß die Einberufung einer solchen Versammlung erfolgen.

§ 16. Im Falle der Zuwiderhandlung gegen die vorliegenden Satzungen, insbesondere mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 6a bis d verfällt das betreffende Mitglied in eine Konventionalstrafe bis zu 25 vH. der aus demjenigen Geschäft erzielten Einnahme, bei dessen Abschluß die Bestimmungen der Satzungen übertreten wurden. Über die Einziehung und Bemessung der Konventionalstrafe beschließt der geschäftsführende Ausschuß. Berufung gegen diese Entscheidung an die Hauptversammlung der Mitglieder ist zulässig. Jedoch wird dadurch die Einziehung der Konventionalstrafe nicht aufgehalten.

Durch Zahlung dieser Konventionalstrafe wird der Anspruch auf Erfüllung der Vertragspflichten oder der Anspruch auf Ersatz eines höheren Schadens nicht ausgeschlossen.

§ 17. Bei fortgesetzter Vertragsverletzung ist der geschäftsführende Ausschuß berechtigt, die Mitgliedschaft mit sofortiger Wirkung zu kündigen, und hat das Mitglied beim Austritt keinerlei Rechte und Ansprüche dem Befrachtungskontor gegenüber. Dagegen hat er für eventuellen Verlust bis zum Austrittstage aufzukommen.

§ 18. Über die Einnahmen und Ausgaben des Befrachtungskontors wird Rechnung geführt. Über die Verwendung des etwa vorhandenen Überschusses beschließt die Hauptversammlung der Mitglieder. Diese haben auch für einen etwa entstandenen Verlust aufzukommen, über dessen Deckung die Mitgliederversammlung beschließt. Die Hauptversammlung hat das Recht, zwei Rechnungsrevisoren zu ernennen, denen die vierteljährliche Revision der Kasse obliegt.

§ 19. Etwaige Streitigkeiten zwischen dem Befrachtungskontor und seinen Mitgliedern oder unter Mitgliedern wegen solcher Ansprüche, welche die Zugehörigkeit zum Befrachtungskontor betreffen, werden einem zu diesem Zwecke zu errichtenden Schiedsgericht unterbreitet. Außerdem steht sowohl dem Mitglied als auch dem Befrachtungskontor der besondere Rechtsweg offen.

Schlußbestimmung. Das Befrachtungskontor tritt erst dann in Tätigkeit, wenn nach Ansicht einer durch den geschäftsführenden Ausschuß einzuberufenden Versammlung eine genügend große Anzahl von Kähnen zum Beitritt angemeldet ist. Die Mitgliedschaft tritt sofort bei Unterzeichnung des Vertrages in Kraft.

Anlage 7. Reparationslieferungen von Binnenschiffsneubauten an Frankreich und Belgien¹⁾.

1. An Frankreich.

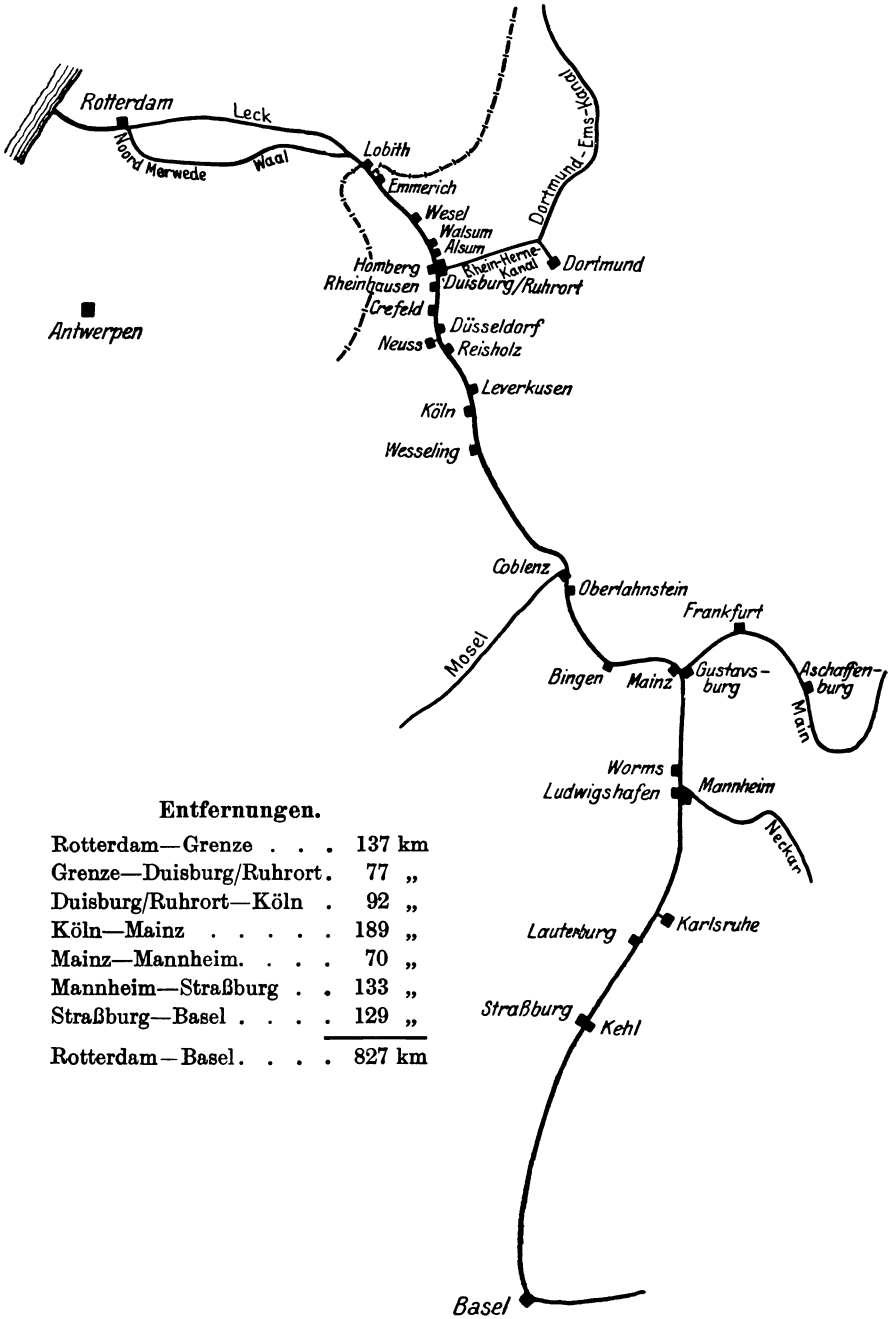
- a) Bis zu Beginn der Ruhraktion geliefert:
 - 84 Penichen zu je 350 t.
- b) Während der Ruhraktion von den Franzosen beschlagnahmt:
 - 77 Penichen zu je 350 t.
 - 12 Campine-Kähne zu je 600 t.
 - 20 Rheinkähne zu je 1350 t.
 - 1 Dampfer zu 350 PS.
- c) Nach dem Staatsvertrag vom 15. 4. 1924 geliefert:
 - 357 Penichen zu je 350 t.
 - 16 Rheinkähne zu je 1350 t.
 - 3 Radschlepper zu je 1275 PS.

2. An Belgien.

- a) Bis zu Beginn der Ruhraktion geliefert:
 - 5 Campine-Kähne zu je 600 t.
- b) Nach dem Staatsvertrag vom 15. 4. 1924 geliefert:
 - 70 Campine-Kähne zu je 600 t.
 - 6 Rheinkähne zu je 1000 t.
 - 1 Rheinkahn zu 1350 t.
 - 8 Motorkähne zu je 160 t.
 - 20 Motorkähne zu je 280 t.
 - 1 Schraubenschlepper zu 350 PS.
 - 3 Schraubenschlepper zu je 465 PS.
 - 2 Radschlepper zu je 1275 PS.

¹⁾ Nach Angaben des Reichskommissariats für Reparationslieferungen, Geschäftsstelle Duisburg.

Skizze des Rheinlaufes von Basel bis Rotterdam.



Entfernungen.

Rotterdam—Grenze . . .	137 km
Grenze—Duisburg/Ruhrort. . .	77 „
Duisburg/Ruhrort—Köln . . .	92 „
Köln—Mainz	189 „
Mainz—Mannheim.	70 „
Mannheim—Straßburg . . .	133 „
Straßburg—Basel	129 „
Rotterdam—Basel.	827 km

Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte. Von Dr. rer. pol. Hans E. Priester, Hamburg. (Etwa 110 S.) Erscheint im Herbst 1925

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Von Professor Dr. E. Sax. Zweite, neubearbeitete Auflage.
Erster Band: Allgemeine Verkehrslehre. (208 S.) 1918. 8,40 Goldmark
Zweiter Band: Land- und Wasserstraßen, Post, Telegraph, Telefon. (542 S.) 1920. 17 Goldmark
Dritter (Schluß-) Band: Die Eisenbahnen. Mit Anschluß einer Abhandlung von Prof. Dr. E. von Beckerath, Kiel. (624 S.) 1922. 20 Goldmark

Grundzüge der technischen Wirtschafts-, Verwaltungs- und Verkehrslehre. Von Oberregierungs- und Baurat Professor E. Mattern, Berlin. Mit 35 Abbildungen im Text. (358 S.) 1925.
18 Goldmark; gebunden 19,50 Goldmark

Das Energiewirtschaftsproblem in Bayern. Eine technisch wirtschaftlich-statistische Studie. Von Dr.-Ing. Otto Streck, Diplom-Ingenieur. Mit 23 Textabbildungen. (116 S.) 1923. 3,60 Goldmark; 4,40 Goldmark

Die betriebswirtschaftliche Organisation in Speditionsgroßbetrieben. Von Dr. rer. pol. Ludwig Pontow, Diplom-Kaufmann. Mit 1 Tafel. (130 S.) 1922. 4 Goldmark; gebunden 5 Goldmark

Der Übersee-Maschinenhandel. Eine Abhandlung über seine Gestaltung und über die sich in ihm auswirkenden Wechselbeziehungen zwischen Wirtschaft und Technik. Von Wilhelm Thiemann, Ingenieur und Abteilungsleiter der Firma Simon, Evers & Co., G. m. b. H., Hamburg. Mit 14 Abbildungen im Text. (257 S.) 1924. Gebunden 11 Goldmark

Die Exportmöglichkeiten der deutschen Maschinenindustrie. Von Fritz Reuter. Mit einem Geleitwort von Ludwig Bernhard, ord. Professor der Staatswissenschaften an der Universität Berlin. Mit 10 Textabbildungen. (140 S.) 1924. 6,60 Goldmark

Überseeischer Maschinenexport. Ein Leitfaden für Maschinenfabrikanten und Ingenieure, die nach Übersee gehen. Von Hermann Scherbak, Ingenieur in Hamburg. (112 S.) 1911. 3 Goldmark

Der Zug nach U. S. A. Gedanken nach einer Amerikareise 1924. Von Dr.-Ing. P. Riebensahm, o. Professor an der Technischen Hochschule zu Berlin. Mit 7 Bildern. (22 S.) 1925. 1 Goldmark

Die Ordnung des Wirtschaftslebens. Von Werner Sombart. (Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft, Lieferung XXXV.) (68 S.) 1925. 3,60 Goldmark

Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Von Privatdozent Dr. **Erwin von Beckerath**, Leipzig. (287 S.) 1918. 11 Goldmark

Das Seefracht-Tarifwesen. Von Dr. **Kurt Giese**, Oberregierungsrat in Hamburg. (395 S.) 1919. 16,80 Goldmark

See- und Seehafenbau. Von Regierungs- und Baurat **H. Proetel**, Magdeburg. Mit 292 Textabbildungen. (Handbibliothek für Bauingenieure, III. Teil: Wasserbau, 2. Band.) (231 S.) 1921. Gebunden 7,50 Goldmark

Kulturtechnischer Wasserbau. Von Geh. Reg.-Rat Prof. **E. Krüger**, Berlin. Mit 197 Textabbildungen. (Handbibliothek für Bauingenieure, III. Teil: Wasserbau, 7. Band.) (300 S.) 1921. Gebunden 9,50 Goldmark

Festigkeit der Schiffe. Von Dipl.-Ing. Dr. **W. Dahmann**, Hamburg. Mit 129 Abbildungen im Text und 28 Tabellen. (202 S.) 1925. 18 Goldmark; gebunden 19,50 Goldmark

Schiffs-Ölmaschinen. Ein Handbuch zur Einführung in die Praxis des Schiffsölmaschinenbetriebes. Von Direktor Dipl.-Ing. Dr. **Wm. Scholz**, Hamburg. Dritte, verbesserte und erweiterte Auflage. Mit 188 Textabbildungen und 1 Tafel. (276 S.) 1924. Gebunden 13,50 Goldmark

Schnellaufende Dieselmotoren. Beschreibungen, Erfahrungen, Berechnung, Konstruktion und Betrieb. Von Professor Dr.-Ing. **O. Föppl**, Marinebaurat a. D., Braunschweig; Dr.-Ing. **H. Strombeck**, Obering., Leunawerke, und Professor Dr. techn. **L. Ebermann**, Lemberg. Dritte, ergänzte Auflage. Mit 148 Textabbildungen und 8 Tafeln, darunter Zusammenstellungen von Maschinen von AEG, Benz, Daimler, Danziger Werft, Deutz, Germaniawerft, Görlitzer M.-A., Körting und MAN Augsburg. (246 S.) 1925. Gebunden 11,40 Goldmark

Die Anwendung der Gleichung der drei Momente (Clapeyron'schen Gleichung) im Schiffbau. Von Schiffbau-Dipl.-Ing. **P. A. H. Lorenz**. Mit 78 Textabbildungen. (38 S.) 1925. (Sonderabdruck aus »Werft — Reederei — Hafen«, 5. Jahrgang 1924, Heft 22—24 und 6. Jahrgang 1925, Heft 1—3.) 4,50 Goldmark

Der Glühkopfmotor in Schiffahrt, Industrie und Landwirtschaft. Von Oberingen. **Siebert Welsch**. Mit 85 Abbildungen im Text und 24 Tabellen. (126 S.) 1925. 7,50 Goldmark

Deutsche Handelsschiffsölmotoren. Von Professor **Walter Mentz**, Danzig-Zoppot. (24 S.) 1923. (Sonderabdruck aus »Werft — Reederei — Hafen«, Heft 9 und 10.) 1,20 Goldmark

Hilfstafeln zur terrestrischen Ortsbestimmung nebst einer Erklärung der Tafeln. Von **R. Karbner**, Kapitän der Hamburg-Amerika-Linie. (166 S.) 1922. Gebunden 20 Goldmark

Grundzüge der maritimen Meteorologie und Ozeanographie. Mit besonderer Berücksichtigung der Praxis und der Anforderungen in Navigationsschulen. Von **Joseph Krauß**, Lübeck. Mit 60 Textfiguren. (233 S.) 1917. Gebunden 6 Goldmark

Bemastung und Takelung der Schiffe. Von **F. L. Middendorf**, Direktor des Germanischen Lloyd. Mit 172 Figuren, 1 Titelbild und 2 Tafeln. (410 S.) 1903. Unveränderter Neudruck. 1921. Gebunden 31,50 Goldmark

Die großen Segelschiffe. Ihre Entwicklung und Zukunft. Von Professor **W. Laas**, Berlin. Mit 77 Figuren im Text und auf Tafeln. (135 S.) 1908. 6 Goldmark

Beiträge zur Theorie des Segelns auf Grund der neueren, durch Versuche und Erfahrungen der Luftfahrt gewonnenen aerodynamischen Erkenntnisse über die Strömungsvorgänge an Flächen. Von Dipl.-Ing. **H. Croseck**. Mit 60 Textabbildungen. Erscheint im Sommer 1925

Kleinschiffbau. Schiff, Maschine, Propeller, Gewichte und Montagedaten. Von Privatdozent Dr.-Ing. **Ewald Sachsenberg**, Berlin. Erster Teil. Mit 166 Textabbildungen. (272 S.) 1920. 16 Goldmark

Rauchverbrennungsanlagen für Flußschiffe. Von Dr.-Ing. **Ewald Sachsenberg**. Mit 20 Textfiguren und 9 Tafeln. (30 S.) 1913. 3 Goldmark

Die dynamischen Wirkungen der Wellenbewegung auf die Längsbeanspruchung des Schiffskörpers. Von Dr.-Ing. **F. Horn**, Kiel. Mit 10 Textfiguren. (118 S.) 1910. 3 Goldmark

Strömungsenergie und mechanische Arbeit. Beiträge zur abstrakten Dynamik und ihre Anwendung auf Schiffspropeller, schnellaufende Pumpen und Turbinen, Schiffswiderstand, Schiffssegel, Windturbinen, Trag- und Schlagflügel und Luftwiderstand von Geschossen. Von Obergeringieur **Paul Wagner**, Berlin. Mit 151 Textfiguren. (263 S.) 1914. Gebunden 10 Goldmark

Verlag von Julius Springer in Berlin W 9

Hilfsbuch für die Schiffsführung

Von

Johannes Müller

und

Joseph Krauss

Inspektor des Norddeutschen Lloyd

Direktor der Staatl. Seefahrtsschule Stettin

Zweite, wesentlich erweiterte und verbesserte Auflage

600 Seiten mit 229 Abbildungen im Text und einer farbigen Tafel

Gebunden 33 Goldmark

Aus dem Inhalt: Teil I: Vorbemerkungen. — Teil II: Terrestrische Navigation. — Teil III: Technische Navigation und technische Hilfsmittel des Nautikers. — Teil IV: Astronomische Navigation. — Teil V: Chronometerkontrolle. — Teil VI: Kompaßkunde. — Teil VII: Gezeitenberechnung. — Teil VIII: Wetter- und Meereskunde. — Teil IX: Seestraßenrecht. — Teil X: Seemannschaft. — Teil XI: Ladung. — Teil XII: Signalwesen. — Teil XIII: Seerecht, Schiffspapiere und verwandte Gebiete. — Teil XIV: Schiffbau und Stabilität. — Teil XV: Schiffsmaschinenkunde. — Teil XVI: Elektrizität an Bord. — Teil XVII: Gesundheitspflege an Bord. — Teil XVIII: Proviant. — Teil XIX: Arithmetrische u. trigonometrische Formeln. — Teil XX: Nachtrag. — Teil XXI: Anhang.

Kein Jahrbuch. Ein Buch, das dauernden Wert besitzt.

Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft

Erscheint alljährlich seit 1900

Mit einer Heliogravüre und zahlreichen Abbildungen
im Text und auf Tafeln

22. Bd. 1921. 12.60 Goldmark	24. Bd. 1923. 12.60 Goldmark
23. Bd. 1922. 12.60 Goldmark	25. Bd. 1924. Geb. 27 Goldmark
26. Bd. 1925. Geb. 13.50 Goldmark	

*Von den früher erschienenen Bänden sind noch einzelne vorrätig,
die zum Preise von je gebunden 24 Goldmark abgegeben werden.*