

Zeitschrift *für* Binnenschifffahrt

Herausgegeben vom
**Zentral-Verein für
deutsche Binnenschifffahrt e. V., Berlin**

VORSITZENDER:

Generaldirektor Dr. h. c. Joh. W. Welker, Duisburg

KLEINER FÜHRERRAT:

Ministerialdirektor Dr.-Ing. e. h. Joh. Gähns, Berlin

Oberbürgermeister W. Liebel, Nürnberg

Reichsminister a. D. Dr.-Ing. e. h. Dr. jur. R. Krohne, Berlin

Verbandsdirektor E. Schreiber, Berlin



SO. 47
16982

HAUPTSCHRIFTFLEITER: DR. LUDWIG SEIERMANN, BERLIN

VERLAG: MIER & GLASEMANN · BERLIN-NEUKÖLLN

GESCHÄFTSSTELLE DER HAUPTSCHRIFTFLEITUNG UND DES VERLAGES:
BERLIN NW 87, KLOPSTOCKSTRASSE 42

In jedes Schiffahrtskontor,
in jeden Hafenbetrieb und
in die Hand jedes Verladers

gehört die

Zeitschrift *für* **Binnenschiffahrt**

das Spitzenorgan der deutschen
Binnenschiffahrt und das offizielle Organ des
Mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsverbandes

★

Unser Arbeitsprogramm für das Jahr 1937 ist erneut lebhaft erweitert worden. Umfassende Würdigung der verkehrspolitischen Hauptfragen der Binnenschiffahrt,

lückenlose Darstellung der Lage der deutschen Binnenschiffahrt und ihrer einzelnen Stromgebiete,

Erörterung der fachlichen Fragen des deutschen Wasserstraßenbaues aus der Feder führender Persönlichkeiten der Reichswasserstraßenverwaltung usw.

★

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ ist die Informationsquelle und zugleich das Anzeigenorgan aller Kreise der Binnenschiffahrt und aller Wirtschaftsbereiche, die mit Binnenschiffahrt und Wasserstraßenwesen verbunden sind.

Füllen Sie die beigegefügte Bestellkarte aus und senden Sie diese an den Verlag

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Berlin NW 87, Klopstockstraße 42, Fernruf: C 9 Tiergarten 5241

Zeitschrift *für* Binnenschifffahrt

Offizielles Organ des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt e. V., Berlin, der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt, Berlin und des Mitteleuropäischen Binnenschifffahrts-Verbandes, Berlin

Aus dem Inhalt:

- Freiherr v. Eltz-Rübenach:
Nationalsozialistische Verkehrspolitik Seite 1
- Ministerialdirektor Dr.-Ing. e. h. Joh. Gähns:
Die Wasserbaupolitik im Dritten Reich „ 7
- Dipl.-Volkswirt Friedrich Roß:
Die Verkehrsentwicklung der deutschen Binnenschifffahrt im Jahre 1936 „ 9
- Regierungs- und Baurat Hans Koch:
Holzgas als Treibstoff für Binnenschiffe „ 13
- Prof. Dr. Friedrich Metz:
Landschaft und Siedlung am Hochrhein „ 17
- Neuzeitliche Binnenschiffe: Zwei neue Bodensee-Motorschiffe (16) — Rheinseeschiffe „Duisburg“ und „Ruhrort“ (16) — Völlig geschweißtes Groß-Plauermaß-Motorschiff (16)
- Wirtschafts- und Verkehrsfragen der Binnenschifffahrt: Die Umstellung der Binnenschifffahrt vom Auslands- auf Inlandsverkehr (20) — Deutschland und die Binnenschifffahrt in Südost-Europa (21) — Die wirtschaftliche Bedeutung des Rheins (22) — Der Ostpreußenverkehr über die polnischen Durchgangswasserstraßen im Jahre 1936 (23) — Cid und Ced (24) — Die Binnenschiffahrtsfrachten im Oktober und November 1936 (25) — Binnenschifffahrt und Behälterverkehr (25) — Tabelle: Güterverkehr der wichtigeren deutschen Binnenhäfen im Monat Oktober 1936 (26) — Tabelle: Güterverkehr der wichtigeren deutschen Binnenhäfen im Monat November 1936 (27)
- Ausbau der Wasserstraßen und Häfen: Kurzberichte vom Ausbau der deutschen Wasserstraßen (29) — Zur Saar-Pfalz-Rhein-Kanal-Frage (30)
- Meldungen aus dem Ausland: Staatssubvention an die französische Rheinschifffahrt (30) — Zum Basler Hafenprojekt (30) — Hilfsmaßnahmen für die Schiffswerften in Frankreich (30) — Die Danziger Hafenfrage (30)
- Gründung einer litauischen Schifffahrts-Aktiengesellschaft (30)
- Verbandsmitteilungen des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt e. V.: Richtlinien für die zukünftige Arbeit des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt e. V., außer Stromgebiets- und Kanalvereine (31) — Internationaler Verband für wasserbauliches Versuchswesen (32) — Hafenbautechnische Gesellschaft (32) — Verein zur Wahrung der Schifffahrtsinteressen des westdeutschen Kanalgebietes, Dortmund (32) — Verein zur Wahrung der Elbschifffahrtsinteressen e. V., Hamburg (33) — Verein zur Wahrung der Oderschifffahrtsinteressen e. V., Breslau (33)
- Aus den Kanalvereinen: Verband Obere Donau, Ulm (34)
- Persönliches: Pricken (35) — Schmidt (35) — v. Dittfurth (35) — Fechter (35) — Schiemenz (35) — Klöckner (35) — Baltzer (35) — von Beck (35)
- Jubiläen: 150 Jahre G. L. Kayser, Mainz (35) — 50 Jahre Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft (35) — 500 Jahre Ruhrort (35) — 100 Jahre Seehafen Pillau (35) — 30 Jahre Verkehrs- und Baumuseum, Berlin (35)
- Bücherschau (36)

Westfälische Transport - Aktien - Gesellschaft

DORTMUND

EMDEN

DUISBURG-RUHRORT

WANNE-EICKEL

HERNE

BERLIN

ROTTERDAM

*Binnenschiffahrt**Waren- und Frachtförderung**Lieferdienst*

auf sämtlichen westdeutschen Wasserstraßen

nach und von Holland-Belgien

nach und von Hamburg-Berlin-Ostseehäfen bis Königsberg

Umschlag Expedition Lagerung

Lagerhausbetriebe, Getreidesilos, Bunkerkohlenverkauf

Übernahme von Gütern aller Art in Durchfracht nach Überseehäfen



Münsterische Schiffahrts- u. Lagerhaus-Akt.Ges.

Dortmund Braunschweig, Duis-
burg-Ruhrort, Emden, Hamm i./W.,
Hannover, Hildesheim, Münster i./W.,
Groningen

Massenguttransporte

auf allen westdeutschen Wasserstraßen, nach
und von Holland und Belgien

Stückguttransporte, Eilgüterdienst

zwischen Braunschweig, Hildesheim, Hannover
und Rheinstationen mit Anlaufen sämtlicher
Unterwegsstationen sowie nach und von Bremen

Speicher und Lagerhäuser

Umschlagsanlagen

Neuzeitliche Anlagen
für die Getreidebearbeitung

Orderlagerscheine

Westfälische Speditions-Gesellschaft

mit beschränkter Haftung

D O R T M U N D

Abteilung I:

U M S C H L A G
L A G E R U N G
S P E D I T I O N



Abteilung II:

B A U S T O F F E

mit Lagern in den Häfen

D O R T M U N D

und

R E C K L I N G H A U S E N - S Ü D

Vereinigte Stinnes-Rheinreedereien

DUISBURG-RUHRORT

Stammhaus Mülheim-Ruhr

Übernahme von Transporten aller Art auf dem Rhein sowie allen schiffbaren Nebenflüssen und anschließenden Wasserstraßen.

Regelmäßiger Motorsegler-Verkehr

Rhein - Main - Stationen — Berlin und Berlin — Kopenhagen.

Lieferung von Bootekohlen



JULIUS BERGER

TIEFBAU A.G. BERLIN W 35

**Straßenbau • Eisen-
bahnen • Deichbau
Untergrundbahnen
Schleusenanlagen
Tunnelbau**



**Eisenbetonbau • Tal-
sperren und Wehre
Flußregulierungen
Wasserkraftanlagen
Kanalbau**



Magdeburg

Größter Binnenhafen an der Elbe,
günstigste Verkehrslage für den
Wasser-, Schienen- und Straßen-
weg. Baureifes Gelände. Beste
Umschlags- und Lagermöglich-
keiten für Massengüter aller Art

MITTELLANDKANAL-HAFEN MAGDEBURG AG.

Fernsprecher: 20851-55

Wittenberger Straße 17

Drahtanschrift: Kanalhafen

DYCKERHOFF

UND

WIDMANN

AKTIENGESELLSCHAFT

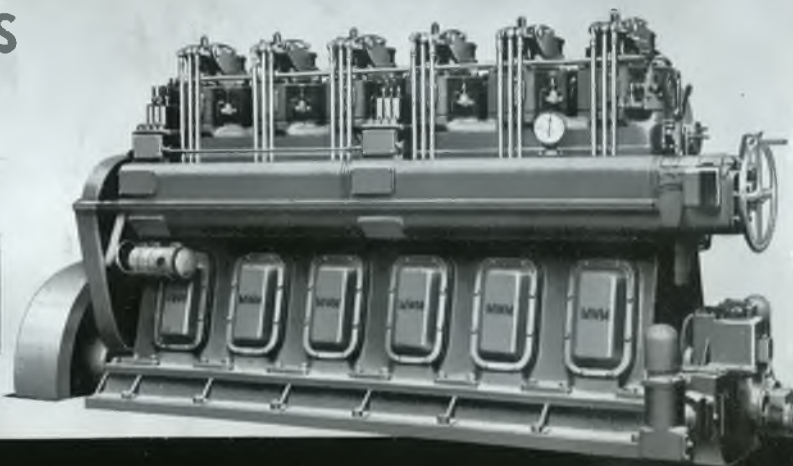
BERLIN-
WILMERSDORF 1

WASSERBAUTEN
ALLER
ART

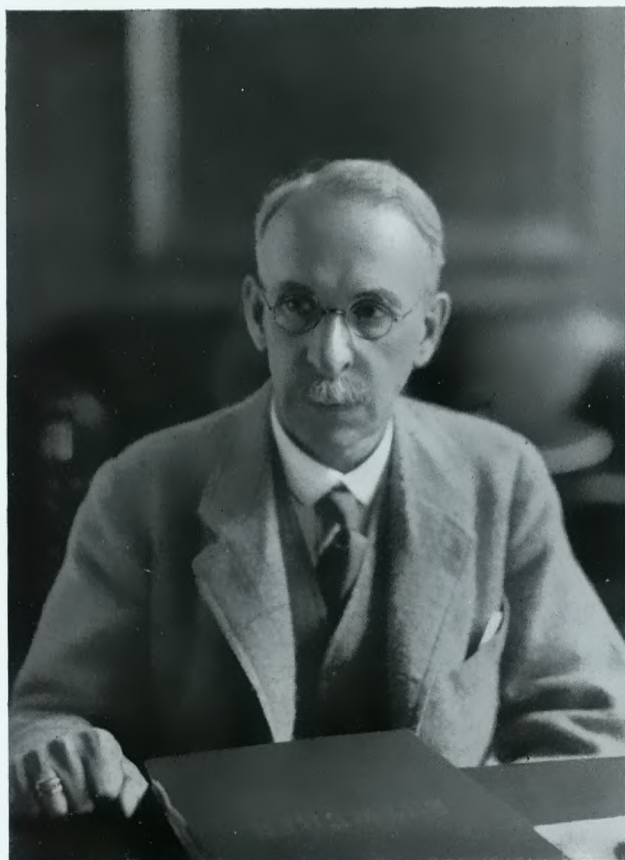


SCHIFFS-MOTOREN

5 PS - 1200 PS



MOTOREN-WERKE MANNHEIM A.-G.
VORM. BENZ ABT. STAT. MOTORENBAU
MWM PATENT BENZ



Fot. Transocean, Berlin

REICHsverkehrsminister
FREIHERR VON ELTZ-RÜBENACH

„ . . Der Rhein ist Deutschlands Strom, nicht Deutschlands Grenze! Die devisenwirtschaftlichen Einwände übersehen die wirtschaftlichen Verflechtungen des deutschen Rheinverkehrs mit Rotterdam und Antwerpen. Und schließlich: Wünscht wirklich jemand, daß auf dem Rhein die deutsche Flagge gestrichen wird? In den Grenzländern ringen die Nationalitäten miteinander, in den armen sowohl als in den reichen. Das Rheinland ist ein reiches Grenzland, aber gerungen wird dort nicht weniger wie bei Gdingen, Danzig oder Beuthen. Dieses Ringen darf man nicht dadurch erschweren, daß man durch unnatürliche Seehafen-Tarife gewissermaßen die ganze Geographie auf den Kopf stellt . . .“

Reichsverkehrsminister Freiherr von Eltz-Rübenach: „Ein Daumen und vier Finger“ in „Die Deutsche Volkswirtschaft“ 1:1937.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt

Offizielles Organ des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt e. V., Berlin, der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt, Berlin und des Mitteleuropäischen Binnenschifffahrts-Verbandes, Berlin

Reichsverkehrsminister

Freiherr v. Eltz-Rübenach:

Nationalsozialistische Verkehrspolitik

Im Rahmen der XII. Verkehrswirtschaftlichen Vortragsreihe der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität hielt am 30. November Reichs- und Preußischer Verkehrsminister Frhr. von Eltz-Rübenach einen Vortrag, in dem er folgendes ausführte:

Es ist sicher mehr als eine freundliche Retusche der Vergangenheit, wenn immer wieder darauf hingewiesen wird, daß der Verkehr von jeher nationalsozialistische Wesenszüge gezeigt hat. Das Postregal des Staates entzog einen großen und wichtigen Teil des Verkehrs der privaten Hand und verfuhr bereits nach dem Grundsatz „Gemeinnutz geht vor Eigennutz“. Die Eisenbahnen wurden in Deutschland früh staatliche Einrichtungen. In Preußen wäre es vielleicht nie zu einer privaten Initiative auf dem Gebiet des Eisenbahnbaus gekommen, wenn Friedrich Wilhelm III. nicht jene bekannte Bindung eingegangen wäre, daß er Staatsanleihen nur mit Zustimmung einer Volksvertretung aufnehmen wolle. Die Scheu vor dem Parlament war der Grund dafür, daß der preußische Staat den Bau der Eisenbahnen nicht von vornherein in seine eigene Hand nahm. Auch auf die in privater Hand belassenen Verkehrsmittel hat der Staat schon immer im Wege der Konzessionierung, der Auflage bestimmter Pflichten und der Tarifkontrolle Einfluß genommen.

Wenn ich aber über nationalsozialistische Verkehrspolitik sprechen soll, so muß ich zunächst einmal folgende Frage aufwerfen: Ist denn der alte preußische Staatsgedanke, soweit er sich im Verkehrswesen auswirkte, dem nationalsozialistischen Gedankengut gleichzustellen? Enthält der Nationalsozialismus in seiner Anwendung auf ein so fest bestimmtes Gebiet wie den Verkehr, andere Lehren als die, denen der preußische Staat etwa in der Verkehrspolitik des Bismarckschen Zeitalters folgte?

Der Führer und Reichskanzler hat die hundertjährige Entwicklung der Eisenbahnen in Deutschland als eine sozialistische Entwicklung bezeichnet. Er hat damit — plastischer als man es durch Theorien zu tun vermag — den Unterschied zwischen seinem Sozialismus, dem Nationalsozialismus und der marxisti-

schen Lehre aufgezeigt. Der Führer hat sicher mit seiner Rede am hundertsten Geburtstag der deutschen Eisenbahnen nicht sagen wollen, daß er in allen Einrichtungen unserer Reichsbahn heute schon das nationalsozialistische Ideal verkörpert sieht; aber über die hauptsächlichsten Grundsätze der auf dem Verkehrsgebiet zu befolgenden Politik ist durch das Führerwort von Nürnberg in unvergleichlicher Weise Klarheit geschaffen. Durch dieses Wort wissen wir, was unter nationalsozialistischer Verkehrspolitik zu verstehen ist. Damit werden wir jetzt folgende Grundsätze aufstellen können:

Einheitliche Führung des gesamten deutschen Verkehrs.

Kampf gegen alles, was das volle Zusammenwachsen der Reichseinheit hemmt.

Vorherrschaft des Staates im Verkehr, ja in den wichtigsten Sektoren Betrieb des Verkehrs durch den Staat selbst.

Ablehnung eines allgemeinen Verkehrsmonopols, aber Unterwerfung des in privater Hand befindlichen Verkehrs unter reichsrechtliche Normen.

Nicht Angebot und Nachfrage bestimmen den Beförderungspreis. Dieser ist vielmehr so zu bemessen, daß die Finanzautonomie der Verkehrseinrichtungen aufrecht erhalten werden kann. Der Verkehr muß sich selbst tragen, darf aber keine übermäßigen Gewinne erzielen.

Edelgüter können höhere Tarife tragen als Massengüter. Die größere Belastung der Edelgüter muß dazu dienen, die Massentransporte von Lebensmitteln, Kohlen und Grundstoffen zu verbilligen. Ueberschüsse verkehrsreicher Gegenden müssen zum Ausgleich unrentabler Verkehrsbetriebe in verkehrsarmen Gebieten, insbesondere in den Grenzlanden dienen.

Die Tarife sind öffentlich und allgemein anwendbar. Ausnahmetarife dürfen nur aus Gründen des öffentlichen Interesses gewährt werden. Sie sollen nicht auf Gründen des Wettbewerbes mit anderen Verkehrsmitteln beruhen. Der Ausgleich zwischen den Verkehrsmitteln ist allein Sache des Staates.

Der Staat steuert den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den Transporten des Volkes nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und nach den Bedürfnissen der Landesverteidigung.

Als oberstes Gesetz für alle Verkehrseinrichtungen muß gelten, daß das Staatsinteresse entscheidend ist, und daß ein ehrlicher sozialer Gedanke von den Verkehrseinrichtungen der gesamten Wirtschaft vorgelebt werden muß. Bei dem Betriebsappell aller Verkehrsunternehmen einschließlich der öffentlichen Verkehrsverwaltungen habe ich die Begriffe Ehre — Sorge — und Pflicht als die Kennzeichen eines wahren nationalen Sozialismus herausgestellt. Sie sind das A und O unserer Verkehrspolitik. Bedeuten diese Hauptsätze etwas grundsätzlich Neues?

Wer die Geschichte der preußisch-deutschen Verkehrsentwicklung kennt, könnte leicht ausrufen: Das alles haben wir dem Grundsatz nach schon von jeher im Verkehrswesen anerkannt! Ja, meine Herren, dem Grundsatz nach anerkannt: das mag wohl zum Teil zutreffen! Aber haben wir auch wirklich danach gelebt? Es hat zu allen Zeiten viele schöne Grundsätze gegeben und es ist wohl auch gar nicht möglich, daß innerhalb ein und derselben Kultur ständig neue und von den vergangenen ganz verschiedene Grundsätze geboren werden. Aber es kommt darauf an, ob diese Grundsätze auch durchgeführt werden, oder ob es nicht den immer vorhandenen eigennützigen und zentrifugalen Bestrebungen gelingt, die Reinheit der Durchführung zu trüben. Auf den Geist kommt es an! Einnahmen und Ausgaben eines Verkehrsbetriebes in Uebereinstimmung zu bringen, das war eine Aufgabe — leider oft die einzige — des liberalen und kapitalistischen Zeitalters; aber ist dieselbe Aufgabe nicht auch heute noch ein eisernes Gesetz für jeden Betriebsführer? Wenn man von diesem Gesetz abweichen wollte, so wäre das kein Sozialismus im Sinne des Führers, sondern eine Schlaperei. Wenn Sie aber erkennen wollen, wie sehr wir uns doch schon von den Auffassungen des kapitalistischen Denkens entfernt haben, so mögen Sie das an folgendem Beispiel dartun. Uns ist heute der Gedanke in Fleisch und Blut übergegangen, daß Verkehrspolitik ein lebendiges Gestalten an den Beziehungen im deutschen Lebensraum bedeutet; das ist uns heute wirklich eine ganz selbstverständliche Sache geworden. Aber es ist noch gar nicht so lange her, daß sich hier Gesichtspunkte aus ganz anderen Ursprüngen einmischten. Ich will nicht näher auf die Verhandlungen eingehen, die nach dem Kriege zwischen dem Reich und den Ländern wegen des Uebergangs der Verkehrswege auf das Reich stattfanden. Damals haben z. B. die Verhandlungen wegen des Uebergangs der Wasserstraßen — also einer großen Aufgabe der Hoheitsverwaltung — unter dem ausgesprochenen Grundsatz gestanden, daß keiner der Verhandlungspartner sich an dem anderen durch den Uebergang „bereichern“ dürfe, d. h. also unter dem Gesichtspunkt des Austausches einfacher Vermögenswerte. Noch zwei Jahre vor der Machtübernahme, im Jahre 1931, spielten solche kapitalistischen Gesichtspunkte eine Rolle, als das damalige Büro des Sparkommissars eine Untersuchung des Reichsverkehrsministeriums vornahm mit dem Ziele einer Verminderung des Beamtenkörpers. Damals wurde ein Gutachten ausgearbeitet, in dem bei der Wasserstraßenverwaltung das Fehlen einer

genauen „Vermögensrechnung“ und ausführliche Angaben über die „Investierungspolitik“ bemängelt wurden. Die Zahl der Sachbearbeiter sollte mit einer solchen Berechnung in Uebereinstimmung gebracht werden. Sie können sich, meine Herren, wohl das Erstaunen anders eingestellter Männer vorstellen, als sie sich plötzlich vor die Frage gestellt sahen, darüber nachzudenken, wie man etwa die geographischen Grundtatsachen „Rhein“ oder „Elbe“ als Vermögenswerte bestimmen und in eine Bilanz einsetzen könnte, oder wie man die einkommenden Gelder des Haushalts nach den Grundsätzen der Sparkassen oder Versicherungsgesellschaften zweckmäßig und mündelsicher anlegen könne. Glauben Sie, daß heute solche Denkmethode noch laut werden könnten? In dieser Beziehung haben sich die Zeiten doch ganz entscheidend geändert. Der Unterschied zwischen Hoheitsverwaltung und Vermögensgeschäften ist wieder eine Selbstverständlichkeit geworden. Die Regierung Adolf Hitlers ist auch ohne Bedenken an die Aufgabe herangetreten, die Reinheit in der Anwendung der oben erwähnten Leitsätze durchzuführen und — siehe da: Der neue Kurs hat auf vielen Gebieten des Verkehrs einen geradezu revolutionären Charakter bekommen.

Lassen Sie mich nun an der Hand der in den letzten vier Jahren ergangenen Gesetze eine kurze Darlegung nationalsozialistischer Verkehrspolitik machen. Die Gesetzgebung ist ja das sichtbarste Mittel der Politik. Es ist keineswegs das einzige. Wenn der Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums zum Vorsitzenden des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahn gewählt wird, so beruht dies nicht auf einem Gesetz und ist doch ein sehr wichtiger Vorgang. Wenn die Seeschifffahrt durch Zahlung des Valutaausgleichs am Leben erhalten wird und gleichzeitig unübersichtlich gewordene Mammut-Reedereien in kleinere Unternehmungen zurückgegliedert werden, in denen die Persönlichkeit des Reeders wieder zur Geltung kommen kann, wenn aus eben diesen Gründen das Aktienpaket des Reiches an der Hamburg-Süd in Privatbesitz überführt wird, so ist das keine Gesetzgebung, sondern Verwaltung und wirtschaftliche Verkehrspolitik. Wenn neue Kanäle gebaut oder vorhandene erweitert werden, wenn Ströme, deren Ausbau ein Jahrhundert lang durch die partikularistischen Interessen der deutschen Uferstaaten vernachlässigt worden ist, heute mit voller Kraft durch Staubecken und andere Regulierungsarbeiten an die Bedürfnisse der Schifffahrt angeglichen werden, so geschieht das ohne besondere Gesetzgebung lediglich auf Grund des Etatsgesetzes. Ja, man könnte vielleicht zweifelhaft sein, ob nicht durch die reine Verwaltung und Steuerung der Geldmittel mehr positive Politik getrieben wird, als durch die Gesetzgebung. Trotzdem: die Gesetze sind Marksteine! Wenn man sie Revue passieren läßt, so zieht Fleisch gewordener Geist und Wille an uns vorüber. Ich werde freimütig sprechen und mich auch nicht scheuen, auf Gebiete hinzuweisen, die noch nicht oder die noch unvollkommen geordnet sind. Es wird vielleicht manchen verwunden, wenn ich ein Gesetz, welches nicht von meinem Ressort, sondern vom Reichswirtschaftsminister ergangen ist, in den Vordergrund stelle. Der Einberufer der heutigen Versammlung, Herr Professor Dr. Lürer, hat in seiner Eigenschaft als Führer der Reichsgruppe Handel zu diesem Gesetz ja eine ganz

besondere Beziehung. Es ist das Gesetz über den organischen Aufbau der Wirtschaft. In den Kreisen der freien Wirtschaft ist gegen das Gesetz manches eingewendet worden und auch der Herr Reichswirtschaftsminister selbst hat gelegentlich geäußert, daß er es auf dem Gebiete der Wirtschaft noch nicht in allen Stücken für vollendet halte. Dieses Gesetz hat aber — wenn auch nachträglich — den Aufbau der Reichsverkehrsgruppen sanktioniert, und ich muß sagen, daß es sich auf diesem Gebiet absolut segensreich und nationalsozialistisch ausgewirkt hat. Durch die Reichsverkehrsgruppen ist eine staatsnahe Haltung des privaten Verkehrsgewerbes überhaupt erst möglich geworden. Früher konnte das Reich nur durch Gesetzgebung führen. Die tägliche Verständigung mit dem Gewerbe und seine Führung entsprechend den wechselnden Erfordernissen der Zeit ist aber viel wichtiger als die gelegentliche Ordnung dieses oder jenes Komplexes durch ein Gesetz. Die Reichsverkehrsgruppen Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Spedition und Lagerei und Reiseverkehr umfassen gewaltige Bestandteile des Verkehrs. Es ist durchaus unrichtig, wenn die Öffentlichkeit bei dem Worte „Verkehr“ immer zunächst nur an die Reichsbahn und die Reichspost denkt. Wir haben in Deutschland kein allgemeines Verkehrsmonopol und ich möchte die Erörterungen, die hierüber in der letzten Zeit stattgefunden haben, bei dieser Gelegenheit meinerseits auch dahin klären, daß ich kein allgemeines Verkehrsmonopol wünsche. Wir haben einen gewaltigen Verkehrssektor in privater Hand. Daß dieser Sektor heute fast ebenso leicht zu führen ist, wie die staatlichen Verkehrsanstalten selbst, verdanke ich der Entstehung dieser Reichsverkehrsgruppen. Und auch das danke ich ihr, daß in dem privaten Verkehrsgewerbe ein Führerkorps entstanden oder im Entstehen begriffen ist, welches jenseits eigenbrötlerischer standes- und klassenbedingter Einflüsse sein Augenmerk der völkischen Leistung allein zuwendet und damit dasselbe tut, was das wirklich gute Beamtentum von jeher als seine Ehre betrachtet hat.

Ich habe dieses Gesetz nicht in den Vordergrund gestellt, weil ich es etwa als das wichtigste bezeichnen wollte. Aber es ist doch sehr charakteristisch für den Wandel der Zeiten. Aus den auserwählten Werkzeugen des liberalen Zeitalters, aus den Verbänden und Vereinen, aus den miteinander streitenden Präsidenten und Syndici sind große, einheitlich ausgerichtete Gruppen geworden, die nur getrennt marschieren, um vereint schlagen zu können. Wenn diese Gruppen auch gezwungen sind, sich mit dem Staat und den staatlichen Interessen auseinander zu setzen und sich in ihrer ganzen Haltung diesen anzupassen, so soll uns doch der Himmel davor bewahren, daß ihnen wirtschaftliches Denken verloren geht. Wirtschaftliches Denken muß überall zur vollen Geltung kommen, bei der Reichsbahn, bei der Reichspost und erst recht bei den zwar auf Grund eines Gesetzes errichteten, aber privat gebliebenen Reichsverkehrsgruppen. Niemals darf jene „Oede der Planmäßigkeit“ eintreten, welche nie Ziel einer gesunden Verwaltung gewesen ist, sondern nur als Unvermögen eines un-deutschen Bürokratismus anzusehen wäre.

Das nächste Gesetz, das ich erwähne, ist seiner Natur nach unendlich bedeutender, ja es ist überhaupt eine der wichtigsten Tafeln in dem Gesetzbuch des

Dritten Reiches. Ich meine das Gesetz über den Neuaufbau des Reiches vom 30. Januar 1934. Durch dieses Gesetz wurden die Hoheitsrechte und damit auch die Eisenbahnhoheitsrechte der Länder auf das Reich übertragen. Auf Grund dieses Gesetzes habe ich mir auch die Genehmigung oder, wie man es noch immer auf deutsch nennt, die „Konzessionierung“ aller privaten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und die Planfeststellung vorbehalten.

Das Gesetz über die Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 stellt in seinen ersten Paragraphen den Grundsatz der einheitlichen Verkehrspolitik auf und weist dem Reichsverkehrsminister die Verantwortung für die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik der im Reichsverkehrsministerium, im Reichspostministerium und in der Deutschen Reichsbahn zusammengefaßten Verkehrsmittel zu. Es beseitigt auch die aus dem Eisenbahnstaatsverträge herrührende Gegensätzlichkeit zwischen Reich und Ländern, indem es diesen Vertrag außer Kraft setzt und die Uebernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich für abgeschlossen erklärt. Auf Grund dieses Gesetzes ist verordnet worden, daß Leistungen des Reichs zur Abfindung der Länder für die Uebertragung ihrer Eisenbahnen auf das Reich nicht mehr stattfinden.

Lassen Sie mich bei diesem Gesetz einen Augenblick verweilen. Wir wissen alle, daß die einheitliche Verkehrsführung — ein Ziel aufs innigste zu wünschen — bei der heutigen staatsrechtlichen Form der Reichsverkehrsanstalten noch keine ganz vollendete Tatsache geworden ist. Der § 1 des sogenannten Vereinfachungsgesetzes ist noch nicht in jeder Beziehung eine *lex perfecta*. Ich halte es aber nicht für angebracht, in der Öffentlichkeit darüber zu sprechen, wie man der Einheitlichkeit der Verkehrsführung die letzte Form, die ihr noch fehlt, zu geben vermöchte. Wir dürfen uns darauf verlassen, daß unser Führer und Reichskanzler zu gegebener Zeit schon tun wird, was ihm von Nöten scheint. Man kann einem Apfel nicht dadurch zur Reife verhelfen, daß man von Zeit zu Zeit das Kerzenlicht der Öffentlichkeit unter ihn hält. Aber eines möchte ich doch feststellen: Der stellvertretende Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Herr Kleinmann, hat kürzlich in einer Rede in Leipzig den Ruf nach einem besonderen Eisenbahnministerium erklingen lassen. Eine solche Organisation würde den Auftakt zu drei oder vier voneinander unabhängigen obersten Reichsbehörden auf dem Gebiet des Verkehrs bedeuten und ich kann mir nicht recht vorstellen, wie jede dieser vier Reichsverwaltungen einen politischen Rang für sich in Anspruch nehmen könnte, ohne den der gewaltige Verkehrsapparat des Reiches gar nicht leben und zusammenwachsen kann. Soviel nur über dieses Thema.

Das Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934 dient den Interessen des Gemeinwohls, indem es der Einschränkung oder Stilllegung von Bahnunternehmen, die eine verkehrswirtschaftliche Bedeutung haben — auch im Konkursfalle — entgegentritt.

Das Gesetz über die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten vom 26. September 1934 dient der Rechtsvereinfachung, indem es dem Reichsverkehrsminister das Recht gibt, bis zum

Erlaß eines die Bahneinheit regelnden Reichsgesetzes solche Privatbahnen, die sich über mehrere Länder erstrecken, unter das Bahneinheitsrecht eines der beteiligten Länder zu stellen.

Ein Gesetz vom 26. Juni d. J. geht aber noch einen Schritt weiter. Es dehnt den in großen Teilen des Reichs bisher schon geltenden Grundsatz auf das ganze Reichsgebiet aus, daß öffentliche Schienenbahnen, die von der Staatsgewalt einmal die Genehmigung zum Betrieb erhalten haben, ihr Unternehmen nicht stilllegen können, bevor sie nicht vom Staat von den Verpflichtungen, die sie mit der Eröffnung des Betriebs übernommen haben, entbunden sind.

Die drei zuletzt erwähnten Gesetze sind Vorläufer eines kommenden Gesetzes über die Eisenbahnen, welches die Reichsbahn und die Privatbahnen einem geschlossenen Reichsrecht unterwirft. Das kommende Gesetz über die Eisenbahnen soll an die Stelle der bisherigen landesrechtlichen Bestimmungen über die privaten Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und nichtöffentlichen Verkehrs einheitliche reichsrechtliche Vorschriften setzen und dieses Recht dabei nationalsozialistisch ausrichten.

Dazu gehört erstens, daß das Reich die dem öffentlichen Verkehr von Ort zu Ort dienenden Kleinbahnen, die in Preußen und einigen anderen Ländern als ein besonderer Eisenbahntyp geschaffen worden sind, und durch die sich der Staat von der eigenen Erfüllung von Aufgaben auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens entlastet hat, rechtlich den Bahnen des allgemeinen Verkehrs gleichschaltet.

Dabei sollen die Bau- und Betriebsvorschriften so gestaltet werden, daß sie auf die Kleinbahnen anwendbar sind, ohne daß diesen aus der Gleichschaltung wesentliche Pflichten zu technischer Umgestaltung ihrer Anlagen oder Betriebsmittel erwachsen.

Dazu gehört zweitens, daß das Reich im Interesse des öffentlichen Verkehrs seine Tarifhoheit gegenüber den nicht reichseigenen Bahnen stärker als bisher zur Geltung bringt.

Dazu gehört ferner, daß als Ziel der Verkehrspolitik bezüglich aller dem öffentlichen Verkehr von Ort zu Ort dienenden Eisenbahnen, soweit sie lebenswichtig bleiben, nicht nur die Verkehrsführung bezüglich dieser Bahnen, sondern ihre Uebernahme in das Eigentum und die Verwaltung des Reichs vorzusehen ist.

Für diese Uebernahme, die nur im Rahmen der Gesamtaufgaben des Reichs, nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten und nur nach und nach durchgeführt werden kann, muß als Grundsatz gelten, daß die Bahnen bei der Uebernahme eine angemessene Entschädigung unter billiger Berücksichtigung aller Verhältnisse erhalten, sofern eine Entschädigung nach den gesamten Verhältnissen überhaupt vertretbar erscheint.

Unter Beseitigung der durchaus verschiedenartigen Uebernahmegrundsätze der von den verschiedenen Ländern erteilten Konzessionen muß hier gleiches Recht geschaffen werden, das insbesondere mit alten Vorschriften aufräumt, die von einer ewig gleichbleibenden Prosperität aller Bahnen und einem für alle Zeiten über ihrem Anlagewert liegenden Ertragswert ausgingen. Die enge Beachtung solcher veralteten Ländervorschriften würde heute zu Ergeb-

nissen führen, die den öffentlichen Interessen zuwiderlaufen.

Die Reichswasserstraßenverwaltung ist eine Hoheitsverwaltung der Großgewässer des Reiches. Die kleinen Gewässer sind bei den Ländern geblieben. Ob die Teilung überall eine glückliche gewesen ist, oder ob sie nicht heute noch starke Merkmale des alten Kuhhandels zwischen Reich und Ländern aufweist, will ich nicht näher erörtern.

Die ursprünglichste Funktion der natürlichen Wasserstraßen ist die Bewältigung der Vorflut. Es sind in Deutschland jährlich etwa 100 Milliarden cbm Wasser abzuführen, d. i. ein natürlicher Vorgang von ungeheurer Dynamik. Im Naturzustand würden sich die Strom- und Flußtäler in einer dauernden Katastrophenlage befinden, die dem heutigen Geschlecht gar nicht mehr bewußt ist. Die Naturformen der Gewässer sind allmählich in Kulturformen umgewandelt worden. Neben den Verkehrsfragen muß also immer die Abwehr von Schäden und Gefahren, die sich aus dem Abflußvorgang ergeben, eine große Aufgabe der Reichswasserstraßenverwaltung bleiben.

Diese Gefahren können aus Hochwasser, Niedrigwasser und Eiskatastrophen entstehen. Sie können sich aber auch aus einer natürlichen Rückbildung der Kulturformen in den ursprünglichen Zustand der Gewässer, also mit anderen Worten aus einer Verwilderung ergeben, die eine Rückkehr in die ursprüngliche Katastrophenlage bedeuten würde.

Nächst dem ist die Steigerung des Nutzens der Gewässer und des Abflußvorgangs die Aufgabe der Reichswasserstraßenverwaltung. Landwirtschaft, Kraftwirtschaft, Siedlungshygiene, Bewässerung, Entwässerung, Wasserversorgung, Abwässerbeseitigung und anderes mehr ist unter einer solchen Steigerung des Nutzens der Gewässer zu verstehen. Unter diesen mannigfachen Funktionen der Gewässer ist die Verkehrsfunktion sicherlich die bedeutungsvollste. Es hieße Eulen nach Athen tragen, wenn ich hier in Frankfurt (Main) über die Bedeutung der Wasserstraßen für die Entwicklung der menschlichen Kultur sprechen wollte. Die Verkehrsleistung des Wasserstraßennetzes ist rund 20 % des deutschen Gesamtverkehrs. Man kann sich das Verhältnis der Verkehrsmittel zueinander in groben Zahlen folgendermaßen merken:

75 % Eisenbahnen, 20 % Wasserstraßen,
5 % Kraftwagen.

Ein kurzer Rückblick auf jene eben gestreifte Bedeutung der Wasserstraßen für die Entwicklung der menschlichen Kultur lehrt aber, daß der Wasserstraßenverkehr nicht ohne weiteres durch den Eisenbahnverkehr ersetzbar ist. Es ist zwar nicht allgemein richtig, wenn man die Wasserstraßenfracht als dreimal so billig bezeichnet, wie die Eisenbahnfracht. Das gilt vielleicht gelegentlich für diejenigen Fälle, in denen Verfrachter und Empfänger unmittelbar am Wasser liegen. Sobald das Gut aber umgeschlagen werden muß, verändert sich das Bild beträchtlich. trotzdem liegen in dem Vorhandensein der Wasserstraßen besonders günstige — in vielen Fällen lebensnotwendige — Standortsbedingungen. Daraus ergibt sich auch der Wunsch zahlreicher Wirtschaftsgebiete nach unmittelbarem Wasserstraßenanschluß.

Zwischen der Eisenbahn und den Wasserstraßen ist eine große Linie für die Zusammenarbeit noch

nicht gefunden. Es liegt dies eben wohl daran, daß die Verwaltungen nicht in einer Hand sind. Ich bin selbst alter Eisenbahner und ich kenne wohl die Einwände, denen die Wasserstraße im Denken der Eisenbahner begegnet. Aber ich bin doch der Meinung, daß ein wohlabgewogener Ausgleich der Verkehrsmittel gelingen kann und muß und ich bin durchdrungen von der Notwendigkeit, daß die Eisenbahn der Binnenschifffahrt den notwendigen Lebensraum freizulassen oder zu öffnen hat. Unter den Leitsätzen, die ich im Anfang meines Vortrages für eine nationalsozialistische Verkehrspolitik aufstellte, befand sich folgender: „Der Ausgleich zwischen den Verkehrsmitteln ist allein Sache des Staates. Der Staat steuert den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den Transporten des Volkes nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und nach den Bedürfnissen der Landesverteidigung.“ Dieser Satz gilt sowohl für das Verhältnis der Eisenbahn zum Kraftwagen, wie für das Verhältnis der Eisenbahn zur Schifffahrt.

Was nun eine ausgesprochene nationalsozialistische Verkehrspolitik auf den Wasserstraßen des Reichs betrifft, so haben zwei Ziele vorgelegen:

Man mußte durch Frachtfestsetzungen, die nach oben und unten gerecht sind, dafür sorgen, daß die Reeder trotz einer Sicherung der Kleinschifffahrt nicht zum Erliegen kommen,

und

man mußte der Kleinschifffahrt neben den Reedereien einen auskömmlichen Anteil an der Ladung sichern.

Das Mittel, um diese beiden Ziele zu erreichen, ist die Ausschaltung des früheren unbeschränkten Wettbewerbs. Ich lege Wert auf die Beachtung des Wortes „unbeschränkten“ Wettbewerbes. Denn so weit eine völlige Ausschaltung des Wettbewerbes stattfindet, wie das zur Zeit auf der Elbe der Fall ist, kann ich den Zustand nicht als einen nationalsozialistischen auffassen. Es handelt sich da um eine Notlösung, auf deren vorübergehenden Charakter ich hinweisen muß.

Um dem unbeschränkten und schädlichen Wettbewerb zu steuern, sind die Kleinschiffer in den Stromgebieten der Elbe und östlich davon, sowie auf dem Rhein zu Schifferbetriebsverbänden zusammengefaßt worden. Die Mitglieder der Schifferbetriebsverbände dürfen ihre Leistungen nicht mehr selbständig anbieten, sondern erhalten ihre Aufträge der Reihe nach durch die Meldestellen. Es ist eine ähnliche Organisation, wie sie im Güternfernverkehr mit Kraftfahr-

zeugen durch den Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband und seine Laderaumverteilungsstellen geschaffen worden ist. Auf der Elbe sind allerdings in entsprechender Weise auch die Reeder durch ein Zwangskartell zusammengefaßt, welches die Ladung quotisiert und für die angemessene Mitbeschäftigung der Kleinschiffer nach dem Tonnageverhältnis sorgt. Die Elbeorganisation halte ich, wie gesagt, in der jetzigen Form für etwas überspannt.

Der glücklichste und wohl auch nationalsozialistischste Gedanke in dem auf den Wasserstraßen geschaffenen Notrecht ist in den amtlichen Frachtausschüssen verwirklicht, in denen die Frachten von Vertretern der Schifffahrt und von Verladern paritätisch festgesetzt und dann vom Oberpräsidenten, als der Aufsichtsbehörde, bestätigt werden. So weit ist der nationalsozialistische Gedanke doch schon ins Blut der Interessenten übergegangen, daß sie sich bisher überall geeinigt haben, und daß die Aufsichtsbehörde fast nur einstimmige Beschlüsse zu bestätigen hatte. Solche Beschlüsse sind konkrete Früchte der Volksgemeinschaft ebenso wie die Verpflichtung der Reeder, auch bei ausreichendem eigenen Kahnraum Kleinschiffer zu beschäftigen.

Um nicht das Gebäude dieses Notrechts durch planlose Neubautätigkeit wieder zerstören zu lassen, ist der Neubau von Binnenschiffen von einer behördlichen Genehmigung abhängig gemacht worden, die bisher nur gegen Abwrackung entsprechenden Schiffsraumes erteilt wurde.

Das bisher Gesagte gilt im Wesentlichen nur für die Stromgebiete der Elbe und östlich davon. Auf dem Rhein sind die Methoden nationalsozialistischer Wirtschaftspolitik wegen des internationalen Wettbewerbes nicht uneingeschränkt anwendbar. Hier zeichnet sich in den Verträgen über die Gestellung von Schiffsraum, in denen sich die Reeder zur Abgabe bestimmter Ladungsmengen an die Partikuliere verpflichtet haben, erst ein Anfang der endgültigen Lösung ab.

Ich kann das Gebiet der Wasserstraßen und Binnenschifffahrt nicht verlassen, ohne mit einem Wort herzlichsten Dankes der Tat unseres Führers zu gedenken, welche mit einem Federstrich das internationale Regime auf den deutschen Strömen beseitigt hat. Daß wir Deutsche mit den ausländischen Schiffen auf unseren Strömen in Friede, Freundschaft und Gerechtigkeit paktieren wollen, das versteht sich von selbst, dazu bedarf es keines internationalen Regimes.

DUISBURG-RUHRORTER HÄFEN

Ein- und Ausfuhrplatz für das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet

GRÖSSTER FLUSSHAFFEN DER WELT

Umschlag · Lagerhäuser · Lagerplätze · Getreidespeicher · Tanklager

Tägliche Eilgutabfahrten nach Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, zum Oberrhein und Kanal

Unmittelbarer Seeschiffsverkehr mit allen Häfen der Nord- und Ostsee

vier eigene Hafenbahnhöfe als besondere Tarifstationen. Hervorragende Straßenverbindungen, unmittelbarer Anschluß an die Reichsautobahn

Industriegelände

Auskunft: Duisburg-Ruhrorter Häfen Aktiengesellschaft

Im Kraftfahrwesen, oder richtiger gesagt, im Straßenverkehr hat die nationalsozialistische Politik und Gesetzgebung drei Gebiete scharf voneinander getrennt. Das erste dieser Gebiete betrifft den Straßenbau, insbesondere den Bau der Reichsautobahnen, ferner die Gesetzgebung über die Verwaltungszuständigkeiten im deutschen Straßenwesen und drittens die Gesetzgebung über das materielle Wege-recht, z. B. über die Grenzen der Wegebau-last, über die Unterhaltungspflicht, Reinigungspflicht, Streupflicht, Haftpflicht, über den Gemeinbrauch an der Straße, über die Eigentumsverhältnisse und dgl. Die Verantwortung für diesen Teil der Gesetzgebung liegt beim Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Ich selbst bin nach dem Errichtungsgesetz dieser Behörde an der Gesetzgebung zu beteiligen. In Frankfurt, dieser Stadt, in welcher fünf Autobahnen zusammenlaufen, brauche ich über den Nachdruck, mit welchem die Straßenbaupolitik betrieben wird, insbesondere der Bau der Reichsautobahnen, dieses gewaltigste Denkmal des nationalsozialistischen Aufbruchs in Deutschland, nicht zu sprechen. Ich möchte aber hier an dieser Stelle dem Herrn Generalinspektor Dr. Todt auch dafür danken, daß er neben diesem gewaltigen Werk die Reform der alten Straßen nicht vergißt. Unter den zwei- bis dreimal hunderttausend Kilometern alter Kunststraßen können die 7000 km Reichsautobahnen nur Schlagadern sein. Die alten Straßen sind die in unserer Kultur erwachsenen naturgegebenen Verbindungen. Der moderne Kraftverkehr hat auf diesen alten Straßen eine Fülle von Problemen heraufgeführt. Abgesehen von der unerträglichen Belästigung der Bewohner zahlreicher Ortschaften und von den Mißhelligkeiten, welche sich aus den immer noch vorhandenen, aber wirklich überflüssig gewordenen Sommerwegen ergeben, liegt eines der schwersten Probleme in der Beseitigung der Plankreuzungen von Eisenbahn und Landstraße. Man hat ausgerechnet, daß, wenn man an allen Kreuzungen die Straße unten durch oder drüber weg führen würde, dafür ein Kostenaufwand von 15 Milliarden RM erforderlich wäre. Das ist eine horrende Zahl, und sie kann wohl ein ängstliches Gemüt von der Aufgabe zurückschrecken lassen. Aber dürfen wir eine Aufgabe, welche von der Zeit gestellt ist, auf sich beruhen lassen, nur weil sie nicht auf einmal zu lösen ist? Ich würde es sehr begrüßen, wenn wir vom nächsten Jahre ab energisch an diese Aufgabe herangehen könnten und sowohl von der Straßenseite, als auch von der Eisenbahnseite wenigstens je 20 Millionen jährlich in diese Aufgabe stecken würden.

Das zweite Gebiet des Straßenrechts betrifft die Ordnung des Straßenverkehrs, wie sie ihren Niederschlag in der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung gefunden hat. Der Ausgangspunkt für diese Gesetzgebung war die Rede des Führers bei der Eröffnung der Automobil-Ausstellung im Februar 1933. Es war die erste Rede, die der Führer nach der Machtübernahme bei einer öffentlichen Veranstaltung hielt. In dieser Rede gab er die Parole „Motorisierung“! Im Vorspruch zur Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung heißt es deshalb:

„Der neue Schnellverkehr und Fernverkehr auf der Straße bedarf einer Regelung, die — einfach

— zweckmäßig — und einheitlich — sein muß und alle Hemmungen durch die Zersplitterung des Rechts und durch kleinliche Reglementierung des Verkehrs forträumt.“

Als ein wichtiges Merkmal nationalsozialistischen Verkehrsrechts wurde der Begriff der Verkehrsgemeinschaft und der gleichen Verantwortlichkeit aller Verkehrsteilnehmer in das neue Recht eingeführt. Die sehr freiheitliche Gesetzgebung, welche im wesentlichen nur den Erfolg, nicht den vagen Begriff der Gefährdung unter Strafe stellt, wird angesichts der zahlreichen Verkehrsunfälle und auch wegen der gebotenen Sparsamkeit mit Gummi und Treibstoffen zu ändern sein. Die Polizei glaubt, mit der freien Gestaltung der Strafbestimmungen nicht auskommen zu können. Ich bin an sich bereit, eine Verschärfung des viel erörterten klassischen § 25 durch Einführung des Gefährdungsgedankens vorzunehmen. Reich und Volk sind heute so weit „in Form“, daß die Kursänderung ohne Schaden möglich ist.

Das dritte Gebiet nationalsozialistischer Politik und Gesetzgebung auf dem Gebiete des Straßenverkehrs betrifft die verkehrswirtschaftlichen Fragen. Angesichts der Lebhaftigkeit, mit welcher das Thema Eisenbahn — Kraftwagen in der Öffentlichkeit erörtert worden ist, glaube ich den Inhalt der beiden wirtschaftlichen Verkehrsgesetze „über den Güterfernverkehr“ und „über die Personenbeförderung zu Lande“ als bekannt voraussetzen zu können. Beide Gesetze sind nach ihrem Wortlaut und nach dem Willen des Gesetzgebers keine Schutzgesetze für die Eisenbahn; sie sollen vielmehr nur einen wirklichen, der technischen Eigenart des Kraftfahrzeugs entsprechenden Leistungswettbewerb anbahnen. Ich habe immer auf dem Standpunkt gestanden, daß die Reichsbahn bei uns in Deutschland den Wettbewerb des Kraftwagens nicht zu fürchten braucht. Das ist ein Lob für die Eisenbahn und kein Tadel für den Kraftwagen. Wenn es dem letzteren gelingen sollte, die Eisenbahnen wirklich am Leben zu bedrohen, so müßte der Staat aus nationalpolitischen Gründen eingreifen. Die obengenannten beiden Gesetze bieten ihm alle notwendigen Handhaben dazu.

So sehen wir, meine verehrten Zuhörer, daß wir auf allen Gebieten des Verkehrs mehr oder weniger lange Strecken nationalsozialistischer Politik zurückgelegt haben. Die einheitliche Führung, von der ich vorhin sprach, ist zwar noch nicht vollendet, aber doch immerhin einigermaßen dadurch gesichert, daß der Reichsverkehrsminister die Staatsaufsicht über die Reichsbahn hat, daß er mit dem Reichspostministerium, diesem größten Sammeldepot und Omnibus-unternehmer Europas, durch Personal-Union verbunden ist und daß in seinem eigenen Hause Wasserstraßenbau, Binnenschiffahrt, Seeschiffahrt, Straßenverkehrswesen und die Angelegenheiten aller Reichsverkehrsgruppen bearbeitet werden. Was bedeutet die Form! Wo kraftvolle und einsichtige Menschen vorhanden sind, kann auch bei unvollkommener Formgebung Vollendetes erreicht werden. Ich habe Ehre — Sorge — und Pflicht als die Kennworte eines wahrhaften Sozialismus bezeichnet. Wenn alle Glieder der Verkehrsverwaltung diesem Begriffe in ihrem Innersten nachleben, brauchen wir uns um das Schicksal des deutschen Verkehrs keine Sorgen zu machen.

Die Wasserstraßenbaupolitik im Dritten Reich*

Von Ministerialdirektor Dr.-Ing. e. h. G ä h r s, Berlin

Eine grundlegende Aenderung der Baupolitik an den Reichswasserstraßen ist nach der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus nicht erfolgt, infolgedessen ist auch nicht ein neuartiges Bauprogramm mit bisher nicht erörterten Wasserstraßenplänen etwa nach Art der Reichsautobahnen aufgestellt worden. Das konnte schon deshalb nicht in Frage kommen, weil die Wasserstraßen mehr als andere Verkehrswege von den örtlichen Verhältnissen abhängig sind. Die Grundlagen eines Wasserstraßennetzes bilden die großen natürlichen Wasserläufe und auch die verbindenden und ergänzenden Kanäle sind schon wegen der Speisungsfrage sehr an die umgebende Natur gebunden.

Wenn hiernach die Grundforderungen für die Schaffung eines leistungsfähigen Wasserstraßennetzes, nämlich Ausbau unserer Ströme zu jederzeit leistungsfähigen Zubringern zu den an ihren Mündungen gelegenen Seehäfen, Verbindung und Ergänzung der Stromgebiete durch leistungsfähige Kanäle, um alle bedeutenden Erzeuger- und Verbrauchergebiete und besonders einheimische Rohstoffvorkommen an das Wasserstraßennetz anzuschließen, die gleichen geblieben sind, so erfordert ihre Erfüllung in allen deutschen Gauen umfassende Baumaßnahmen, die teils bereits seit längerer Zeit in Ausführung begriffen sind, teils noch der Inangriffnahme harren. Während aber früher der Kampf der Verkehrsmittel untereinander immer wieder dazu führte, wichtige Bauten aufzuschieben oder in der Ausführung zu verlangsamen, hat die einheitliche Verkehrspolitik des Dritten Reiches, die nach dem Willen des Führers jedem Verkehrsmittel die Güter zuweist, für die es nach seiner Eigenart am besten geeignet ist, es ermöglicht, auch für die Wasserstraßenbauten ein bestimmtes Programm im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten festzulegen. Der erste Teil dieses Bauprogramms erfordert einen Kostenaufwand von rd. einer Milliarde RM. Die darin vorgesehenen Maßnahmen haben gegenwärtig etwa folgenden Stand erreicht:

Ostpreußische Wasserstraßen

In Ostpreußen wurde nach beendeter Regulierung der Krummen Gilge und Kanalisierung des Oberpregels die Vollendung des Masurischen Kanals betrieben, der auf 50 km Länge mittels 10 Schleusen von 45 m Länge und 7,5 m Breite einen Höhenunterschied von 111 m überwindet und das Gebiet der Masurischen Seen mit dem Hafen Königsberg verbinden wird. Die Erdarbeiten sind teils vollendet, sonst überall im Gange. Von den Schleusen sind 2 fertig, 4 weitere im Bau, so daß mit der Inbetriebnahme des Kanals etwa im Jahre 1939 gerechnet werden kann.

Odergebiet

Schlesiens Hauptverkehrsader, die Oder, leidet auf der nicht kanalisierten Strecke unterhalb Ransern häufig unter Wasklemmen. Dem soll abgeholfen

werden durch Niedrigwasserregulierung der gesamten Oderstrecke Ransern—Lebus und Abgabe von Zuschußwasser aus Staubecken, so daß bei gemitteltem Niedrigwasser eine Tiefe von 1,40 m geschaffen wird. Von der 333 km langen Regulierungsstrecke sind weit über 200 km fertiggestellt, weitere Strecken sind im Ausbau begriffen.

An Speicherbecken ist Ottmachau an der Glatzer Neiße mit 90 Mill. cbm Zuschußwasser seit 3 Jahren im Betriebe, das Becken an der Malapane bei Turawa mit gleichem Inhalt nähert sich der Vollendung und ein drittes an der Weistritz bei Berghof mit einem Inhalt von etwa 65 Mill. cbm ist in Angriff genommen. Eine weitere Stauanlage entsteht im Gebiet des Adolf-Hitler-Kanals bei Stauwerder im Zusammenhang mit der Sandgewinnung für Bergversatz. Das erste von 3 Becken mit etwa 10 Mill. cbm Inhalt wird 1937 fertiggestellt sein und für den Betrieb der kanaliserten Oderstrecke besondere Bedeutung haben.

Um das oberschlesische Industriegebiet unmittelbar an die Wasserstraße anzuschließen, wird von Cosel bis Gleiwitz der rd. 40 km lange Adolf-Hitler-Kanal gebaut mit einem modernen Endhafen bei Gleiwitz. Die 1934 in Angriff genommenen Arbeiten werden so gefördert, daß mit der Eröffnung des Kanals im Jahre 1939 gerechnet werden kann.

Mitteldutsche Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder

Im Bereich der Märkischen Wasserstraßen zwischen Oder und Elbe sind als wichtigste Arbeiten zu erwähnen:

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem Hohenzollernkanal wird bei Lehnitz eine zweite Schleuse gebaut, die voraussichtlich im Laufe des Jahres 1938 in Betrieb genommen werden kann. Sie erhält eine nutzbare Länge von 134 m und eine lichte Weite von 12 m.

Mit dem Umbau der Mühlendammsstaustufe in Berlin wurde in größerem Umfange begonnen. Zunächst erfolgt der Ausbau des Spreekanals, in dem die Stadtschleuse beseitigt und durch ein Wehr mit daneben liegender Sportschleuse ersetzt wird. Im Spreelauf wird der Bau der hier zu errichtenden Doppelschleuse vorbereitet. Die gesamten Arbeiten werden voraussichtlich 1940 beendet sein. Westlich Berlin sind nach dem Ausbau des Ihle- und Plauer Kanals auf die Abmessungen des Mittelland-Kanals noch eine Reihe von Verbesserungen erforderlich, um den Mittelland-Kanalverkehr reibungslos bis Berlin durchführen zu können. Die Verbesserung der Vorflut- und Schiffsverkehrsverhältnisse in der Unteren Havel ist nahezu fertiggestellt. Die Schleuse bei Havelberg wurde am 4. Mai 1936 in Betrieb genommen.

Elbegebiet

Aehnlich wie die Oder leidet auch die Elbe immer wieder unter Niedrigwasserklemmen, die die Zuverlässigkeit der Elbeschiffahrt stark beeinträchtigen. Um hier Abhilfe zu schaffen, wurde die Niedrigwasserregulierung der gesamten Elbestrecke von der

* Nach einem Bericht des Verfassers in der Sitzung des kleinen Führerrates des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., in Magdeburg am 8. 12. 1936.

Reichsgrenze bis Hamburg nebst Bereitstellung von Zuschußwasser in Talsperren in das 1. Bauprogramm aufgenommen, eine großzügige Arbeit, die früher leider immer wieder zurückgestellt wurde. Durch die Flußregulierung soll unterhalb der Saalemündung eine Wassertiefe von 1,40 m, oberhalb eine solche von 1,10 m bei geringster Wasserführung erreicht werden. Diese Tiefen werden durch Zuschußwasser um rd. 30 cm vermehrt, welches für die Strecke unterhalb der Saalemündung in 2 Talsperren an der Saale aufgespeichert wird, die zusammen 350 000 000 cbm Zuschußwasser abgeben können. Die Saalesperre am Bleiloch ist seit Dezember 1932 im Betriebe; mit dem Bau der 2. Sperre bei Hohenwarthe ist begonnen. Für die Aufhöhung der oberen Elbestrecke ist ein besonderes Speicherbecken bei Pirna geplant, dessen Bau leider noch nicht in Angriff genommen werden konnte. Eine Strecke der Elbe, und zwar die Felsenstrecke innerhalb Magdeburg, kann durch Regulierung nicht überwunden werden, so daß hier besondere Maßnahmen erforderlich sind. Kurz unterhalb Magdeburg wird ein Wehr mit etwa 3,20 m Stauhöhe bei Niedrigwasser errichtet, welches die Felsenstrecke überstaut und von der Schifffahrt mit einer großen Doppel-Schleppzugschleuse umgangen wird. Da von etwa Mittelwasser an genügend Tiefe in der Elbe vorhanden ist, soll dann das Wehr gelegt werden und die Schifffahrt im Strom verbleiben.

Der Ausbau der Elbe wird so betrieben, daß jeweils die schlechtesten Stellen in Angriff genommen und zunächst eine Grobregulierung durchgeführt wird, damit schon während der Bauausführung eine allmähliche Besserung der Schifffahrtsverhältnisse eintritt. Die Fertigstellung des Gesamtausbaues wird kaum vor 1943 erfolgen können.

Mittellandkanal, westd. Kanäle und Weser

Die Vollendung der großen West—Ost-Verbindung, des Mittelland-Kanals einschließlich seines Südflügels wird selbstverständlich ebenfalls mit aller Kraft gefördert. Westlich und östlich der Elbe sind die Arbeiten so weit gediehen, daß nach Vollendung des Schiffshebewerkes Rothensee im Elb-Abstieg westlich der Elbe im Laufe des Jahres 1938 der West—Ost-Verkehr unter Benutzung der Elbestrecke Rothensee—Niegripp eröffnet werden kann, womit dann gleichzeitig das deutsche Wasserstraßennetz geschlossen ist.

Der durchgehende Kanalverkehr hängt dann noch von der Fertigstellung der Kanalbrücke über die Elbe und des Doppelhebewerkes Hohenwarthe östlich der Elbe ab, die ebenso wie die Vollendung des Südflügels nicht vor 1941 möglich sein wird. An der Weser steht nach Vollendung der letzten Arbeiten zur Regulierung der Strecke Münden—Minden die Kanalisierung der Mittelweser auf der Strecke Minden—Bremen im Vordergrund des Interesses. Sie wurde in Angriff genommen, um die Speisung des Mittelland-Kanals in der besten Weise zu sichern und gleichzeitig eine leistungsfähige Verbindung des Mittellandkanalgebietes mit dem Seehafen Bremen herzustellen.

Während am westlichen Stück des Mittellandkanals zwischen Hannover und Bergeshövede noch umfangreiche Sicherungsarbeiten auszuführen sind, um den Wasserspiegel um 50 cm anspannen und dann das

1000-t-Schiff im West—Ost-Verkehr aufnehmen zu können, dient der großzügige Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals wieder in erster Linie der deutschen Seehafenpolitik. Der Kanal, auf dem bisher Schiffe bis zu etwa 730 t verkehren, wird so erweitert, daß er 1500-t-Schiffe aufnehmen kann, um damit den Verkehr zwischen dem östlichen westfälischen Industriegebiet und dem Hafen Emden wettbewerbsfähig zu erhalten gegenüber dem Verkehr zwischen den am Rhein gelegenen Werken und den holländischen Häfen. Im südlichen Teil, der gleichzeitig den Mittellandverkehr aufzunehmen hat, sind die Erweiterungsarbeiten schon gut fortgeschritten. Von 7 zweiten Fahrten sind 3, darunter die größte bei Olfen, fertiggestellt. Das Nordstück, welches im wesentlichen aus einem ganz neuen Seitenkanal besteht, wird hoffentlich in diesem Jahre in Angriff genommen werden können.

Rheingebiet und Donaugebiet

Die Rheinwasserstraße wird in ihrem oberen Teil durch Niedrigwasserregulierung der Strecke Kehl/Istein (Basel) wesentlich verbessert, wozu die Schweiz $\frac{2}{3}$ der Kosten beiträgt. Die Arbeiten sind in großen Zügen bereits durchgeführt, und haben zu guten Erfolgen geführt, so daß der Rheinverkehr mit Basel in den letzten Jahren schon wesentlich zugenommen hat.

Zwei weitere Großwasserstraßen des Rheingebiets, die Neckar-Kanalisation und die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße sind dem ersten Teil des Programms entsprechend ganz, bzw. annähernd vollendet. Die Neckarkanalisation hat bereits im Sommer 1935 ihr erstes Ziel Heilbronn erreicht, der Verkehr hat sich gut entwickelt. Da für die Weiterführung der Kanalisation bis Stuttgart-Plochingen ein dringendes Bedürfnis besteht, wurde der Weiterbau oberhalb Heilbronn bereits in Angriff genommen. Am Main wurde die Stadt Frankfurt durch die inzwischen vollendete Umkanalisation des Untermain für große Rheinschiffe zugänglich gemacht. Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße wird ihr erstes Ziel Würzburg im Jahre 1938 erreichen. Größere Bedeutung wird aber erst der Anschluß des Industriegebiets um Nürnberg-Fürth haben und es erscheint erforderlich, für diesen Bauabschnitt möglichst bald ein angemessenes Bauprogramm aufzustellen und mit dem Bau weiterer Staustufen im Main oberhalb Würzburg möglichst schon im laufenden Jahre zu beginnen.

Das vorstehend kurz skizzierte 1. Wasserstraßenbauprogramm im Dritten Reiche bringt hiernach weniger eine erhebliche kilometrische Vermehrung der Schifffahrtsstraßen, aber es schafft durch Vollendung einer Reihe seit längerer Zeit in Ausführung befindlicher Maßnahmen und durch Hinzufügen einiger besonders dringlicher Aufgaben ein geschlossenes deutsches Wasserstraßennetz mit leistungsfähigen und zuverlässigen Verkehrswegen in der Nord—Süd- wie in der West—Ost-Richtung, welches den vielen berechtigten Wünschen der Wirtschaft entsprechend jederzeit erweitert und ergänzt werden kann. Dabei darf das Programm auch nicht so verstanden werden, daß es in allen Einzelheiten erst durchgeführt werden muß, bevor neue Pläne in Angriff genommen werden, vielmehr ist es schon zur Erreichung einer gewissen Kontinuität der Arbeiten durchaus erwünscht, wirtschaftlich notwendige Maßnahmen zu beginnen, sobald die finanziellen Möglichkeiten gegeben sind.

Die Verkehrsentwicklung der deutschen Binnenschiffahrt im Jahre 1936

Von Dipl.-Volkswirt Friedrich Roß, Königsberg (Pr.)

Die seit dem nationalsozialistischen Umbruch sichtbare Belebung der deutschen Wirtschaft setzte sich — gemessen an der allgemeinen Verkehrssteigerung — im Jahre 1936 fort und gab der Binnenschiffahrt wie allen anderen Zweigen der deutschen Verkehrswirtschaft eine erhebliche Ausweitung des Verkehrsvolumens. Die gute Entwicklung, die 1935 gegenüber 1934 eine Abschwächung ihres Tempos erfahren hatte, führte in den ersten Dreivierteljahren 1936 zu einem seit den Konjunkturjahren der zweiten Hälfte des vorigen Jahrzehnts nicht verzeichneten Verkehrszuwachs von 60 Mill. t Gütern im deutschen Gesamtverkehr und erbrachte mit dieser Verkehrssteigerung den besten Beweis einer anhaltenden Er-stärkung der deutschen Wirtschaft.

Die durchweg guten Wasserstandsverhältnisse aller deutschen Ströme begünstigten den Güterverkehr auf den deutschen Flüssen und brachten den wichtigeren Binnenhäfen im ersten Vierteljahr 1936 gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres bereits einen Mehrumschlag von 6 Mill. t Gütern, der sich in den ersten 9 Monaten des abgelaufenen Jahres auf 17 Mill. t vergrößerte. Zum ersten Male seit langen Jahren wurde im Juli ein monatlicher Umschlagverkehr von mehr als 14 Mill. t Gütern verzeichnet. Bereits im Januar 1936 ließen milde Witterung und reichliche Niederschläge den Umschlag in den der Untersuchung zugrunde gelegten 133 wichtigeren deutschen Binnenhäfen, die vom Statistischen Reichsamt in der monatlichen Berichterstattung erfaßt werden, auf die ungewöhnliche Höhe von 10,9 Mill. t ansteigen. Mit diesem lebhaften Verkehrseinsatz zu Beginn des Jahres wurde der gleiche Monat des Vorjahres um 27,5 v. H. übertroffen und damit die höchste relative Zunahme während der einzelnen Monate des abgelaufenen Jahres erreicht. Im Durchschnitt der Monate Januar bis September 1936 ergab sich gegenüber 1935 eine relative Verkehrssteigerung von 18 v. H., eine absolute von 17 Mill. t Gütern und ein Anwachsen der Verkehrsmengen auf 111,2 Mill. t Güter.

Die Stellung der Binnenschiffahrt in der deutschen Verkehrswirtschaft

Die Untersuchungen dieses Abschnittes beziehen sich auf die ersten 9 Monate des abgelaufenen Jahres, für die das statistische Material vom Statistischen Reichsamt bereits erarbeitet ist, und stützen sich ausschließlich auf die Veröffentlichungen in der Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“. Die hier wiedergegebenen Zahlen des Güterverkehrs der Binnenschiffahrt sind mit den Ergebnissen der alljährlich herauskommenden Binnenschiffahrtsstatistiken nicht vergleichbar. Es handelt sich hierbei lediglich um die von und nach den größeren deutschen Binnenhäfen beförderten Warenmengen, die durch die Aufzeichnung des Einganges und des Abganges doppelt registriert sind, während der recht umfangreiche Verkehr der kleineren deutschen Häfen untereinander und

mit dem Auslande unberücksichtigt bleibt. Aus diesem Grunde ergeben die vorliegenden Untersuchungen nur ein relatives Bild des tatsächlichen Verkehrsablaufs, das aber der Wirklichkeit nahekommt, da die Ein- und Ausladungen in den wichtigeren Häfen der nur einmal erfaßten Gesamtmenge der aus den deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter annähernd entspricht. Die Frage, weshalb die Untersuchungen in dieser Weise kompliziert werden, läßt sich dahin beantworten, daß der deutsche Binnenwasserverkehr erst mehrere Monate nach Jahreschluß erfaßt wird, Jahresteilergebnisse nicht veröffentlicht werden und, um überhaupt einen Maßstab für die Verkehrsentwicklung der deutschen Binnenschiffahrt zu erhalten, auf den Verkehr der wichtigeren Häfen zurückgegriffen werden muß.

In den ersten 9 Monaten des abgelaufenen Jahres belief sich der Güterverkehr der 3 hauptsächlichsten deutschen Verkehrsträger auf 480 Mill. t, von denen auf die Binnenschiffahrt 111 Mill. t entfallen. Die beförderten Gütermengen der Reichsbahn hatten eine Höhe von 326 Mill. t, der Seeschiffahrt von 43 Mill. t. Der Verkehrszuwachs gegenüber der gleichen Zeit des Jahres 1935 betrug im deutschen Gesamtverkehr 60 Mill. t; er wurde mit 61 Mill. t lediglich vom Jahre 1934 übertroffen. Während die Reichsbahn im letzten Jahre die Verkehrssteigerung des Jahres 1934 nicht erreichen konnte, überschritten Binnenschiffahrt und Seeschiffahrt die in den Jahren seit der Krise jährlich erreichten Verkehrszunahmen ganz beträchtlich. Die Binnenschiffahrt hatte in den Monaten Januar—September 1934 gegenüber der Berichtszeit des Vorjahres von 13 Mill. t aufzuweisen, die 1935 auf 3 Mill. t zurückging, um 1936 auf 17 Mill. t anzusteigen. Die Verkehrssteigerung der Seeschiffahrt belief sich in derselben Jahresfolge auf 4 Mill. t, auf 1 Mill. t und auf 9 Mill. t. Die Entwicklung des deutschen Güterverkehrs seit 1932, dem Jahre der stärksten Wirtschaftsdepression, kommt in folgenden Zahlenreihen zum Ausdruck:

Deutscher Güterverkehr in Millionen t Januar bis September.

	1932	1933	1934	1935	1936
Reichsbahn	202	218	262	292	326
Binnenschiffahrt ¹⁾	69	78	91	94	111
Seeschiffahrt ¹⁾	26	29	33	34	43
Gesamtverkehr	297	325	386	420	480

Verkehrszunahme in Millionen t Januar bis September.

	1933 gegenüber 1932	1934 gegenüber 1933	1935 gegenüber 1934	1936 gegenüber 1935
Reichsbahn	16	44	30	34
Binnenschiffahrt	9	13	3	17
Seeschiffahrt	3	4	1	9
Gesamtverkehr	28	61	34	60

¹⁾ Ein- und Ausladungen wichtigerer Häfen.

	Verkehrszunahme in v. H.			
	Januar bis September			
	1933	1934	1935	1936
	gegenüber 1932	gegenüber 1933	gegenüber 1934	gegenüber 1935
Reichsbahn	8	20	11	12
Binnenschifffahrt	13	17	5	18
Seeschifffahrt	12	14	3	26
Gesamtverkehr	9,4	18,8	9,0	14,2

Die übersichtliche Darstellung der prozentualen Verkehrszunahme korrigiert das Bild der aus der Tabelle über die mengenmäßige Steigerung erkennbaren Verkehrsentwicklung. Bei annähernd gleicher absoluter Verkehrszunahme in der Berichtszeit des Jahres 1936 gegenüber 1934 blieb die relative infolge des nicht unerheblich größeren Verkehrsvolumens beträchtlich zurück. Die stärkste prozentuale Steigerung wies im letzten Jahre mit 26 v. H. die Seeschifffahrt auf, die damit bei weitem alle Vorjahre übertraf. Aber auch die Binnenschifffahrt erreichte mit einer Steigerung der von ihr beförderten Gütermengen um 18 v. H. gegenüber 1935 eine in den letzten Jahren nicht verzeichnete Höhe. Trotz der stärksten mengenmäßigen Zunahme konnte die Reichsbahn von den 3 Verkehrsträgern im letzten Jahre nur die geringste prozentuale für sich buchen.

Schließlich kennzeichnet der Verkehrsindex mit 1932 als Ausgangsjahr die Entwicklung des Gesamtverkehrs und der einzelnen Verkehrszweige. Bei einer Gleichsetzung der ersten 9 Monate 1932 mit 100 ist der deutsche Verkehr in der gleichen Zeit des Jahres 1936 auf 162 angewachsen. Diese Verkehrshöhe haben Eisenbahn und Binnenschifffahrt nicht ganz erreicht, während die Seeschifffahrt mit einer Meßziffer von 169 an erster Stelle steht. Die Entwicklung des Verkehrsindex veranschaulichen folgende Zahlenreihen:

	1932 I—IX = 100.				
	Januar bis September.				
	1932	1933	1934	1935	1936
Reichsbahn	100	108	130	145	161,3
Binnenschifffahrt	100	113	132	138	161
Seeschifffahrt	100	112	127	131	169
Gesamtverkehr	100	110	130	140	162

Der Anteil der einzelnen Verkehrsträger am deutschen Gesamtverkehr ist wesentlichen Schwankungen nicht unterworfen. Die Reichsbahn befördert im Durchschnitt 68 bis 70 v. H., die Binnenschifffahrt 23 bis 24 v. H. und die Seeschifffahrt 8 bis 9 v. H. der Gesamtmenge. Die nur geringen anteilmäßigen Verschiebungen lassen sich in folgender statistischer Aufgliederung erkennen:

	Anteil der Verkehrsträger in v. H.				
	Januar bis September.				
	1932	1933	1934	1935	1936
Reichsbahn	68,0	67,1	67,9	69,4	67,9
Binnenschifffahrt ¹⁾	23,3	24,0	23,6	22,4	23,1
Seeschifffahrt ¹⁾	8,7	8,9	8,5	8,2	9,0
Gesamtverkehr	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Die Reichsbahn konnte in den Jahren 1934 und 1935 ihren Anteil um 0,8 + 1,5 v. H. gegenüber 1933 bei gleichzeitigem Rückgange desjenigen der anderen Verkehrsgruppen steigern, die beachtliche Höhe von 69,4 v. H. im Jahre 1935 aber 1936 nicht halten. Im Maße der Zunahme des Reichsbahnanteiles schwächte

sich der Hundertsatz von Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt ab. Der anteilmäßige Rückgang der Reichsbahn am gesamten Güterverkehr von 69,4 auf 67,9 v. H. im letzten Jahre kam zu fast gleichen Teilen den beiden Gruppen der Schifffahrt zugute. Ungünstige Schifffahrtsjahre infolge niedriger Wasserstände drücken sich meist sichtbar in einer Verminderung des Anteiles der Binnenschifffahrt am Gesamtverkehr aus.

Der Verkehrsablauf in der Binnenschifffahrt

Der Umschlagverkehr der wichtigeren deutschen Binnenhäfen war in allen Monaten des vergangenen Jahres durchweg höher als in den entsprechenden Monaten der Vorjahre. Die Verkehrszahlen erreichten von Januar bis September 1936 bereits 111,2 Mill. t und dürften im ganzen Jahre 1936 den Verkehr von 1929, in dem mit 147,5 Mill. t der letzte Höhepunkt vor der Wirtschaftskrise registriert worden war, bereits überschritten haben. Eine völlige Vergleichbarkeit zwischen den Umschlagsziffern von 1929 und 1936 ist jedoch nicht herzustellen, da die Zahl der erfaßten Häfen in diesen beiden Jahren einer erheblichen Änderung unterworfen war. Doch findet die Annahme, daß der Verkehr des letzten Konjunkturjahres 1929 im vergangenen Jahre bestimmt erreicht, wahrscheinlich sogar überschritten sein wird, durch die soeben erschienene Binnenschifffahrtsstatistik¹⁾ für 1935 eine weitgehende Unterstützung. Der nur einmal erfaßte (nicht doppelt angeschriebene) Gesamtverkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen, der sich aus dem Inlands-, dem Auslands- und dem Durchgangsverkehr zusammensetzt, belief sich (nach der letzten Binnenschifffahrtsstatistik) 1929 auf 110,7 Mill. t. 1927 hatte der Binnenwasserverkehr mit einer Beförderung von 111,5 Mill. t Gütern bereits seine Spitze gefunden. 1932 war der Verkehr auf 73,7 Mill. t abgesunken; er stieg 1933 auf 78,2 Mill. t, 1934 auf 94,9 Mill. t und 1935 auf 101,2 Mill. t Gütern an. Die zwischen 1935 und 1929 liegende Verkehrsdifferenz von 9,3 Mill. t ist 1936 ohne Frage aufgeholt worden.

Eine exakte Gegenüberstellung zwischen dem Ein- und Ausgangsverkehr der wichtigeren Binnenhäfen²⁾ und dem Gesamtverkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen³⁾ läßt sich durch einige Umrechnungen ermöglichen. Es ergibt sich hierbei, daß im Jahre 1929 die Ein- und Ausladungen der wichtigeren Binnenhäfen 147,5 Mill. t, aller deutschen Häfen und Hafenplätze 157,8 Mill. t erreichten. In statistisch übersichtlicher Form erscheint der Ankunfts- und Abgangsverkehr in folgender Weise (in Mill. t.):

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Wichtigere deutsche Binnenhäfen ²⁾	147,5	139,8	108,2	96,0	101,9	123,9	132,2
Alle deutschen Binnenhäfen und Hafenplätze ⁴⁾	157,8	149,6	123,0	107,7	126,0	142,4	153,9

Die Berechnungen lassen erkennen, daß die Ein- und Ausladungen aller deutschen Häfen und Hafenplätze im Jahre 1935 mit nur 3,9 Mill. t niedriger lagen als 1929. Der sich gegenüber der oben errechneten Differenz von 9,3 Mill. t ergebende Unterschied

¹⁾ Statistik des Deutschen Reiches: Bd. 491.

²⁾ Veröffentlicht in der Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“.

³⁾ Veröffentlicht in der Statistik des Deutschen Reiches.

⁴⁾ Berechnet nach den deutschen Binnenschifffahrtsstatistiken durch Doppelzählung des Inlandsverkehrs, einfache Anschreibung des Auslandsverkehrs und Außerachtlassung des Durchgangsverkehrs.

¹⁾ Ein- und Ausladungen wichtigerer Häfen.

von 5,4 Mill. t erklärt sich zum Teil in der Außerachtlassung des Durchgangsverkehrs. Der Verkehr der wichtigeren deutschen Häfen erreichte in den ersten neun Monaten 1936 bereits 111,2 Mill. t; er dürfte sich bis zum Jahresschluß auf 150 Mill. t erhöht haben. Bei Hinzurechnung der Ein- und Ausladungen der kleineren deutschen Häfen von etwa 20 Mill. t wird der gesamte deutsche Binnenwasserumschlag 170 Mill. t im Jahre 1936 nicht unterschritten haben. Mit diesem Verkehrsvolumen ist das Jahr 1929 um 8 v. H. übertroffen.

Der Eingangsverkehr der wichtigeren Binnenhäfen war 1936 im Gegensatz zu den Vorjahren stärker als der Abgang. Er belief sich in den ersten neun Monaten auf 56,6 Mill. t und hatte gegenüber 1935 um 10,2 Mill. t zugenommen. Im Abgangsverkehr der größeren Häfen, der gegenüber 1935 eine Zunahme von 2,7 Mill. t zu verzeichnen hatte, wurden 54,6 Mill. t registriert. Der Gesamtablauf des Verkehrs der größeren deutschen Binnenhäfen in den Monaten Januar—September 1936, den gleichen Monaten der Vorjahre gegenübergestellt, ergibt folgendes Bild (in Mill. t):

	Gesamtverkehr	Ankunft		
		insges.	Getreide	Erze
1932 I—IX	68,6	32,4	3,3	4,1
1933 I—IX	78,1	37,6	3,6	5,1
1934 I—IX	91,0	44,9	3,2	8,6
1935 I—IX	93,8	46,4	2,4	10,6
1936 I—IX	111,2	56,6	2,5	12,9

	insges.	Abgang	
		Kohle	Eisenwaren
1932 I - IX	36,2	20,8	1,8
1933 I—IX	40,5	23,2	1,9
1934 I—IX	46,0	26,3	2,5
1935 I—IX	47,4	26,7	2,7
1936 I—IX	54,6	29,9	3,2

Von den hier aufgeführten Massengütern hat der Eingangsverkehr von Erzen mit 2,3 Mill. t oder 21,7 v. H. am stärksten zugenommen. Der Kohleneingang erfuhr eine Steigerung um 2 Mill. t oder 15 v. H. gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres. Im Kohlenversand wurde ein Mehrumschlag von 3,2 Mill. t oder 12 v. H. verzeichnet. Die erhebliche Differenz zwischen dem Kohlenversand und dem Kohlenempfang der größeren deutschen Häfen von 14,6 Mill. t läßt erkennen, daß diese Mengen z. T. nach kleineren deutschen Häfen oder dem Auslande abgegangen sind.

Die Bedeutung des Rheins für die deutsche Binnenschifffahrt

Die Bedeutung des Rheingebiets für die deutsche Binnenschifffahrt geht nicht nur aus dem in die Millionen gehenden Verkehr am Grenzdurchgang bei Emmerich hervor; sie tritt auch in der Anhäufung der Binnenhäfen mit einem Umschlagverkehr von mehr als 1 Mill. t im Westen des Reiches in Erscheinung. Von den 27 deutschen Binnenhäfen, die im Jahre 1935 einen Umschlag von mehr als 1 Mill. t aufzuweisen hatten, entfielen 13 auf das Rheingebiet, 5 auf das Ruhrgebiet, 3 auf die übrigen nordwestdeutschen Wasserstraßen und je 2 auf das Stromgebiet der Elbe, der Oder und der märkischen Wasserstraßen. Die Bedeutung des Rheins als Großschiffahrtsstraße läßt sich darin erkennen, daß im Jahre 1935 von rund 50 Mill. t über sämtliche deutschen Fluß-Grenzdurchgangsstellen beförderten Güter 84 v. H. oder 42 Mill. t über den Grenzschnitt bei Emmerich gingen. Weiterhin pas-



Unser Werk Donnersmarckhütte Hindenburg' erstellt

Stahlwasserbauwerke

jeder Art, wie Schleusen, Wehre, Verschlüsse mit Antrieben und anderen Ausrüstungen und schuf für die

Zwillingsschleuse Stauwerder

(früher Sersno) im Zuge des Adolf-Hitler-Kanals

sämtliche Stahlkonstruktionen und Maschinenteile

Oberhaupt: Segment-Senktore nebst Antrieben
Unterhaupt: Hubtore, Brücken, Antriebe

Bild oben: Unterhaupt mit Brücken Bild unten: Hubtor im Unterhaupt



sierten die Grenze gegen Frankreich, das Elsaß und die Schweiz an den Übergangsstellen des Oderrheins 6,45 Mill. t Güter. Von den übrigen deutschen Fluß-Grenzübergängen hat dann lediglich noch Schandau a/Elbe mit 1,1 Mill. t Gütern einen nennenswerten Grenzverkehr.

Den stärksten Güterverkehr wies der Grenzdurchgang Emmerich mit 54 Mill. t Gütern (einschließlich des Verkehrs über See mit deutschen Verkehrsbezirken) im Jahre 1929 auf. Die Wirtschaftsdepression der kommenden Jahre brachte einen starken Einbruch in diese Verkehrsmenge und ließ die Durchgangsgüter bis auf 32,7 Mill. t 1932 absinken. 1935 wurde bereits wieder ein Durchgang von 42 Mill. t verzeichnet, und der Verkehr in den ersten 9 Monaten 1936 ergab 33,5

Mill. t Güter. Im vergangenen Jahre ist der Verkehr des Rekordjahres 1929 bei Emmerich noch nicht erreicht worden. Die Gründe liegen darin, daß die Steigerung des Auslandsverkehrs nicht in gleichem Maße mit der des Inlandsverkehrs Schritt gehalten hat. Im Inlandsverkehr auf den deutschen Wasserstraßen ist mit 55,3 Mill. t im Jahre 1935 die seit dem Kriege bisher größte Verkehrsmenge, die mit fast 5 Mill. t über dem besten Konjunkturjahre liegt, verzeichnet worden. Der Auslandsverkehr ist dagegen 1935 noch immer mit 15 Mill. t unter der Menge der 1929 von und nach dem Auslande beförderten Güter geblieben. Die Verkehrsentwicklung über Emmerich in den ersten 9 Monaten 1936 gegenüber der gleichen Zeit der Vorjahre war folgende (in Mill. t):

	Gesamtverkehr	insges.	Eingang			Ausgang	
			Getreide	Erze	Kohle	insges.	Eisenwaren
1932 I—IX	23,8	9,6	2,0	2,8	1,3	14,2	1,1
1933 I—IX	25,6	10,7	1,5	3,1	1,4	14,9	1,1
1934 I—IX	30,4	13,8	1,7	5,0	1,4	16,6	1,4
1935 I—IX	30,8	13,3	1,2	5,9	1,4	17,5	1,4
1936 I—IX	33,5	15,1	1,1	7,4	1,5	18,4	1,7

Im Eingangsverkehr stehen im abgelaufenen Jahre mit 45 v. H. aller Güter Erze an erster Stelle. Kohle wurde über die Rheingrenze bei Emmerich in Mengen von 1,5 Mill. t. eingeführt. Entsprechend den Maßnahmen zur Selbstversorgung mit landwirtschaftlichen Produkten sinkt die Getreideeinfuhr ständig. Sie erreichte mit 1,1 Mill. t nur noch 55 v. H. derjenigen des Jahres 1932.

Der Ausgangsverkehr über Emmerich wird durch den Kohlenexport bestimmt. Ein sehr erheblicher Teil der gesamten deutschen Kohlenausfuhr geht über den Rhein nach den holländischen und belgischen Häfen, um von hier nach überseeischen Ländern umgeschlagen zu werden. Der Kohlenausgang über die Rheingrenze bei Emmerich, dem gesamten deutschen Kohlenexport gegenübergestellt, bewegte sich in den letzten Jahren in folgender Höhe (in Mill. t):

	Gesamter deutscher Export von Stein- u. Braunkohlen einschließlich. Preßkohlen	Kohlenausgang über Emmerich	Anteil am gesamten deutsch. Kohlenexport in v. H.
1932	20,7	12,3	60
1933	20,6	12,4	60
1934	23,9	15,0	63
1935	28,8	16,6	58
1936 I—IX	22,1	12,2	55

Die auf dem Binnenwasserwege in das Ausland exportierten deutschen Kohlen werden fast ausschließlich über den Rhein geleitet. Von den im Jahre 1935 auf Binnenschiffen ausgeführten 17,5 Mill. t Stein- und Braunkohlen entfallen nur einige Tausend auf die Donau. Der Hauptteil der rheinabwärts die Grenze passierenden Kohlen kommt in Duisburg-Ruhrort zur Verladung. Bei einem Gesamtabgange von 11,7 Mill. t Gütern in Duisburg wurden 1935 10,4 Mill. t, in den ersten neun Monaten 1936 von 9,7 Mill. t Gütern 8,7 Mill. t Kohle umgeschlagen, die nach den belgischen und holländischen Häfen deklariert waren. Das Bestimmungsland der Kohle, die im Umschlagverkehr über die Nordseehäfen nach Uebersee gelangt, ist aus den deutschen Statistiken nicht ersichtlich.

Die Gütermengen, die im Rhein-Seeverkehr direkt ohne Umschlag an ihre Bestimmungsorte befördert

werden, sind verhältnismäßig gering. Sie steigen aber von Jahr zu Jahr und erreichten 1935 990 000 t, wovon auf den Empfang im Rheingebiet 402 000 t, auf den Versand über Emmerich nach jenseits der Seegrenzen gelegenen Häfen 588 000 t entfallen. Von den nach deutschen Verkehrsbezirken versandten 495 000 t Gütern gingen 215 000 t nach Häfen der deutschen Nordseeküste, 225 000 t nach deutschen Ostseehäfen und 54 000 t in das Elbe-Oder-Spree-Gebiet. 93 300 t Güter kamen nach außerdeutschen Häfen, davon 40 300 t nach Großbritannien und 29 000 t nach Dänemark zur Verladung. Im Eingange aus überseeischen Bezirken stammten 371 000 t aus deutschen und 31 000 t aus ausländischen Gebieten. In statistisch übersichtlicher Aufgliederung erscheint der Seeverkehr der Häfen des Rheingebietes in folgenden Zahlenreihen (in 1000 t):

	Versand der Häfen über See im Jahre 1935 ¹⁾	Empfang des Rheingebietes im Jahre 1935 ¹⁾
Gesamt	587,9	402,3
davon nach bzw. von:		
deutschen Nordseehäfen	215,2	187,1
deutschen Ostseehäfen	225,5	166,5
Elbe-Oder-Spree-Gebiet	53,8	17,4
Großbritannien	40,3	24,1
Dänemark	28,9	2,0
Danzig	13,6	1,2
Schweden und Norwegen	7,3	3,5
Frankreich	1,3	—
UdSSR. und Finnland	0,2	0,5
Nordschleswig	1,6	—

Zum Versand kommen in erster Linie Eisen- und Stahlwaren und Erzeugnisse der Hüttenindustrie; im Eingange wurden vornehmlich landwirtschaftliche Erzeugnisse und Lebens- und Genußmittel registriert.

Der gesamte Seeverkehr der Häfen des deutschen Binnenlandes betrug:

	im Versande	im Empfang
Im Jahre 1935	772 100 t	531 500 t
Im Jahre 1934	524 400 t	371 300 t

Die Steigerung belief sich von 1934 auf 1935 im Versandverkehr auf 46 v. H., im Empfangsverkehr auf 43 v. H.

¹⁾ Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 491. Die Binnenschifffahrt im Jahre 1935.

Holzgas als Treibstoff für Binnenschiffe

Von Regierungs- und Baurat Hans Koch, Potsdam

Bei Landfahrzeugen, insbesondere bei Lastwagen, hat sich die Verwendung von Holzgas zum Antrieb der Motoren bewährt. Da dieses Ergebnis nicht ohne weiteres auf den Schiffsbetrieb übertragen werden kann, hat die Wasserbaudirektion Kurmark auf Anregung des Herrn Reichs- und Preußischen Verkehrsministers eine Versuchsanlage auf einem Motorboot eingebaut. Bei diesem Versuch kam es weniger darauf an, die in Landanlagen bereits erprobte Wirkungsweise zu überprüfen, als vielmehr über die Einbaumöglichkeit, die Bedienung und das Verhalten der Anlage im Schiffsbetrieb Klarheit zu gewinnen. Als Versuchsfahrzeug wurde daher ein älteres Stromaufsichtsboot gewählt, bei dem es nicht nötig war, besondere Rücksichten auf Aussehen und Erhaltung zu nehmen.

Das Boot ist ein eisernes Fahrzeug von 12,60 m Länge und 2,40 m Breite. Es besitzt einen 4-Zylinder-Kämper-Motor, der bei 800 Umdrehungen in der Minute und Benzinbetrieb etwa 24 PS leistet. Die Holzgasanlage wurde von der Holzgas-Generatoren-Bau-Anstalt Albert Semmler, Zechlin, Ostprignitz, geliefert und eingebaut.

Der Aufbau der Anlage geht aus der Abb. 1 hervor. Der Gaserzeuger besteht aus einem doppelwandigen Kessel, dessen innere Wandung in einem düsenartigen Herd endet. Dieser ist mit feuerfestem Material ausgekleidet und trägt ringsherum Öffnungen für die Zuführung der Verbrennungsluft. Die doppelte Wandung des Kessels dient im oberen Teil zur Sammlung des Kondensats, während im unteren, davon getrennten Teil, das Holzgas entnommen wird. Der Raum unter dem Herd wird mit Holzkohle, der Raum über dem Herd mit Brennholz gefüllt. Zum Einfüllen des letzteren dient eine Klappe in der Kesseldecke. Diese Klappe trägt ein Sicherheitsventil. Am Kessel ist in Höhe des Herdes eine Zuführung für die Verbrennungsluft angebracht, die durch eine Rückschlagklappe geschlossen wird. Weiter unten am Kessel-

mantel befinden sich Schür- und Reinigungsluken. Das Kondenswasser, das sich im oberen Raum des Kesselmantels bildet, wird in einen besonderen Behälter abgeleitet und aus diesem von Zeit zu Zeit abgelassen. Aus dem unteren Mantelraum tritt an seiner höchsten Stelle die Gasabzugsleitung aus. Diese Leitung führt über eine Reihe von Reinigern und einen Wasserabscheider zum Motor. Sie schließt an diesen zwischen Vergaser und Zylinder an. Die Regelung der Gaszufuhr wird durch eine Drosselklappe und eine Mischluftdüse vorgenommen. An die Gasleitung ist ferner ein Ventilator angeschlossen, der solange Luft durch den Gaserzeuger saugt, bis der Motor selbst durch das Ansaugen des Gases für den erforderlichen Luftzug sorgt.

Die räumliche Anordnung der Anlage auf dem Boot geht aus der Abb. 2 und den Lichtbildern Abb. 3 und 4 hervor. Da es sich um eine Versuchsanlage handelt, wurde der Einbau so vorgenommen, daß sich möglichst wenig Aenderungen am Boot ergaben. Für die Aufstellung des Gaserzeugers ist wichtig, daß er in der Nähe des Bootsführers steht, so daß dieser ihn neben der Schiffsführung bedienen kann. Ferner muß der Kessel von oben gut zugänglich sein, um ihn leicht füllen zu können. Auch dürfen die beim Öffnen nach oben entweichenden Schwaden nicht in das Bootsinnere schlagen. Der Kessel ist deshalb durch das Dach des Bootes geführt worden. Die Reinigungsanlage, die gleichzeitig auch zur Kühlung des Gases dient, ist auf das Dach gelegt worden, damit sie vom Fahrwind bestrichen wird. Der Ventilator ist ebenfalls in der Nähe des Bootsführers aufgestellt, und zwar so, daß er nach außenbords drückt. Um die Versuchsanlage möglichst einfach und billig zu halten, wird der Ventilator nur von Hand angetrieben, während er bei einer Neuanlage zweckmäßiger elektrischen Antrieb erhält. Aus dem gleichen Grunde sind am Motor irgendwelche Aenderungen, die bei Holzgasbetrieb den Wirkungsgrad verbessern würden, wie Vorstellen der Zündung und Erhöhung der Kompression, nicht vorgenommen worden. Die Einrichtung für Benzinbetrieb ist unverändert belassen worden.

Zur Inbetriebnahme wird der Kessel bis Mitte Herd mit Holzkohle (Stückgröße etwa 4–6 cm) und

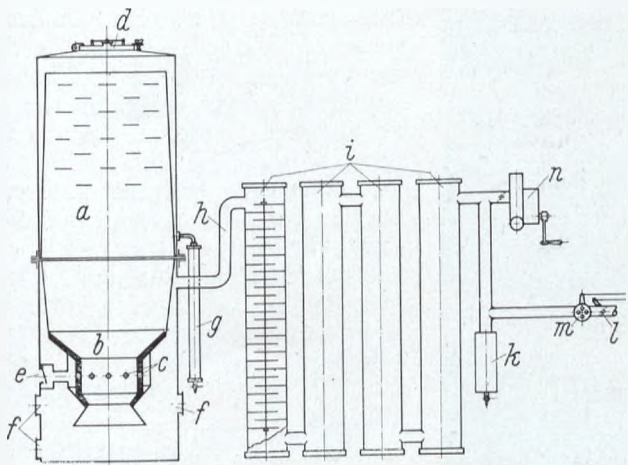


Abb. 1: Aufbau der Generatoranlage

a = Kessel, b = Herd, c = Luftöffnungen, d = Füllklappe, e = Luftzuführung mit Rückschlagklappe, f = Schür- und Reinigungsluken, g = Kondensatbehälter, h = Gasabzugsleitung, i = Gasreiniger, k = Wasserabscheider, l = Drosselklappe, m = Mischluftdüse, n = Ventilator

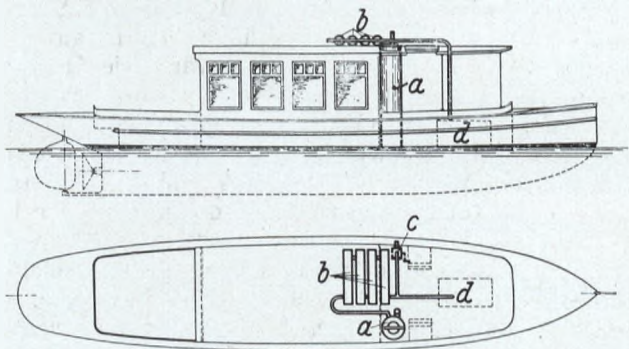


Abb. 2: Anordnung der Generatoranlage im Boot

a = Gaserzeuger, b = Gasreiniger, c = Ventilator, d = Motor

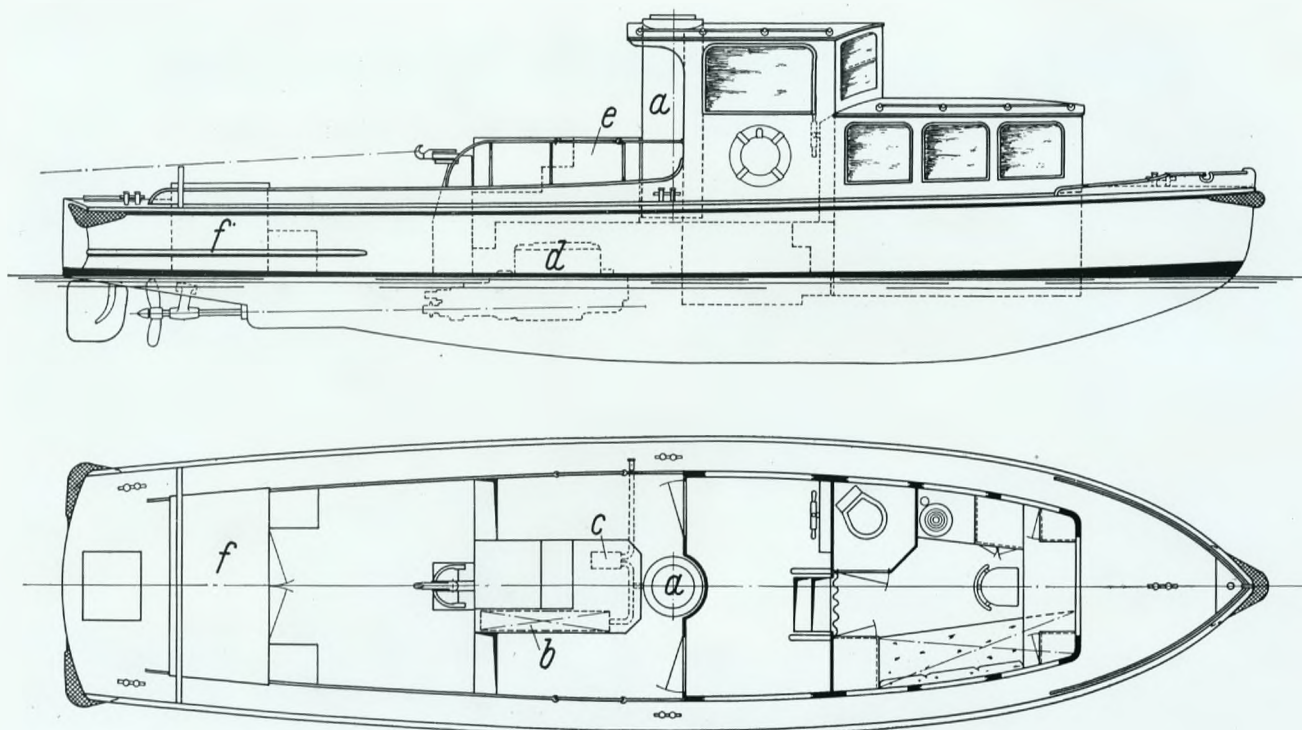


Abb. 5: Motoraufsichts- und Schleppboot für Holzgasbetrieb

a=Gasgenerator, b=Gasreiniger, c=Ventilator, d=Motor, e=Treppenaufbau zum Füllen des Generators, f=Holzraum

darüber bis zum Deckel mit möglichst trockenem Brennholz (Stückgröße 6—8 cm) gefüllt. Der Deckel wird dann dicht geschlossen. Nun wird durch die Rückschlagklappe an der Luftzuführung eine brennende Lunte (mit Benzin getränkte Putzwolle) eingeführt und der Ventilator betätigt. Bei der Drehung des Ventilators von Hand ist in etwa 12—14 Minuten brennbares Gas erzeugt. Diese Zeit kann bei elektrischem Antrieb des Ventilators auf die Hälfte verkürzt werden. Es ist aber auch möglich, den Motor zunächst mit Benzin anlaufen zu lassen, und so die zur Gasentwicklung notwendige Luft durch den Gaserzeuger zu saugen. Daß die Gasentwicklung ent-

sprechend fortgeschritten ist, zeigt sich daraus, daß der aus dem Ventilator austretende Gasstrom sofort brennt, wenn eine Flamme herangebracht wird. Ist dieser Zustand erreicht, wird die Absperrklappe des Ventilators geschlossen und der Motor gestartet.

Mit Hilfe der Lunte und unter Einwirkung der eingesaugten Frischluft wird das Holz im Herd in Brand gesteckt. Es verbrennt hier unter starker Hitzeentwicklung, wobei die darunter befindliche Holzkohle als Rost dient. Durch die Hitze wird das Holz über dem Herd verschwelt. Der hierbei entstehende Wasserdampf und ein Teil des verdampften Holzteers schlägt sich an den oberen Kesselwandungen nieder, sammelt sich im oberen Mantelraum und fließt in den Kondensatbehälter ab. Das Holz selbst gelangt nach dem Schwelgvorgang als Holzkohle in den Herd und wird hier vergast. Die nicht kondensierten Schwelgase werden durch die Feuerzone und die Holzkohle hindurchgesaugt, wobei die noch verbliebenen Teerdämpfe verbrennen. Auf diese Weise wird ein verhältnismäßig trockenes Gas erzeugt. Das Gas durchläuft nun die Reinigungsanlage. Hier wird es von mitgerissenem Ruß und Ascheteilen befreit und zugleich gekühlt. Etwa noch vorhandene Feuchtigkeit wird unmittelbar vor dem Motor in einen Wassertopf ausgeschieden.

Das in den Kessel eingebrachte Holz verbrennt allmählich im Herd, wobei es von oben nachrutschen soll. Hierbei bilden sich jedoch über der Verbrennungszone ge-



Abb. 3: Außenansicht des Bootes

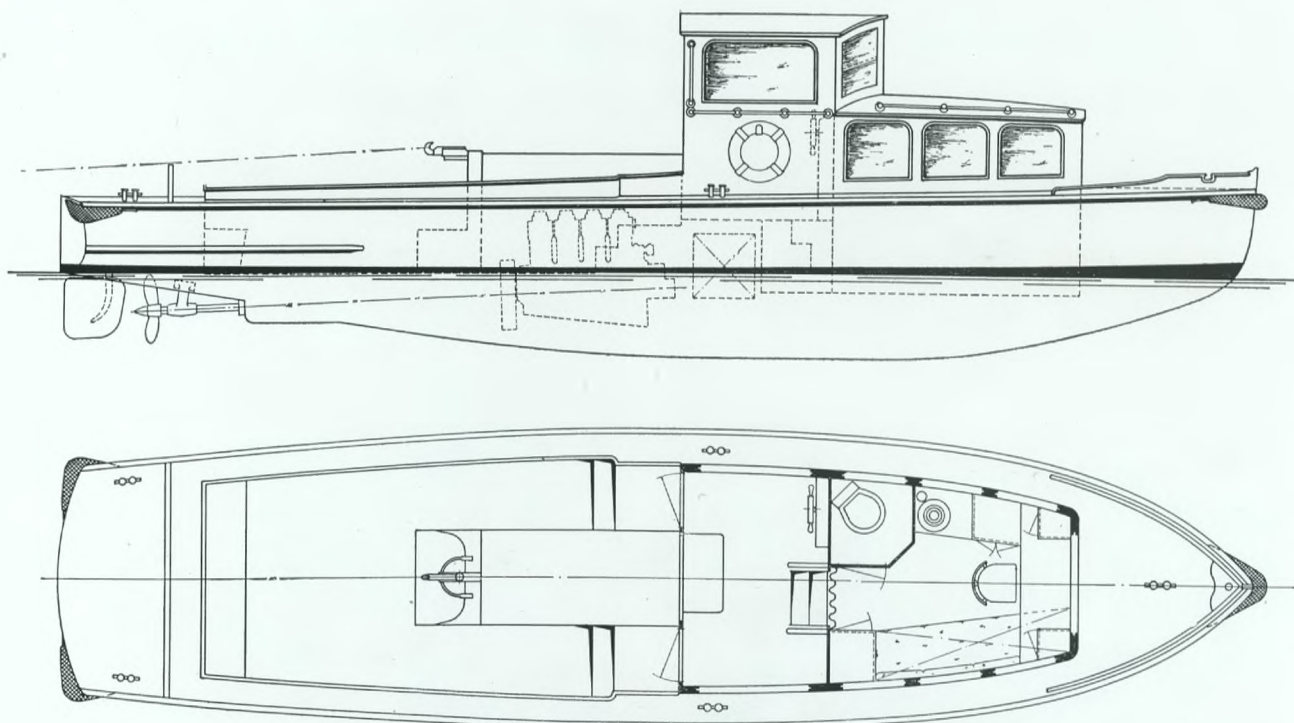


Abb. 6: Motoraufsichts- und Schleppboot mit Dieselantrieb

legentlich Hohlräume, die die Gasentwicklung unterbrechen. Denn bei Wasserfahrzeugen kommen im allgemeinen keine stärkeren Erschütterungen vor, die dafür sorgen, daß das Holz stets von selbst nachfällt, wie es bei Landfahrzeugen der Fall ist. Man muß daher durch Stochern von obenher dafür sorgen, daß das Holz nachrutscht. Die Notwendigkeit hierzu, die sich durch ein Nachlassen der Motorleistung ankündigt, kann bei Motorbooten alle 2—3 Stunden eintreten. Die Größe und Form der inneren Kesselwandungen sind hierfür von Bedeutung. Bei der vorhandenen Anlage muß der Kessel im laufenden Betrieb alle 4 Stunden nachgefüllt werden, damit die Gaserzeugung nicht unterbrochen wird. Die Asche des verbrannten Holzes fällt durch die Holzkohlen unter dem Herd auf den Boden des Kessels. Die Holzkohle, die im Laufe des Betriebs ebenfalls verbrennt, muß nach etwa 50 Betriebsstunden (also wöchentlich einmal) erneuert werden. Ihre Reste werden samt den Ascherückständen durch die Reinigungsluke entfernt. Der Kondensatbehälter ist je nach Trockenheit des verwendeten Holzes alle 2—3 Stunden zu entleeren. Nach etwa 100 Betriebsstunden (also alle 2 Wochen) werden die Reiniger zweckmäßig gesäubert. Sie enthalten dann geringe Mengen von Asche und Ruß.

Wird der Motor während des Betriebs angehalten und sofort wieder angelassen, so springt er ohne weiteres wieder an. Geschieht dies aber nicht gleich, so muß, auch bei nur kurzer Unterbrechung, stets

der Ventilator betätigt werden, um die Gaserzeugung wieder in Gang zu bringen. Es ist deshalb zweckmäßig, bei nicht zu langem Aufenthalt den Motor durchlaufen zu lassen. Dauert der Stillstand des Motors länger als 2 Stunden, so muß der Kessel neu angesteckt werden.

Bei Verwendung einer Holzgasanlage kann die Einrichtung für den Betrieb des Motors mit Benzin unverändert bestehen bleiben. Es ist mit einem einfachen Handgriff durch Umstellen der Klappen und Düsen möglich, von dem einen Betrieb auf den anderen überzugehen.

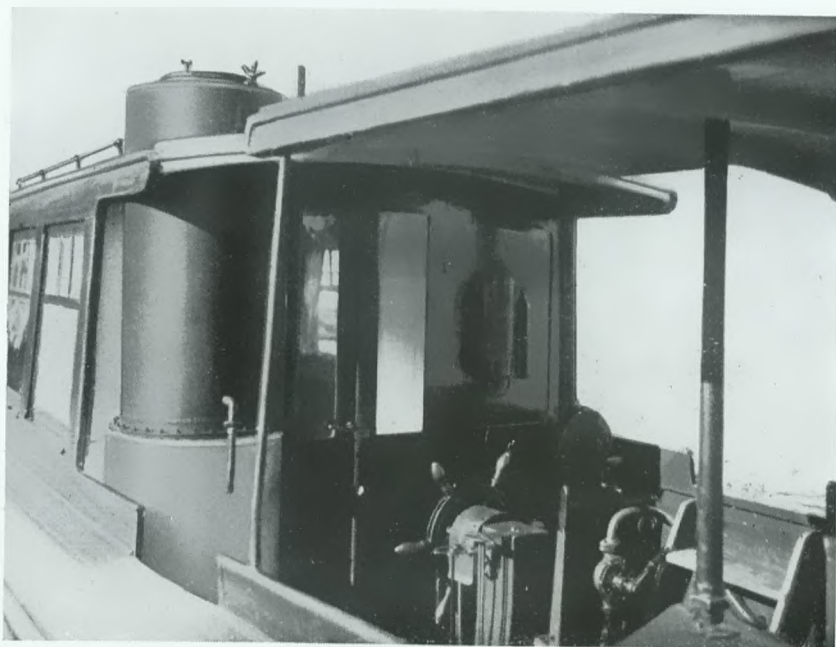


Abb. 4: Blick auf Generator und Ventilator

Die Anlage ist seit Februar 1936 in Betrieb. Sie hat von Anfang an einwandfrei gearbeitet. Die Wartung ist so einfach, daß jeder Bootsführer die Anlage nach kurzer Unterrichtung bedienen kann. Die Gas-erzeugung läßt sich bei ununterbrochener Fahrt ohne Schwierigkeiten aufrecht erhalten. Dagegen kann sie sich dem stark wechselnden Gasbedarf beim Manö-vrieren nicht immer zuverlässig anpassen. Zum Manö-vrieren wird daher zweckmäßig auf Benzin umge-schaltet. Die Art des Brennholzes spielt nur eine ge-ringe Rolle. Es wurde mit Eichen-, Buchen-, Kiefern-, Erlen-, Akazien- und gemischtem Holz gefahren, ohne daß sich hierbei wesentliche Unterschiede zeigten. Auch Alt-Holz ist durchaus verwendbar. Feuchtes Holz ist weniger geeignet, es genügt aber, wenn das Holz lufttrocken ist.

Der Leistungsabfall des Motors bei Holzgas wurde gegenüber dem Benzinbetrieb zu etwa 40 % er-mittelt. Dazu wird nochmals bemerkt, daß es sich um einen alten Motor handelt, bei dem keine Ände-rungen zur Verbesserung der Leistung für Holzgas vorgenommen worden sind. Bei entsprechenden Maß-nahmen dürfte sich der Leistungsabfall auf etwa 30 % vermindern. Wenn bei Neuanlagen eine be-stimmte Leistung erreicht werden soll, muß daher ein Benzinmotor, der mit Holzgas betrieben wird, ent-sprechend größer gewählt werden. Der Brennstoff-be darf der Anlage betrug durchschnittlich etwa 1 kg Holz je PS und Std., wenn die gewöhnlichen Holz-arten (Eiche, Buche, Kiefer) verwendet wurden. Die Kosten des Holzgasbetriebes sind daher sehr gering. Sie betragen nur etwa $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{4}$ des Benzinbetriebes.

Nach diesen Erfahrungen ist der Holzgasbetrieb sehr wirtschaftlich und für Binnenfahrzeuge durch-aus geeignet, falls der erforderliche Raum zur Unter-bringung der Anlage vorhanden ist. Besonders kommt Holzgas für Fahrzeuge mit längerer ununterbrochener Betriebszeit, also z. B. für Schlepp- und Transport-fahrzeuge in Betracht.

Die günstigen Ergebnisse des Versuchsfahrzeuges haben die Wasserbaudirektion Kurmark veranlaßt, 2 weitere Fahrzeuge mit Holzgasanlagen in Bau zu geben.

Das eine Fahrzeug ist ein Aufsichts- und Schlepp-boot von 12 m Länge und 3 m Breite mit einer Maschinenleistung von etwa 40 PS. Um diese zu er-reichen, wurde ein Benzinmotor von 60 PS gewählt. Die Generatorenanlage wird, abgesehen von ihren größeren Abmessungen, in der gleichen Weise ausge-führt, wie bei dem Versuchsboot. Der Antrieb des Ventilators erfolgt allerdings nicht mehr von Hand, sondern elektrisch. Um die Betriebssicherheit beim Manövrieren zu erhöhen, ist Umschalten auf Benzin-betrieb vorgesehen. Der Motor wird daher so gebaut, daß seine Kompression mit Rücksicht auf günstige Wirkung beim Holzgasbetrieb zwar möglichst hoch ist, aber andererseits die Verwendung von Benzin-Benzol noch zuläßt. Die Anordnung der Anlage im Boot zeigt Abb. 5. Aus ihr geht hervor, daß es auch bei einem verhältnismäßig kleinen Fahrzeug möglich ist, eine Holzgasanlage zweckentsprechend und ohne Beeinträchtigung des Aussehens unterzubringen. Zum Vergleich ist in Abb. 6 das gleiche Boot dargestellt, wie es vor einigen Jahren mit Dieselantrieb gebaut worden ist.

Auf dem anderen Fahrzeug dient die Holzgas-anlage zum Antrieb eines Pumpensatzes, der zum Trockenlegen von Schleusen gebraucht wird. Hier ar-beitet die Anlage längere Zeit ohne Unterbrechung. Ein Manövrieren ist nicht erforderlich. Auf die Zu-hilfenahme von Benzin kann daher verzichtet werden. Im übrigen entspricht die Anlage in Größe und Aus-führung der des erstgenannten Fahrzeuges.

Neuzeitliche Binnenschiffe

Zwei neue Bodensee-Motorschiffe

Ende November 1936 ließen die im Auftrag der Deut-schen Reichsbahn gebauten Bodensee-Motorschiffe „Karls-ruhe“ und „Schwaben“ vom Stapel. Die „Karlsruhe“ wird ihren Heimathafen in Konstanz, die „Schwaben“ in Friedrichshafen haben. Die beiden Schiffe weisen eine Länge von je 56,8 m und eine Breite von 11,8 m auf. Sie können je 850 Personen aufnehmen und erreichen eine mittlere Geschwindigkeit von 25 km. Gleich schon früher erbauten Bodenseeschiffen der Reichsbahn sind sie mit Dieselmotoren und dem Voith-Schneider-Propeller ausge-rüstet. Alle neuzeitlichen Einrichtungen für die Bequem-lichkeit der Fahrgäste, wie Be- und Entlüftungsanlagen, Warm-Wasserheizung, Rundfunkanlage usw., sind vorge-sehen. Besondere Sorgfalt wird auf die elektrische Be-leuchtung gelegt, die dazu dienen soll, den Schiffen bei Nacht und bei besonderen Anlässen ein festliches Aus-sehen zu geben.

Rheinseeschiffe „Duisburg“ und „Ruhrort“

Mitte Dezember des vergangenen Jahres wurden die von der Franz Haniel & Co. GmbH. auf der Wal-sumer Werft der Gute-Hoffnungshütte erbauten beiden Rhein-See-Schiffe durch den Duisburger Oberbürgermei-ster Dillgardt auf die Namen „Duisburg“ und „Ruhrort“ getauft. Die neuen Schiffe werden zwischen Hamburg und Rheinstationen in Dienst gestellt. Sie verfügen über eine Ladefähigkeit von rund 1355 t, sind 73,60 m lang, 10,60 m breit und weisen einen Tiefgang von 3,20 m auf. Die Fahrzeuge sind unter Aufsicht des Germani-schen Lloyd und nach der höchsten Klasse für große Kü-stenschiffahrt mit Freibord, Eisenverstärkung und für die Erzfahrt gebaut. Vorbildlich sind die Mannschaftsräume eingerichtet, die mit Unterstützung des Amtes „Schönheit der Arbeit“ entworfen wurden. Zweckentsprechendes Ladegeschirr und eine Funkentelegraphieanlage sind wei-terhin bemerkenswert. Zum Antrieb der Schiffe dienen zwei direkt umsteuerbare, kompressorlose Vierzylinder-Dieselmotore der MAN, die im einfach wirkenden Zwei-takt arbeiten. Jeder Motor leistet 400 PS bei 350 Um-drehungen pro Minute. Bei dieser Leistung beträgt die Geschwindigkeit etwa 11 Knoten.

Völlig geschweißtes Groß-Plauermaß-Motorschiff

Unter der Aufsicht des Germanischen Lloyd ist auf der Schiffswerft Gebr. Wiemann (Brandenburg/H.) für die Transport- und Lagerhaus-Gesellschaft mbH. Barby ein völlig geschweißtes Groß-Plauermaß-Motorschiff gebaut worden, welches in der Fahrt zwischen Hamburg und Barby beschäftigt werden soll. Das Schiff hat einen Leeriefgang von 0,48 m, so daß es auch bei geringen Tauchtiefen eine gute Ladefähigkeit aufweist. Zum An-trieb des Schiffes dient ein direkt umsteuerbarer 8-Zylin-der-Schiffsdieselmotor der Humboldt-Deutzmotorenwerke, der bei 350/500 Umdrehungen pro Minute 235/335 PS leistet. Das Schiff, das ferner mit einer Kortdüse ver-sehen ist, erreicht auf stromlosem Wasser eine Geschwin-digkeit von 20,25 km/Std.

Landschaft und Siedlung am Hochrhein

Von Prof. Dr. Friedr. Metz, Freiburg/Brsg.

Zwischen Basel und Mainz fließt der Rhein in einer breiten Stromebene, die man fälschlicherweise das Tal des Oberrheins genannt hat und immer wieder nennen hört. Bei der Strecke zwischen Konstanz und Basel hingegen haben wir es mit einer ausgesprochenen Gebirgs- und Tallandschaft zu tun. Wohl begleiten auch hier kleinere Schotterebenen den Strom, wie das Rafzerfeld oder das Möhlinerfeld, aber über all ist der Rhein von hohen, oft felsigen Uferwänden überragt. Wir haben hier einen Flußabschnitt vor uns, der sich als die Sammelrinne der Schmelzwässer des früheren Rheingletschers und Reuß-Aaregletschers darstellt. Gegenüber der Weite und oft auch einer gewissen Einförmigkeit der oberrheinischen Tiefebene herrscht hier der bunte Wechsel der Landschaftsbilder. Dazu kommt der andere Stromverlauf. Es war daher notwendig, daß die Stromstrecke Konstanz—Basel auch im Namen und Begriff herausgehoben und unterschieden wurde. Der Vorschlag, dafür den Begriff des Jura Rheins einzuführen, konnte allerdings keinen Erfolg haben, er wäre auch wissenschaftlich nicht zu rechtfertigen gewesen. Denn neben den Juratafeln finden sich auch Molasselandschaften, wie im Thurgau und im Schienerberg. Hinzu tritt die Muschelkalklandschaft des Dinkelberges und nicht zuletzt die gewaltige Gneis- und Granitmauer des Hauensteins.

Es ist das Verdienst von Robert Lauterborn, die landschaftliche, hydrographische und biologische Sonderstellung und Eigenart der Stromstrecke Konstanz—Basel erkannt und wissenschaftlich begründet zu haben. Er hat dafür den Namen des „Hochrheins“ in das wissenschaftliche Schrifttum eingeführt und dieser Name bekam rasch volkstümlichen Klang. Einer Verwirrung, die zu allerhand Unzuträglichkeiten und Mißverständnissen geführt hatte, ist damit ein Ende bereitet. Eine Verwechslung mit dem „Alpenrhein“,

dem Abschnitt von den Rheinquellen bis zum Bodensee, ist damit wohl auch ausgeschlossen.

An geschichtlicher Größe und wirtschaftlicher Bedeutung vermag sich der Hochrhein mit dem Oberrhein wohl nicht zu messen. Hinter Namen, wie Straßburg und Mainz, Worms und Speyer, Mannheim, Ludwigshafen und Karlsruhe treten die Namen der kleineren Hochrheinstädte zurück. Das große Basel, geographisch dem Oberrhein zugehörig, bedeutet jedoch auch für den Hochrhein den Angelpunkt und Drehpunkt. Die Kulturgeschichte geht aber gerade auch am Hochrhein in die Jahrtausende zurück. Alle Kulturzeitalter, von der Steinzeit angefangen, sind hier durch reiche Funde und wertvolle Denkmale belegt: Thaingen und Kaiseraugst, Reichenau und Säckingen, Schaffhausen und Tiengen seien als Beispiele herausgegriffen. Durch Klima und Boden begünstigt, gehört das Hochrheingebiet größtenteils zu den alten, stets offenen Siedlungslandschaften — mag der Hochrhein streckenweise auch ein Waldstrom sein. In Obsthaine bergen sich viele Dörfer und Städtlein und an allen Südhängen wurde früher Weinbau getrieben. Heute wächst noch ein guter Tropfen am Grenzacher Horn, wie im verlassenen Tal des Rheins bei Hallau.

Durch sein unausgeglichenes Gefälle mit dem gewaltigen Wasserfall von Schaffhausen und einem Dutzend Stromschnellen trägt der Hochrhein das Gepräge eines Gebirgsstroms. Um so mehr mag es überraschen, daß schon in alter Zeit, vor allem im Hochmittelalter ein lebhafter Verkehr in der Ost-West-Richtung bestand. Schaffhausen bedeutete immer das Ende der Bodenseeschiffahrt; die „Lindauer Schiffe“ brachten dorthin Holz von Breznitz und Steine von Rorschach. Aber darüber hinaus wurden die verschiedenartigsten Handels Güter und oft aus recht entfernten Erzeugungsgebieten und nach ebenso weit-

SCHLESISCHE DAMPFER-COMPAGNIE-BERLINER LLOYD A.G.

Express- und Eilschiff-, Motor- und Schleppkahn-Verkehr auf Elbe, Saale, Oder, Märkischen und Nord- und Westdeutschen Wasserstraßen

Schiffspark:

21 Eilfrachtdampfer 48 Eilmotorschiffe
15 Motorschlepper 47 Schleppdampfer
330 Frachtkähne 121 Hilfsfahrzeuge

Umschlagsanlagen, Lagerhäuser und Silos

Hamburg	Tschicherzig/O.
Breslau	Glogau/O.
Berlin-Westhafen	Maltsch/O.
Stettin	Oppeln/O.
Magdeburg	Cosel-Oderhafen
Halle-Trotha	Braunschweig
Havelberg	Hannover
Fürstenberg/O.	

gelegenen Verbrauchsplätzen verfrachtet, wie das jüngste Forschungen des Aarauser Staatsarchives Dr. Hektor Ammann gezeigt haben. Neben Bodenseefischen und dem „Waldglas“ der Schwarzwaldhütten erscheinen in den Zollregistern oberschwäbische Tuche und Leinwand, Nürnberger Metallwaren, bayrisches Salz, Bozener Wein, Pelzwaren östlicher und Speereien mittelmeeerischer Herkunft. Landwege waren am Hochrhein zwischen die Schifffahrtsstrecken eingeschaltet. Eine ganze Reihe von Rast- und Umschlagsplätzen dienten diesem Handelsverkehr und aus jener Blütezeit stammen die malerischen Stadtbilder von Stein und Dießenhofen, von Schaffhausen und Waldshut, von Rheinau und Kaiserstuhl, von Laufenburg, Säckingen und Rheinfelden. Dazu kommen der Fischreichtum des Hochrheins, eine blühende Landwirtschaft und mannigfache Naturschätze, die eine Reihe von örtlichen Marktstädten entstehen ließen. In Schaffhausen laufen die Talstraßen des Randen in einem Punkt zusammen, Tiengen ist der alte Vorort des Klettgaus; in Säckingen entsteht die Stadt im Anschluß an das älteste Kloster des Alemannenlandes.

Der südlichste Schwarzwald mit seinen tiefeingegrissenen, unwegsamen Schluchten bedeutet für den Ost-West-Verkehr ein wirksames Hindernis, die große West-Oststraße verläuft daher auch für alle Zeiten an dessen Südfuß im Tal des Hochrheins. Hinter dem Ost-Westverkehr trat der Nord-Südverkehr zeitweise an Bedeutung zurück. Aber von größter geschichtlicher Tragweite bleibt die Tatsache, daß durch das Volkstor des Hegaus und über den Klettgau und wohl auch über die Brückenstelle bei Konstanz die Alemannen in die Schweiz einwanderten. Straßen von internationaler Bedeutung führen im Raum von Waldshut — Schaffhausen — Konstanz über den Hochrhein. Die mittelalterlichen Messen von Zurzach standen hinter andern großen Messen und Märkten des oberdeutschen Wirtschaftsgebiets nicht zurück. Von verschiedenen schweizerischen und reichsdeutschen Forschern ist in jüngster Zeit auf die Bedeutung des „Wassertors“ von Windisch hingewiesen worden, dort wo Aare, Reuß und Limmat sich vereinen. Eine wechselvolle Geschichte hat es jedoch verhindert, daß in diesem Raum eine große Stadt entstand, vielmehr teilen sich eine ganze Reihe von Kleinstädten heute in die Rolle und das Erbe des römischen Vindonisa.

Es liegt auch keinesfalls in der Natur des Hochrheins begründet, wenn dieser da und dort zur politischen Grenze wurde und Grenzfestungen an seinen Ufern errichtet wurden. Das Ringen der Habsburger mit den Eidgenossen hat die „Waldstädte“ mit der Front nach Süden entstehen lassen, Städte, die von Natur und von Rechts wegen die Aufgabe hätten und haben, als Brückenstädte die beiden Ufer zu verbinden. Bis 1803 gab es nur eine Stadt Laufenburg, die seitdem in ein schweizerisches Groß-Laufenburg und ein badisches Klein-Laufenburg zerfällt. Basel und Konstanz sind das klassische Beispiel solcher Brückenstädte geblieben. Im übrigen aber sind sämtliche Hochrheinstädte nach ähnlichen Plänen und unter gleichartigen Umständen entstanden, zeitlich und nach ihrer Größe allerdings abgestuft und nach ihrem wirtschaftlichen Beruf.

Die Lage und Namen der ländlichen Siedlungen bezeugen hundertfach, daß sie aus derselben Wurzel

entsprungen sind unter ähnlichen natürlichen Voraussetzungen. Allein die vielen ungenannten Orte weisen auf dasselbe alemannische Stammestum hin. Ein Reckingen oder ein Wallbach gibt es hüben und drüben und zahlreiche andere Namen kehren auf der reichsdeutschen und schweizerischen Seite wieder. Die Flurverfassung der Gewandndörfer mit den 3 Zelgen und der 3 Felderwirtschaft ist dieselbe und es werden dieselben Feldfrüchte angebaut. Der Dinkelberg hält in seinem Namen die Erinnerung an die altüberlieferten 13 alemannischen Brotfrüchte fest. Fachwerkhäuser derselben Bauweise schmücken die schweizerischen und die badischen Orte. Gotik und Renaissance haben in den Hochrheinstädten, wie in vielen Dorfkirchen ihre Denkmäler hinterlassen. Ein so eindrucksvolles und geschlossenes Stadtbild, wie das von Alt-Waldshut findet sich in Grundriß und Aufriß als Gegenstück nur in den Städten des Schweizer Mittellandes.

Auch der Einzug der modernen Industrie hat am Hochrhein trotz der inzwischen aufgerichteten Staatsgrenzen keinen neuen Trennungsstrich im Siedlungsbild zu ziehen vermocht. Ueberdies kam diese Industrie auf die rechte Rheinseite aus der Schweiz. Von Basel aus kam die Baumwollindustrie in das Wiesental, von Zürich und St. Gallen drang die Seidenindustrie über Waldshut und Säckingen vor bis auf die Höhen des Hotzenwaldes. Schweizerische Industrieinflüsse sehen wir in Singen und im Umkreis von Tiengen wirksam. Im Gefolge dieser Industrie-einbürgerung wurde der Bevölkerungsaustausch über den Strom und die Staatsgrenzen hinweg noch lebhafter, als er vordem schon war. Was im Zeitalter der Manufakturen eingeleitet wurde, verstärkte sich in den letzten Jahrzehnten mit dem Einzug der chemischen Industrie und anderer gewerblicher Großunternehmen, mit der Errichtung der Kraftwerke und der Steigerung des gesamten Wirtschaftslebens.

Die Industrie des Hochrheins knüpft zunächst an die bestehenden Siedlungen mit ihren Menschen und den dort geschaffenen Wirtschaftsgrundlagen an. Wasserkräfte und mineralische Rohstoffe schufen neue Voraussetzungen und Möglichkeiten. Sie ließen im badischen Rheinfelden eine völlig neue Industriesiedlung entstehen, wie sie in Baden vereinzelt dastelt.

Manche Einbußen an landschaftlicher Schönheit ist durch die moderne technische Entwicklung festzustellen, aber die Baumeister und Ingenieure haben sich redlich und erfolgreich bemüht, die neuen Kraftwerke und Industriebauten in Einklang zu bringen mit der Naturlandschaft. Diese ist in der Tat von erhabener Größe und Schönheit und stellt damit auch ein gewaltiges Kapitel dar. Dichter und Maler haben den Ruhm des Hochrheins verkündet und wer könnte in Säckingen den Sänger vom Hochrhein Viktor von Scheffel unerwähnt lassen. Und wenn kein Geringerer wie Hans Thoma freimütig erklärt hat, daß er kaum eine schönere Landschaft kenne, wie das Land am Rhein zwischen Konstanz und Basel, so werden diesem Meister nicht viele widersprechen wollen und können.

Diese Landschaft, in der Natur- und Kulturbilder in einem seltenen Einklang stehen, wird uns für alle Zeiten erhalten bleiben, auch dann, wenn einmal der Hochrhein als Großschifffahrtsstraße ausgebaut sein

wird und in deren Gefolge die Siedlungen wachsen und neue Werkstätten der Industrie entstehen werden. Ansehnliche Gewerbe hat es stets am Hochrhein gegeben, angefangen von den Hütten- und Hammer-schmieden im „Oberen Rheinviertel“ in Laufenburg, den Eisenwerken von Albrück und Schaffhausen bis zu den modernen Großbetrieben mannigfaltiger Industrie.

Alles wirtschaftliche Leben am Hochrhein hängt irgendwie mit dem Strom zusammen und mit dem Tal, das er geschaffen hat. Mögen der Salmenfang und die darauf begründeten Fischerzünfte der Vergangenheit angehören, wie das gefährliche Gewerbe der „Lauffennechte“. — Dafür sind neue Erwerbs- und Lebensmöglichkeiten geschaffen worden. Die Sicherung des Bestehenden und Erreichten und erst recht eine weitere Entfaltung des Wirtschaftslebens im Hochrheingebiet und dem von ihm abhängigen Hinterland wird jedoch nur durch die Zusammenarbeit der beiden angrenzenden Staaten, ihrer Gemeinden und Wirtschaftskräfte gewährleistet. Nur Narren könnten glauben, das eine Ufer könnte gewinnen, wenn es der anderen Seite recht schlecht ginge. Die beiden Uferseiten sind auf Gedeih und Verderben aufeinander angewiesen und müssen miteinander leben und arbeiten. Hüben und drüben sind Arbeitskräfte und Kapital überdies oft genug dieselben. Diese Ueberzeugung der Schicksalsverbundenheit hat sich in jahrhundertelanger gemeinsamer Arbeit längst durchgesetzt und ist auch nie völlig verloren gegangen. Die absonderlich verlaufenden Staatsgrenzen beweisen auch dem einfachen Mann des Volkes, daß es hier keine, von der Natur aufgerichteten Schranken geben kann. Ein ganzer Schweizer Kanton liegt

auf der reichsdeutschen Seite und das badische Konstanz eigentlich im Thurgau. Das zwingt zu steter Verständigung und Zusammenarbeit auf vielen Gebieten, vor allem des Verkehrs. Reichsbahnhöfe liegen auf Schweizer Staatsgebiet. Die gemeinsam erstellten Kunstwerke sind aber wohl der deutlichste Beweis für die Zusammenarbeit.

Wie am Bodensee ist auch am Hochrhein glücklicherweise das freundschaftliche Band niemals abgerissen und die Zusammenarbeit über die Ufer hinweg hat auch stärkste Belastungsproben bestanden.

Trotz verschiedener politischer Haltung im Reich und in der Schweiz und der scharfen Betonung der Eigenstaatlichkeit beider Nachbarn, bleibt des Gemeinsamen am Hochrhein außerordentlich viel. Der Geograph aber hat das Recht und die Pflicht, immer wieder darauf hinzuweisen, daß unser Leben an Naturgrundlagen gebunden ist und an Voraussetzungen, die wir als gegeben hinnehmen müssen. Niemand wird an diesen uns gemeinsamen Grundlagen rütteln können, ohne großen Schaden anzurichten. Der Wirtschaftsgeograph weiß, in welchem Maß der Mensch und insbesondere die moderne Technik die Natur umzugestalten vermag. Aber von den Natureinflüssen werden wir damit nicht befreit, im Gegenteil mit jeder neuen technischen Anlage werden neue, wenn auch andersartige Bindungen geschaffen. Das Heimatgefühl wird dadurch nicht erschüttert und das Hochrheingebiet wird Heimat bleiben seinen Bewohnern, mögen sie dem Reichsvolk oder dem Schweizer Volk angehören. Wenn aber irgendwo Werke des Friedens geschaffen wurden und werden, so am Hochrhein, und diese Friedenswerke werden auch zukünftigen Geschlechtern zur Wohlfahrt dienen.

DIESEL

Kompressorlose

SCHIFFS DIESELMOTOREN

bis zu den größten Leistungen

Kleinere Typen mit Wendegetriebe
u. Wendeschraube

Größere Typen direkt umsteuerbar

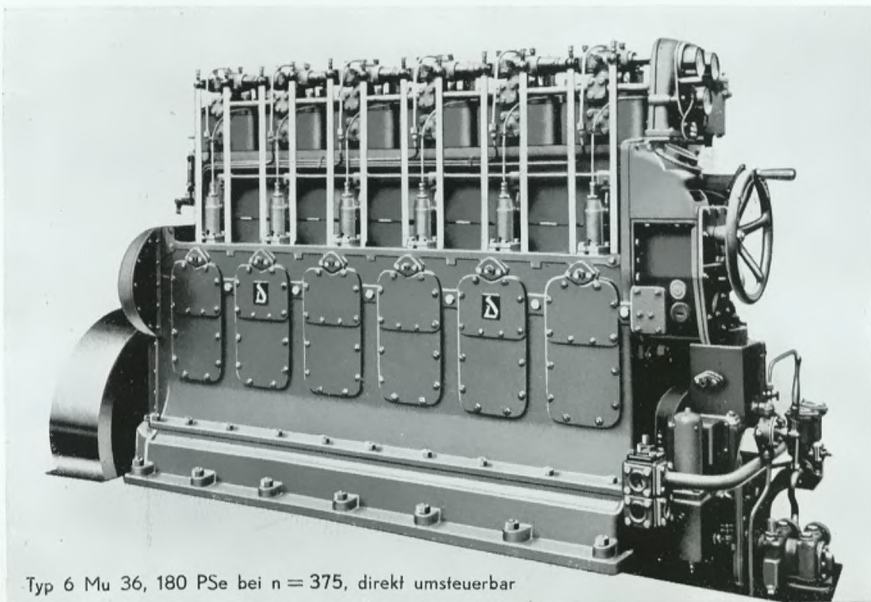
Man verlange bei Bedarf Sonderprospekt u. Angebot

Anschrift: Kiel, Postschließfach

Drahtanschrift: Deweka Kiel

Fernruf: Sammelnummer 6300

Deutsche Werke Kiel



Typ 6 Mu 36, 180 PSe bei $n = 375$, direkt umsteuerbar

Wirtschafts- und Verkehrsfragen der Binnenschifffahrt

Die Umstellung der Binnenschifffahrt vom Auslands- auf Inlandsverkehr

Im Laufe der letzten Jahre hat sich in der Struktur der deutschen Güterbewegung eine grundsätzliche Aenderung vollzogen. Das Schwergewicht hat sich ständig mehr vom sogenannten Auslandsgeschäft auf das Inlandsgeschäft verlagert. Diese Umwandlung des Verkehrsgefüges blieb auch nicht ohne Rückwirkungen auf den herkömmlichen Grundzug der Binnenschifffahrt. Sie ist sogar im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern von den Folgen der Außenhandelskrumpfung um so härter betroffen worden, als die Hauptadern ihres Verkehrsnetzes — die sämtlich nordwärts fließenden Ströme und Flüsse: Rhein, Ems, Weser, Elbe, Oder und Pregel — in den Weltmeerhäfen enden und somit am Außenhandel in weit höherem Hundertsatz als am inländischen Gesamtverkehr teilnehmen.

Somit mußte gerade die Binnenschifffahrt mit dem Rückgang des Seehafenverkehrs einen Teil ihres Lebensraumes einbüßen und sie wurde in bedeutend empfindlicher Weise in Mitleidenschaft gezogen als andere Verkehrsträger, die für das verlorene Auslandsgeschäft einen Ausgleich in dem fortschreitend erstarkenden Binnengeschäft zu finden vermochten.

Die schlimmsten und unmittelbarsten Auswirkungen des sich daraus für die Binnenschifffahrt ergebenden Wettlaufs um einen Anteil an der schrumpfenden Güterdecke sind durch die gesetzgeberischen Maßnahmen „zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt“ abgewendet worden, die die substanzverzehrenden Frachtunterbietungen unterbanden und eine einigermaßen gerechte Verteilung der vorkommenden Ladungen gewährleisten.

Selbstverständlich ist mit einer planmäßigen Aufteilung der sich verknappenden Ladungsmengen allein die Notlage der Binnenschifffahrt nicht zu beseitigen. Vielmehr gilt es, darüber hinaus neue Märkte als Ersatz für verlorene aufzuschließen und hierfür neue Kräfte des Unternehmungsgeistes und der Initiative frei auswirken zu lassen. Die Möglichkeiten für die Entwicklung solcher neuen Verkehre zeichnen sich in großen Umrissen beim Aufzeigen des neuen Grundzuges der Güterbewegung ab.

Als Folge der Maßnahmen der Reichsregierung zur Arbeitsbeschaffung, ferner im Zuge der Aufrüstung und aller dadurch befruchteten Mehrerzeugung sowie des angewachsenen Mehrverbrauchs, schließlich auch in Auswirkung der Intensivierung der Binnenschifffahrt aus eigenen Kräften hat in den letzten Jahren der inländische Anteil des Güterverkehrs auf deutschen Binnenwasserwegen bedeutend mehr zugenommen, als der Auslandsverkehr über die Wasserstraßen zurückgegangen ist.

Während früher die Pole des Binnenschifffahrtsverkehrs überwiegend die auf Welthandel angewiesenen Nord-Ostsee-Häfen waren und demzufolge der charakteristische Verkehrszug der Binnenschifffahrt von Süden nach Norden — bzw. umgekehrt — führte, gilt es nunmehr im Weiterverfolgen der Hebung des Wasserstraßenverkehrs zu einer wesensgemäßen Erfassung des Inlandsgüterverkehrs zu gelangen, d. h. die Binnenschifffahrt auf eine große Inlands-Transversale umzustellen, die vornehmlich in der West-Ost-Relation — bzw. umgekehrt — die Brennpunkte höchster Verkehrsfrequenz verbindet.

Dieser neue Verkehrszug ist bereits unmittelbar zu erkennen in dem im Jahre 1936 als Ersatz für den abgestorbenen Verkehr Posen—Stettin erstmalig auf breiterer Grundlage entwickelten Binnenschiffsverkehr zwischen dem Elbe-Oder-Gebiet und Ostpreußen. Die früher bestandenen Bedenken gegen den Durchgang durch polnisches Ge-

biet konnten durch organisatorische Maßnahmen überwunden werden. Im Lichte der großen Devisenersparnis (ca. 19/20 des früheren Bedarfs der Reichsbahn) hat sich die Binnenschifffahrt hier sogar als außerordentlich nützlicher Verkehrsträger erwiesen.

Völlig bahnbrechend für den kommenden großen Inlands-Ostwestverkehr wird sich die bevorstehende Eröffnung des Mittellandkanals auswirken. Hierdurch dürften mit einem Schlag der Binnenschifffahrt und als Folge der Frachtverbilligung der Gesamtwirtschaft neue Impulse gegeben und sodann ein großer Teil der durch das fehlende Auslandsgeschäft minder- oder gar unbeschäftigten Tonnage aufgesaugt werden. Kennzeichnend für die kommende Verkehrsrichtung ist auch die Erscheinung, daß im verfloßenen Jahr ein großer Teil der unbeschäftigten, in Hamburg ansässigen Elbeschiffahrt Zuflucht im Odergeschäft suchte, welches — begünstigt durch eine anerkanntenswerte Fondsorganisation des Oder-Schifferbetriebsverbandes — hauptsächlich durch die Steinkohlenverfrachtungen ab Cosel ins Inland eine aufblühende Entwicklung nehmen konnte.

Im Zuge der Verstärkung des West-Ost-Verkehrs liegen auch die in der Durchführung begriffenen Main- und Neckarkanalisationen, ferner der im Bau befindliche Adolf-Hitler-Kanal.

Gerade in jüngster Zeit macht sich ein sehr augenfälliger erstarkter Westost-Inlandsverkehr bemerkbar, der in Anbetracht des noch nicht vollendeten Mittellandkanals durch seegehende Motorschiffe bedient wird.

Die seegehenden Motorsegler können im Westen und Osten weit ins Binnenland hinauffahren und außerdem die beiden Flußsysteme durch Passieren der Nord- und Ostsee ohne Umladung verbinden.

Diese „Süß- und Salzwasser-Amphibien“ zählen sich wohl dann zur Binnenschifffahrt, wenn sie von Binnenplatz zu Binnenplatz Ladung werben; sie lehnen es aber ab, durch Inkaufnahme der sonst der gesamten Binnenschifffahrt auferlegten Gemeinschaftsopfer — wie Frachtenbindung, Quotisierung und Reihenfolgezwang — sich in die Reihe der Binnenschifffahrt einzugliedern.

Es ergab sich hierdurch oft eine empfindliche Beschwerung der echten Binnenschifffahrt, die mit Seeumlandung nicht mehr wettbewerbsfähig war und außerdem Bindungen durch Frachtenfestsetzungen, Zwangskartelle, Hilfsfondsabgaben etc. ertragen mußte. Dies artete z. B. im Sommer 1934 dahin aus, daß die Motorsegler die Fracht Hamburg—Berlin auf dem Umweg über Kiel—Stettin billiger ausführen konnten, als es die direkt fahrende Binnenschifffahrt über Elbe—Havel infolge der damals hohen obligatorischen Kleinwasserzuschläge durfte, obwohl manche Elbereederei die Transporte vielleicht gerne zu den Frachten der Motorsegler übernommen hätte.

Es ist nun zu erwarten, daß nach völliger Inbetriebnahme des Mittellandkanals das Wirkungsfeld der Motorsegler im innerdeutschen Ostwestverkehr wieder eingeschränkt wird, weil sodann der unmittelbare Binnenweg entschieden große Vorteile wird aufweisen können. Da das ganze Kanalsystem vom Rhein bis zur Oder von Hoch- und Niedrigwasserstörungen völlig unbeeinflusst bleiben und somit größte Auslastungsfähigkeit der Kähne bei fast fahrplanmäßiger Zuverlässigkeit und Schnelligkeit möglich sein wird, werden die Motorsegler, welche — abgesehen vom Elbekleinwasser bei Fahrt über Hamburg — sehr häufig durch Nord- und Ostseestürme Tage- und Wochenverzögerungen erleiden, das von ihnen jetzt beherrschte Feld mehr oder weniger wieder räumen müssen. Hieraus wird sich dann zwangsläufig für die Motorsegler eine Umstellungsnotwendigkeit ergeben, und es ist heute schon

anzudeuten, auf welchem Gebiet diese Motorsegler dann einen neuen Wirkungs- und Aufgabenkreis wohl finden könnten.

Heute sind diese Motorschiffe auf das viel schwierigere Auslandsgeschäft nicht angewiesen! Im Inlande liegt reichlicher Güterzufluß vor; das Inlandsgeschäft ist nun mal rentabler, sicherer und bequemer, als das Auslandsgeschäft.

Diese Gewöhnung an das Bequemere und Rentablere, führt zu einer Verwöhnung und Verstumpfung; sie hat manche Industrie, die vielleicht früher sehr auf Auslandsabsatz angewiesen war, „exportmüde“ gemacht, zumal die verwickelten Kontingentierungs- und Devisenbestimmungen bei dem — am hohen Markkurs gemessenen — relativ schlechten Auslandspreis für diese Mehrarbeit keine Prämie bieten. Mit dem Fortfall des „Anreizes“ des bequemeren Inlandsgeschäftes und der Notwendigkeit, sich neue Erwerbsquellen zu suchen, wird die deutsche Motorsegler-Schiffahrt ebenfalls neue Existenzgebiete im Auslandsverkehr finden. Gerade der technische Leistungsvorsprung, ab Binnenplatz ohne Umladung unmittelbar über See ins Ausland verschiffen zu können, wird der Kalkulation des deutschen Exporteurs außerordentlich zustatten kommen. Wird es doch sodann möglich sein, ohne ausgesprochen seemäßige Verpackung Güter — z. B. ab Fabrik Magdeburg oder Siemensstadt — bis an die günstigsten Anlegeplätze in London, Kopenhagen, Stockholm, Antwerpen, Brüssel, Paris etc. zu verfrachten und damit Preisvorsprünge schaffen bzw. die oft nur geringen Spannungen, an denen manches Geschäft scheiterte, glücklich überbrücken zu helfen.

Wenn demnach künftighin die Binnenschiffahrt sich mehr als bisher auf den Inlandsmassengüterverkehr einzurichten haben wird, so bleibt demgegenüber auch seitens der Industrie eine entgegenkommende Einstellung zur Binnenschiffahrt unentbehrlich, indem z. B. bei Erweiterungsbauten und Neuanlagen von Industrie- und Stapelstätten von vornherein auf günstige örtliche Lage zum Binnengewässer Bedacht zu nehmen ist. Was nutzt sonst der Wirtschaft eine gutfunktionierende Binnenschiffahrt, wenn die großen Werke zu entlegen von der Wasserstraße liegen, und mitunter nur durch Zwischenschaltung eines — wenn auch nur geringen — Bahn- oder Fuhrtransportes der ganze Spareffekt des Wasserweges vereitelt wird?

Da nun im Zuge des Vierjahresplans zur Neuanlage verschiedener großer Fabriken geschritten wird, dürfte gerade jetzt die Empfehlung zweckmäßigster Mitberücksichtigung günstiger Wasseranschlüsse zur volkswirtschaftlichen Hebung aller vorhandenen Werte beitragen. Diese Fülle von Anhaltspunkten zeigt, daß es auch Aufgabe der neuen Wirtschaftsplanung sein wird, u. a. den aus konjunkturellen Bedingtheiten entstehenden strukturellen Verlagerungen im voraus Rechnung zu tragen; denn dadurch wird es möglich, für vorhandene Entwicklungsmöglichkeiten den wirkungsvollsten Kräfteansatz rechtzeitig vorzunehmen und in weitblickender Vorausschau Fehlansätzen von Volkskräften und Volkskapitalien von vornherein vorzubeugen.

Alexander Pohl, Berlin.

Deutschland und die Binnenschiffahrt in Südosteuropa

Ein Rückblick auf 1936

Deutschland hat räumlich einen wesentlich geringeren Anteil am Laufe der Donau als an dem der anderen gro-Ströme Mitteleuropas. Aber die Donau, der einzige in Deutschland entspringende unter den deutschen Strömen, bewährt sich seit einem Jahrtausend als Richtweiser des deutschen Kultur- und Wirtschaftslebens und erweist diese Bedeutung gerade heute wieder in steigendem Maße. Das Deutsche Reich ist der stärkste Wirtschaftspartner der meisten Donauländer. Mit ihren Rohstoffen sind sie schon aus dem Grunde die wertvollsten Lieferanten Deutschlands, weil ihr großer Bedarf an deutschen Industriegütern einen gut ausbalancierten Kompensationsverkehr ermöglicht, der eine allzu starke Inanspruchnahme der Devisenbestände des Reiches vermeiden läßt.

Der Wasserweg der Donau wird daher in steigendem Maße als Mittler des Warenaustausches in Anspruch genommen. Infolgedessen hat die Donauschiffahrt im Jahre 1936 sehr gut abgeschnitten, sie bildete im großen und ganzen einen Wirtschaftskörper von besserer Gesundheit als die anderen Organismen in den Ländern am Ufer dieses Stromes. Die deutsche Flagge selbst ist hier im wesentlichen durch den Bayerischen Lloyd vertreten; dazu kommt noch die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Beide Unternehmen stehen seit zehn Jahren in einer Betriebsgemeinschaft mit der DDSG (österreichische Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) und der MFTR (Kgl. ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft). Da sich dieser Pool bewährt hat, ist er Ende 1936 wieder auf fünf Jahre verlängert worden. Gleichzeitig trat die holländische Continentale Motorschiffahrts-Gesellschaft in die Betriebsgemeinschaft ein. Die gesamte Donauschiffahrt ist, soweit sie Tankschiffahrt betreibt, in einer Tankgemeinschaft zusammengefaßt; auch diese wurde 1936 erneuert.

Die regen Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und den Südostländern kamen in dem lebhaften Stück- und Massengüterverkehr zum Ausdruck, der 1936 manchmal sogar einen Mangel an Frachtraum zur Folge hatte. Die starke deutsche Industrierausfuhr spiegelte sich in den vielen Stückgütertransporten talwärts. Die gute Ernte der mittleren und unteren Donauländer trug noch dazu bei, den Umfang der saisonmäßigen Massengütertransporte bergwärts bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit des Frachtraums zu steigern. Ein Kartell der Donauschiffahrtsgesellschaften für die Weizentransporte brachte nebst der erforderlichen Quotenaufteilung eine Tarifvereinheitlichung mit sich, wobei die Frachtraten erhöht wurden; eine Gegenwirkung war infolge der günstigen Frachtlage nicht zu verzeichnen. Der Tankverkehr bergwärts zeigte starke Schwankungen, die in erster Linie durch die verschieden gearteten Maßnahmen in der Devisenbewirtschaftung Rumäniens bedingt waren.

Eine zeitgeschichtliche Beeinflussung der Donauschiffahrt brachten im ersten Drittel des Jahres die Sanktionen

Rhein- und Seehafen Düsseldorf

einer der bedeutendsten Binnenhäfen Deutschlands / Güterumschlag über 2 Millionen Tonnen im Jahr

verfügt über 6 Hafenbecken und 3 Werftanlagen mit großen Lagerhäusern und 70 elektrisch betriebenen Kränen

Anfragen wegen Ansiedlung sind zu richten an die Städtische Hafenverwaltung, Fernruf Nr. 1041

gegen Italien. Manche Levantetransporte, die früher über die italienischen Seehäfen transitiert worden waren, gingen über die Donau mit Umschlag auf Seeschiffe oder von Seeschiffen in den unteren rumänischen Häfen. Unabhängig von den Sanktionen zog die Türkei einen nennenswerten Teil ihrer Ausfuhr nach Deutschland und dem übrigen Mitteleuropa von dem Triester Transit ab und instradierte ihn über Konstanza und dann auf dem Donau- oder Bahnweg nach Westen.

Aber Italiens voller Sieg über das vom Völkerbund angeordnete Embargo stärkte die italienische Stellung im Bereiche der Donau und wirkte gleichzeitig infolge Deutschlands Neutralität förderlich im Sinne der deutsch-italienischen Verständigung. Ein Ergebnis dieser Tatsachen war das deutsch-österreichische Uebereinkommen vom 11. Juli 1936. Seine wirtschaftlichen Auswirkungen sind zum großen Teil erst für die Zukunft zu erwarten. Doch brachte das abgelaufene Jahr bereits einen guten Anfang. Oesterreichs gesteigerte Kohlenbezüge aus dem Reiche kamen der Donauschiffahrt zugute; auch die Fahrgastschiffahrt, besonders im Nahverkehr, wurde günstig beeinflußt. Oesterreich schränkte seine Kohleneinfuhr aus der Tschechoslowakei und Polen ein und verzichtete — vielleicht nur vorübergehend — zur Gänze auf die türkische Kohle, die auf dem reinen Wasserwege von den Gruben am Schwarzen Meer nach Wien geführt worden war.

Die italienische Flagge ist in der Binnenschiffahrt der Donau nicht vertreten. Nur die direkte Fluß-Seeschiffahrt vom Schwarzen Meer auf der Donau bergwärts bis Budapest zeigt neben der ungarischen auch die italienische Flagge. Dabei handelt es sich aber um eine Tätigkeit, deren prestigemäßige Bedeutung viel größer ist als ihre rein wirtschaftliche.

Mittelbar hat jedoch Italien maßgebenden Einfluß auf die Binnenschiffahrt des Stromes gewonnen, und zwar durch die starke finanzielle Beteiligung an der DDSG. Dieses älteste und bedeutendste Verkehrsunternehmen der Donau litt seit Kriegsende aufs schwerste unter seiner finanziellen Unzulänglichkeit, die eine Erneuerung des durch die Friedensdiktate halb gestörten Schiffsparks unmöglich machte. Erst der Zustrom der italienischen Geldmittel gab der DDSG die Voraussetzungen zum technischen Wiederaufbau. Dieser ging 1936 bereits in großem Umfang vor sich. Auf ihrer in eine leistungsfähige Schiffbauanstalt umgewandelten alten Reparaturwerft in Korneuburg bei Wien baute die Gesellschaft für ihren Eigenbedarf eine Serie von vier Motor-, Fracht- und Zugschiffen mit je 825 t Verdrängung bei 1,9 m Tiefgang, die bereits im Frühjahr 1937 fahrtbereit sein werden. Acht ähnliche Schiffe werden folgen. Außerdem wurden einige große Frachtkähne von je 1000 t Tragfähigkeit sowie ein Tankschlepp hergestellt und ein Fahrgastschiff als Ersatz für die 1936 unter tragischen Umständen gestrandete „Wien“ auf Stapel gelegt. Mehrere Einheiten wurden zur Erhöhung ihrer Wirtschaftlichkeit umgebaut. Ihr Eindocken erfolgte mit Hilfe eines neuen Schiffsaufzuges, der das größte Schiffshebewerk im Bereiche der Donau bildet. Mit der Umstellung einiger Fahrzeuge auf Oelfeuerung machte man an sich gute Erfahrungen, aber aus devisenwirtschaftlichen Gründen mußte man von einer Fortsetzung dieser Umstellung absehen.

Als eine Ursache der verhältnismäßig geringen Betriebserfolge der Tschechoslowakischen Donauschiffahrtsgesellschaft wurden Fehler in ihrer Verwaltung erkannt. Das Aufbauprogramm der DDSG gab Anlaß für die Beratungen über eine Erneuerung des schwimmenden Materials der tschechoslowakischen Donauschiffahrt, die sich ja schon wegen der räumlichen Nähe als Wettbewerber der deutsch-österreichisch-ungarischen Betriebsgemeinschaft betrachtet.

Von der ungarischen Donauschiffahrt war bereits weiter oben die Rede. 1936 ist in Budapest das dritte Fluß-Seeschiff vom Stapel gelaufen, das dem direkten Frachtver-

kehr Budapest—Türkei—Vorderasien—Ägypten dient. Mit Hilfe dieser Fahrzeuge wird also der Zeit- und Kostenaufwand des Umschlags zwischen Fluß- und Seeschiff vermieden. Aber da die nautischen und verkehrsgeographischen Verhältnisse auf der Donau ganz anders liegen als etwa auf dem Rhein, ist die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehrsmittel denn doch fraglich, und dies vor allem wegen ihrer geringen Ladefähigkeit, die auf dem Strome 320 t, auf See 500 t beträgt.

Die Staatliche Schifffahrt Jugoslawiens bewährte sich insbesondere während der Getreidekampagne mit den Transporten bergwärts, in erster Linie nach deutschen Donaustationen. Die vor einem Jahrzehnt sehr lebhaften Erntegütertransporte talwärts mit Umschlag auf Seeschiffe für West- und Nordeuropa haben an Bedeutung viel verloren. Eine Frage von grundlegender Wichtigkeit für die südslawische Getreideaufuhr wäre die Ueberbrückung des großen räumlichen Zwischenraums zwischen dem Fluß- und Kanalsystem der agrarischen Gebiete des Königreichs und den eigenen Adria Häfen. 1936 wurde eine Kanalisierung der Save beschlossen; damit wird jenes Zwischenstück zwischen Fluß- und Seeschiffahrt, das durch rollende Transporte überwunden werden muß, wesentlich verkleinert.

Jugoslawiens östlicher Nachbar Bulgarien ist vom Standpunkt der Binnenschiffahrt der schwächste unter den Donaustaaten. Die Kabotage wird hier seit einem Jahrhundert von der DDSG betrieben. Im abgelaufenen Jahr bemühte man sich, die ganz bescheidene eigene Inlandsschiffahrt zu verstärken. Aber aus finanziellen Gründen war hier ebensowenig ein wirklicher Erfolg möglich wie in der geplanten Frischwarenausfuhr nach Deutschland unter bulgarischer Flagge.

Die NFR, die staatliche rumänische Flußschiffahrt, besitzt ebenso wie die jugoslawische Donauschiffahrt einen gewissen Rückhalt in der gesetzlich ihr vorbehaltenen Kabotage. Die Versuche, dem deutsch-österreichisch-ungarischen Pool eine ebensolche Gemeinschaft der Kleinen Entente entgegenzusetzen, waren aus verschiedenen Gründen zum Scheitern verurteilt.

Im Bereiche des Stromes sind zwei überstaatliche Körperschaften tätig, die Internationale Donaukommission in Wien für die Binnendonau bis Braila und die Europäische Donaukommission in Galatz für die Seendonau. Beide erlebten 1936 schwere Angriffe seitens unzufriedener Uferstaaten. Die Frage der überstaatlichen Verwaltung der Schiffsstraßen ist durch die deutsche Kündigung der internationalen Stromakte aufgerollt worden. Auch hier hat Deutschland den Finger auf eine Wunde gelegt, die seit nun fast zwei Jahrzehnten offen steht und eine neuartige Behandlung erfordert. — nicht mehr im Sinne einer Verewigung wirtschaftsfeindlicher Diktate, sondern unter den Gesichtspunkten der Tatsachen und des Aufbaues einer besseren Wirtschaftsordnung zum Wohle unseres Erdteils.

Generalkonsul Dr. Friedrich Wallisch, Wien.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Rheins

Die Mittelbadische Gruppe der Deutschen Akademie in Karlsruhe veranstaltete am 1. Dezember 1936 unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Holl (Karlsruhe) einen Vortragsabend, auf dem der Hauptgeschäftsführer der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel in Duisburg-Ruhrort, Prof. Dr. Otto Most, über die wirtschaftliche Bedeutung des Rheins sprach:

„Die wirtschaftliche Bedeutung des Rheins ist in dem begründet, was er schuf und noch täglich aus sich selbst heraus schafft. Seine wirtschaftliche Schwerkraft bildet mit der politischen und kulturellen von jeher eine Einheit. Der Sinn der deutschen Rhein-Geschichte ist es von Urbeginn an gewesen, aus dem Grenzstrom die Lebensader des Landes auf beiden Ufern zu machen, diese

aufs innigste miteinander zu verbinden, politisch und wirtschaftlich. Der uralte Verkehrsweg, aus örtlichem hin und her schon im Mittelalter zur Hochstraße des anhebenden Weltverkehrs emporgewachsen, hat dem rheinischen Menschen Wagemut, Weitblick, auch Anpassungsfähigkeit und Unabhängigkeitsdrang des in großen Räumen denkenden Kaufmanns verliehen; ihn aber auch zu einer Geschlossenheit der Welt- und Wirtschaftsauffassung geführt, welche die persönlichen Werte in den stolzen Dienst der größeren Gemeinschaftsaufgabe stellt.

Ueber seine Nebentäler hin wirkt der Rhein nach Ost und West. Wo die Verkehrsstraßen von dort her mit der großen Süd-Nord-Linie zusammenstoßen, sind in der Früh- wie in der Neuzeit die Hauptplätze rheinischen Wirtschaftslebens erwachsen. Deren Großhandel schlagen freilich die Hemmungen der Weltwirtschaft jetzt schwere Wunden; sie gilt es zu überwinden.

Die industrielle Entwicklung ist alt. Sie beruhte zunächst auf den eigenen Rohstoffen des Landes. Sie veränderte den Charakter des Stromverkehrs als eines Stückverkehrs nicht. Dies ist erst die Folge der (geschichtlich) dritten großen Verlagerung im Rheinverkehr gewesen.

Sie war das Ergebnis: 1. der Ausweitung des Seeverkehrs mit ihrer Weiterwirkung auf den Strom; 2. des Aufkommens der Dampfschiffahrt, für deren lebensvolle Entwicklung das große Werk der Rheinkorrektion die Voraussetzung schuf; 3. der Tatsache des mächtigsten Kohlenvorkommens Mitteleuropas in leicht erreichbarem Vorland; Parallelerscheinung aus neuester Zeit: Rheinisches Braunkohlengebiet.

Milliardenwerte sind zur Erfüllung dieser Aufgaben in die Rheinflotte und die ihr an Land dienenden Einrichtungen (Häfen, Hebezeuge, Lagerhäuser u. dergl.) gesteckt worden: Investitionen, mit denen man auch weiterhin sorgsam vorgehen sollte. Zugleich ist trotz des großkapitalistischen Zuges der Gesamtentwicklung und trotz der Konzernbildung auch in der Rheinschiffahrt in dieser selbst ein stark mittelständischer Charakter erhalten geblieben. Die Hälfte der deutschen Rheintonnage stellen die Partikulierer. Schutz und Förderung der Rheinschiffahrt ist darum weitgehend Mittelstandspolitik.

Versailles und seine Folgen haben die Wirtschaftskraft des Rheins stark beeinträchtigt: Schiffsabgaben; Verlust der links-oberrheinischen Lande; Aufkommen starker fremder Wettbewerber an und auf dem Strom u. a. m. Die völker- und staatsrechtliche Diffamierung Deutschlands ist inzwischen durch Adolf Hitlers großen Entschluß beseitigt worden.

Aber auch von innen her ist der Rhein manchen Anfechtungen ausgesetzt:

Der Politische Partikularismus ist zerschlagen. Der wirtschaftliche Partikularismus aber regt sich noch hier und da. Er versucht insbesondere dem Rhein Abbruch zu tun. Demgegenüber sollte Leitgedanke sein: Jeder gedeihe zum Wohl des Ganzen aus eigener Kraft, anstatt es auf Kosten anderer im Vaterlande tun zu wollen. Jeder schaffe zusätzliche Leistungen, aber bereichere

sich nicht dadurch, daß er dem anderen etwas abzunehmen trachtet.

Auch die oft nicht sehr freundliche Einstellung der deutschen Reichsbahn zur Rheinschiffahrt sollte aufhören angesichts der geradezu überragenden Bedeutung des Rheins für die deutsche Ausfuhr. Er führt die deutsche Ware nicht nur nach holländischen Häfen, wie scheinbar viele meinen. Aber soweit sie dorthin geht, wirkt die Verknüpfung zwischen deutscher und holländischer Verkehrswirtschaft entscheidend dahin, daß Holland der beste Kunde Deutschlands bleibt (1935: 10% des gesamten deutschen Exports geht dorthin; Ausfuhrüberschuß Deutschlands im Handelsverkehr mit den Niederlanden: rund 200 Millionen Mark).

Es ergibt sich weiter daraus, daß zwar in Holland und auch Belgien deutscherseits „fremde Dienstleistungen“ in Anspruch genommen werden; diese aber sind, weil es sich um großenteils auslandsdeutsche Unternehmungen handelt, meistens gar keine „fremden“ Leistungen, und ebensogut, wie der Deutsche Dienstleistungen vom Holländer nimmt, so dieser von ihm. Endergebnis (und darauf kommt es an): Die deutsche Rheinschiffahrt bringt trotz, ja gerade wegen ihres Vorstoßens ins „holländisch-belgische Vorland“ dem Vaterlande mehr Devisen ein als sie aufwendet.

„In einer Zeit schwerster Ausfuhrhemmungen“, so schloß der Redner, „und gleichzeitig dringender Exportnotwendigkeit hält, wie die deutschen Seehäfen so auch der deutsche Rhein eine mächtige Tür zur Fremde offen. Wie der hanseatische Kaufmann schlägt auch der rheinische Schiffer, Händler und Spediteur Brücken zum Kunden draußen, steigert auch er das deutsche Ansehen in der Welt, leistet auch er im hochgespannten Kampflauf des Vierjahresplans einen vaterländischen Dienst von höchster Bedeutung. Ihn wollen wir Menschen am Rhein um Deutschlands willen freudig tun.“

Der Ostpreußenverkehr über die polnischen Durchgangswasserstraßen im Jahre 1936

Als Ergänzung des Seeweges und des Schienenweges ist im Laufe des Jahres 1936 in stärkerem Maße der seit dem Kriege unter dem Zwange der Verhältnisse vernachlässigte Binnenschiffahrtsweg in Anspruch genommen worden, dessen privilegierter Durchgang bekanntlich im Pariser Verkehrsabkommen vom 21. April 1921 gewährleistet ist. Ein Vergleich der im abgelaufenen Jahre über diese Handelsstraße transportierten Gütermengen mit denen der Vorjahre läßt erkennen, daß der Binnenwassertransport im Ostpreußenverkehr eine Rolle zu spielen beginnt und die Bedeutung der Binnenschiffahrt für den Warenverkehr von und nach den exponiertesten deutschen Gebietsteilen nicht unterschätzt werden darf. Der Warentransport über die Weichsel, Netze und Warthe ist von 16 000 t im Vorjahre auf rund 65 000 t in den ersten elf Monaten des abgelaufenen Jahres gestiegen. Die Verkehrssteigerung der Binnenschiffahrt in der Güterbeförderung von und nach Ostpreußen ist von keinem anderen Verkehrsmittel erreicht

Rhein- und Seehafen **NEUSS** der niederrheinische Industriehafen

Industriegelände / Güterumschlag / Lagerhäuser / Lagerplätze / Getreidespeicher / Silos **Städtische Hafenverwaltung**

worden. Sie beläuft sich im Jahre 1936 gegenüber 1935 auf 400 v. H. Die Gesamtentwicklung des Binnenwassertransits seit dem Einsetzen der Transporte im Jahre 1927 war folgende: (in t)

	Gesamtverkehr	davon	
		nach dem Reich	nach Ostpreußen
1927	444	302	142
1928	5 074	1 096	3 978
1929	7 553	2 009	5 544
1930	9 821	2 094	7 727
1931	14 210	3 946	10 264
1932	12 623	7 757	4 866
1933	11 579	6 843	4 736
1934	6 445	4 551	1 894
1935	16 253	8 564	7 689
1936 I—XI.	64 238	28 114	36 124

Eine noch stärkere Einspannung der Durchgangswasserstraßen in das ostdeutsche Verkehrsnetz ist in den nächsten Jahren wahrscheinlich, zumal die Momente, die bisher maßgebend waren, diesen vor dem Kriege wichtigen Handelsweg völlig zu vernachlässigen, an Bedeutung verloren haben. Der Wasserstand war in der vorjährigen Schifffahrtsperiode überaus zufriedenstellend und hat im Durchschnitt eine Ausnutzung des Laderaumes zu fast zwei Dritteln ermöglicht. Zur Kennzeichnung des augenblicklichen wasserbaulichen Zustandes der polnischen Durchgangsströme, wie er sich aus der Tragfähigkeit und der Ladung der Durchgangsschiffe ergibt, seien für das Jahr 1936 folgende Gegenüberstellungen gemacht:

Schiffsverkehr vom Reich nach Ostpreußen:					
	Zahl der Schiffe	Gesamte Trag- fähigkeit	Durchschnittl. Trag- fähigkeit Ladung	Ausnutzung d. Tragfähig- keit in %	
1936 I—XI.	143	57 965	405	252	62
Schiffsverkehr von Ostpreußen nach dem Reich:					
1936 I—XI.	126	49 598	394	223	57

In der Richtung nach Ostpreußen war die durchschnittliche Ladung, die 62 v. H. der Tragfähigkeit erreichte, höher als in der Gegenrichtung. In der Richtung nach dem Reich führte das Fehlen von Rückladung nur zu einer Auslastung der Kähne von 57 v. H. Aus diesen Berechnungen ergibt sich im Durchgangsschiffsverkehr eine größere Auslastung der Kähne als auf den ostpreußischen Wasserstraßen.

Eine Aufgliederung des Verkehrs nach Warengruppen zeigt, daß nach Ostpreußen in erster Linie Steinkohlen, Briketts und Baumaterialien, nach dem Reich Zellulose und Holz verfrachtet werden. Im vergangenen Jahre sind erstmalig seit Kriegsende über die Netze und Weichsel 13 800 t Steinkohle, 6 190 t Briketts und 1 660 t Koks ostpreußischen Beziehern zugeführt worden. Die Bezieher von Brennumaterialien ließen sich bei der Wahl des Binnenwasserweges von der Erwägung leiten, daß gegenüber dem kombinierten Bahn-Seeverkehr ein mehrmaliger Umschlag vermieden wird, wodurch die Qualität der Kohle bedeutend besser ist. Es sind weiterhin 2 700 t Mauersteine, 3 100 t Kalk, 1 200 t Zement und rund 700 t andere Baumaterialien nach Ostpreußen zur Verladung gekommen. Im Laufe des Jahres sind auch nicht unbeträchtliche Mengen Marmelade und kleinere Transporte der verschiedensten Lebensmittel wie Gurken, Grieß, Zucker, Mais, Fruchtsäfte, Hirse, Erbsen, Sirup usw. auf dem Wasserwege nach Ostpreußen befördert worden.

Die ostpreußische Rückladung bestand aus 14 900 t Zellulose und 13 200 t Nutz- und Bauholz. Eine möglichst weitgehende Förderung des Binnenwasserversandes von und nach Ostpreußen vor allem von Kohle und Baumaterialien, die den finanzpolitischen Zielsetzungen nach möglichst geringem Abfluß von Devisen für den binnendeut-

schen Verkehr entspricht, ist in den nächsten Jahren wahrscheinlich, zumal das erste Jahr der stärkeren Einspannung dieser Handelsstraße in das ostdeutsche Verkehrsnetz deren Leistungsfähigkeit erwiesen hat.

Fr. Ross, Königsberg.

Cid und Ced

Die beiden Donau-Kommissionen

Die Frage nach Sinn und Zukunft der zwischenstaatlichen Verwaltungsbehörden im Bereiche der Donau ist durch die deutsche Kündigung der internationalen Stromakte ins Rollen gekommen. Die beiden Körperschaften, um die es sich hier handelt, sind die Internationale Donaukommission (Commission Internationale du Danube), abgekürzt „Cid“, und die Europäische Donaukommission (Commission Européenne du Danube), abgekürzt „Ced“.

Die Cid wurde 1920 errichtet, hatte ihren Standort in Preßburg und Budapest und wurde schließlich in Wien seßhaft. Ihr gehören an das Deutsche Reich mit 2 Vertretern und mit je einem Vertreter Österreich, die Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien, sowie drei Nichtanrainer, nämlich England, Frankreich und Italien. Die Cid bildet das vollführende Organ der Donauschifffahrtsakte von 1921. Ihr obliegt die Pflege der internationalisierten „Binnendonau“, d. h. der Wasserstraße von Ulm in Württemberg bis Braila in Rumänien, und dies in rechtlicher, strompolizeilicher, wasserbautechnischer, nautischer und verkehrswirtschaftlicher Hinsicht. Im besonderen hat die Kommission auch den Schifffahrtskanal im Eisernen Tor zu verwalten.

Während die Tätigkeit der Cid auf der Neuordnung nach dem Weltkriege und der damals durchgeführten „Internationalisierung“ des Stromes fußt, hat die Ced ihr Entstehen dem Krimkrieg von 1854–56 zu verdanken. Damals waren die politischen und wirtschaftlichen Fragen des europäischen Südostens aufgerollt worden. Der Pariser Frieden von 1856 stellte das Mündungsdelta der Donau unter den Schutz des europäischen Völkerrechts. Die Schifffahrt sollte für alle Staaten frei sein, die natürlichen Schifffahrtshindernisse an der Mündung sollten beseitigt werden. Zu diesem Zweck wurde die Europäische Donaukommission ins Leben gerufen, mit dem Sitz in Galatz und bestehend aus Vertretern der drei Anrainer Österreich (später: Österreich-Ungarn), Rußland, Türkei (später: Rumänien) und der vier Nichtanrainer Preußen (später: Deutschland), England, Frankreich und Sardinien (später: Italien). Diese Kommission, 1866, 1878 und insbesondere durch die Londoner Donaukonferenz von 1883 in ihren Befugnissen und Vollmachten erweitert, verwaltet die sogenannte „Seedonau“, jenen Stromanteil, der regelmäßig von den aus dem Schwarzen Meer einlaufenden Seeschiffen befahren wird. Sie hat die Aufgabe, den Sulinaarm der Donaumündung, den sie durch Erbauung des Sulinakanaals, durch Errichtung von Dämmen und durch Bagierungen für mittlere Seeschiffe befahrbar gemacht hat, ständig in eben diesem Zustand zu erhalten. 1919 wurden die Mittelmächte und Rußland aus der Kommission ausgeschieden. Damit erklärt sich die verwunderlich anmutende Tatsache, daß heute unter den vier Mitgliedstaaten England, Frankreich, Italien und Rumänien nur ein einziger Donaustaat zu finden ist, während das Deutsche Reich, die einzige Großmacht an der Donau, in der Ced nicht Sitz und Stimme hat!

Durch den Pariser Vorortefrieden von 1919/20 wurde die „Internationalisierung“ oder „Internationalisation“ der Ströme bestimmt, wobei man es versäumte oder absichtlich unterließ, diesen Begriff zu definieren. So kam es von Anfang an zu falschen Auslegungen, indem Internationalisierung irrtümlich mit Neutralisierung gleichgesetzt wurde. Dazu gesellte sich noch eine Ursache für eine weitgehende, bis heute fortschreitende Rechtsunklarheit: Die gegenseitigen Rangverhältnisse der in den

Friedensverträgen selbst vorgenommenen Regelung der Rechtsverhältnisse, ferner der Donauakte und des Statuts von Barcelona erscheinen nicht einwandfrei geklärt. Die Verwirrung wird überdies durch jene auf die Donau bezüglichen internationalen Abkommen erhöht, die aus der Vorkriegszeit stehen geblieben sind.

Deutschland hat in der Begründung für die Kündigung der Internationalen Stromakte auf seine zehnjährigen, völlig fruchtlosen Versuche hingewiesen, die Verhältnisse in der Europäischen Donaukommission auf dem Verhandlungswege zu bereinigen. Es verdient, hervorgehoben zu werden, daß sogar Rumänien bereits 1927 einen scharfen Vorstoß gegen den Bestand der Ced unternommen und ihn noch 1936 durch die Person des damaligen Außenministers Titulescu wiederholt hat. Aber Frankreich ließ in dieser Sache immer wieder das verbündete Rumänien im Stich, aus Angst um die Unverletzlichkeit und „Heiligkeit“ der Friedensdiktate von 1919/20. Rumänien weist mit Fug und Recht auf die technischen und finanziellen Mißerfolge der Ced hin und betont, daß die seinerzeitige Errichtung dieser Kommission im Jahr 1856 und auch noch die Donaukonferenz von 1883 von der Voraussetzung ausgegangen sind, die Mündung des Stromes läge im Gebiete eines wirtschaftlich und politisch hilflosen Staates. Für das großrumänische Königreich von heute sei das Bestehen einer mit souveränen Rechten ausgestatteten internationalen Kommission in seinem Bereiche unzeitgemäß. Die Rechte und Pflichten der Ced mögen zwischen Rumänien und der Cid aufgeteilt werden.

Während in den Jahren 1924–27 ein großer Teil der Ernteaussuhr der unteren Donauländer auf dem Strom talwärts und dann mit Umschlag in Galatz und Braila auf Seeschiffen nach West- und Nordeuropa ging, nahm seither, so wie vordem, die Ernteaussuhr hauptsächlich den Weg auf der Donau bergwärts. Dieser Umstand und die allgemeine Abschwächung der Schifffahrt im Schwarzen Meer haben den Ertrag der Schifffahrtsgebühren der Ced sehr beeinträchtigt und mögen so etwas wie eine Entschuldigung für das Versagen der Kommission sein.

Aber seit der Kündigung der Stromakte durch das Deutsche Reich sind auch wieder Stimmen gegen die andere Kommission, gegen die Cid laut geworden. Sie kann immerhin darauf verweisen, daß sie, abgesehen von ihrer regelmäßigen Tätigkeit als überstaatliche Schifffahrtsbehörde der Binnendonau, eine Schifffahrtsordnung geschaffen und den Dienst im Eisernen-Torkanal geregelt hat. Man hält der Cid aber Schwerfälligkeit in ihrer Arbeitsweise und die hohen Kosten ihres Verwaltungsapparats vor. In Jugoslawien werden heute Stimmen laut, die die Verwaltung des Eisernen-Torkanals durch die Cid eine Einschränkung der staatlichen Souveränität nennen. Eine halbamtliche Erklärung bezeichnet die internationale Betreuung dieses Schifffahrtsweges als „eine der ungesündesten Verwaltungen in Europa, die auf der Schifffahrt wie ein Ungeheuer lastet, das sie abwürgt“.

Es wäre also ganz verfehlt zu glauben, daß die Kündigung der internationalen Stromakte einen stabilen Zustand zerstört hätte. Vielmehr zeigt sich jetzt, auf wie labiler, schwankender Grundlage die Ordnung hier aufgebaut ist und wie sehr es im Interesse der Wirtschaft aller Beteiligten liegt, an eine Neuordnung heranzugehen.

Dr. Friedrich Wallisch, Wien.

Binnenschifffahrt und Behälterverkehr

Am 9. und 10. Dezember 1936 fand eine Tagung der Ausschüsse des Internationalen Behälterbüros bei der Internationalen Handelskammer in Paris statt, auf der erneut festgestellt wurde, daß der wechselseitige Verkehr zwischen Eisenbahn und See- bzw. Binnenschifffahrt durch die Verwendung des Behälters eine wesentliche Förderung erfahren

kann. Das Internationale Behälterbüro will sich nunmehr unverzüglich mit den zuständigen Kreisen der See- und Binnenschifffahrt in Verbindung setzen, um die notwendigen Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit zu schaffen. Die zunehmende Bedeutung der Behälterfragen für die Schifffahrt kommt nicht zuletzt darin zum Ausdruck, daß der Vollzugsausschuß des Büros unter dem Vorsitz von S. E. S. Crespi durch Aufnahme der Herren Gangardel, Directeur Général de la Compagnie Générale Transatlantique und Hofrat Ing. Korwick, Generaldirektor der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, erweitert wurde. Die nächstjährige Hauptversammlung wird mit Rücksicht auf die Pariser Weltausstellung in Paris abgehalten und mit einer Vorführung der letzten Errungenschaften auf dem Gebiete des Behälterverkehrs verbunden sein, die durch die Ausstellung der neuesten Behältermodelle und deren Bewegungsvorrichtungen der französischen Eisenbahnen ergänzt sein wird.

Die Binnenschifffahrtsfrachten im Oktober und November 1936

Nach den Ermittlungen des Statistischen Reichsamtes (Wirtschaft und Statistik 22 u. 24/1936) betrug die Gesamtindexziffer der Binnenschifffahrtsfrachten im Oktober 1936 91,1 (1913: 100) gegenüber 91,4 im Vormonat und 97,9 im Oktober 1935. Im allgemeinen waren die Frachten in Westdeutschland saisonmäßig höher, im Gebiet der Elbe und der märkischen Wasserstraßen trotz vorwiegend stärkeren Güterangebots niedriger als im Vormonat, da die Schifffahrtsverhältnisse beträchtlich günstiger als im September waren. Die Steigerung der Rheinfrachten entfiel nur auf den Verkehr mit den niederländisch-belgischen Seehäfen und erstreckte sich hauptsächlich auf Kohlen, Getreide, Holz, Chemikalien und Abbrände; sie betrug 10 bis 30 v. H. und war am Oberrhein stärker als am Nieder-

JUNKERS

**SCHIFFS
DIESELMOTOREN**

FÜR WASSERFAHRZEUGE
ALLER ART UND
BORDHILFS-AGGREGATE
IN LEISTUNGEN VON 8 PS AN

GESELLSCHAFT FÜR
JUNKERS
DIESEL-KRAFTMASCHINEN
M. B. H., CHEMNITZ, RUF: SAMMEL-NR. 51141

Güterverkehr der wichtigeren deutschen Binnenhäfen im Monat Oktober 1936

(in 1000 Tonnen)

(Nach den der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ vom Statistischen Reichsamt zur Verfügung gestellten Unterlagen)

Häfen Hafengruppen (in Klammern Zahl der Häfen)	Sämtl. Güter- arten	davon						Sämtl. Güter- arten	davon						
		Ge- treide Hüls- früchte 10-16	Erze 70-75	Stein- und Braun- kohle, Torf 80-86	Düngemittel 130-136	Holz u. Holz- waren 160-166	Eisen, Stahl, Eisen- u. Stahlwar. 190-201		Ge- treide Hüls- früchte 10-16	Erze 70-75	Stein- und Braun- kohle, Torf 80-86	Düngemittel 130-136	Holz u. Holz- waren 160-166	Eisen, Stahl, Eisen- u. Stahlwar. 190-201	
Ankunft								Abgang							
Königsberg i. Pr.	75	3	6	—	—	4	0	70	0	4	54	0	1	1	
Übriges Ostpreußen (5) . .	98	0	3	49	—	29	0	29	0	6	0	—	2	1	
Kosel	60	0	44	—	—	6	2	307	1	1	292	1	0	2	
Breslau	20	0	0	0	5	0	1	33	6	1	—	0	0	0	
Mittl. Oder u. Warthe (6) .	32	0	1	10	0	6	1	96	5	—	42	—	2	1	
Stettin und Swinemünde .	162	21	0	39	0	4	1	227	6	35	104	10	21	11	
Berlin insgesamt.	755	18	0	257	—	24	15	113	3	1	3	1	0	5	
Übrige märk. Häfen (12) .	134	2	1	62	—	2	6	269	0	0	5	0	1	3	
Dresden und Riesa	57	4	1	0	—	7	0	50	0	—	16	0	0	1	
Magdeburg	98	4	5	55	—	2	1	62	7	1	14	0	0	3	
Übrige Elbhäfen (9)	94	5	3	9	0	17	1	103	3	1	4	45	0	0	
Hafen Hamburg	418	65	4	42	47	6	8	438	14	9	92	1	7	12	
Halle	13	1	—	—	0	0	1	12	4	—	1	—	0	0	
Lübeck	44	1	4	3	—	0	1	34	0	—	2	—	27	1	
Holstein (5)	43	3	—	16	—	1	0	20	0	0	0	0	0	0	
Ober- u. Mittelweser (4) .	14	3	—	1	3	2	1	34	0	—	5	13	0	0	
Bremen	234	1	—	50	47	1	1	38	4	1	3	—	5	4	
Übrige Unterweser (5) . .	64	0	0	15	0	1	3	15	1	2	1	0	0	4	
Ems-Weser-Kanal (6) . . .	212	2	13	153	1	5	11	180	7	54	—	56	2	2	
Rhein-Ems-Kanäle (20) . .	676	9	363	29	—	33	29	1577	0	10	1406	2	1	50	
Emden.	327	0	—	296	—	0	3	191	4	171	3	0	7	4	
Kehl.	122	11	1	82	7	0	1	36	4	1	4	2	17	3	
Karlsruhe	244	2	2	202	4	5	6	21	0	0	—	—	12	5	
Mannheim.	419	42	6	220	16	7	13	62	3	2	10	1	0	3	
Ludwigshafen	306	14	27	145	1	1	9	129	1	18	7	14	0	50	
Mainz	133	1	3	83	1	19	2	47	0	2	—	0	2	3	
Übriger Mittelrhein (17) . .	269	12	12	67	1	6	7	497	3	18	276	1	4	7	
Köln.	130	17	6	3	0	10	6	187	1	5	128	0	0	16	
Düsseldorf	154	22	0	2	—	9	4	79	0	0	19	—	1	20	
Duisburg-Ruhrort	331	31	50	4	15	20	37	1208	2	56	1057	17	0	27	
Übriger Niederrhein (14) .	1195	26	898	6	1	20	28	811	1	31	454	41	0	149	
Heilbronn und Jagstfeld .	61	2	0	22	—	0	6	44	—	—	—	—	8	4	
Bayrischer Main (3)	79	0	—	58	4	1	2	21	5	2	0	0	6	1	
Frankfurt und Umg. (4) .	243	2	0	150	2	2	10	55	5	2	0	23	4	4	
Saarbrücken	19	—	17	—	—	—	—	35	—	—	35	—	—	—	
Regensburg und Passau .	38	6	1	—	0	4	0	40	2	0	2	2	0	4	
Alle Häfen	7373	330	1471	2130	155	254	217	7170	92	433	4039	230	130	401	
Arbeitstäglic	273	12	54	79	6	9	8	266	3	16	150	9	5	15	
Dagegen September 1936 .	6764	331	1321	1806	133	313	203	6707	129	502	3653	233	150	355	
Arbeitstäglic	260	13	51	69	5	12	8	258	5	19	141	9	6	14	
Dagegen Oktober 1935 . .	5989	323	1153	1694	90	299	196	6732	213	535	3758	134	126	349	
Arbeitstäglic	222	12	43	63	3	11	7	249	8	20	139	5	5	13	
Eingang								Ausgang							
Grenze Emmerich	1877	204	917	182	56	59	27	2317	1	2	1532	136	2	192	
Dagegen September 1936 .	1612	178	695	163	60	74	27	2275	0	3	1447	174	3	168	
Dagegen Oktober 1935 . .	1510	189	588	152	34	115	30	2322	1	2	1609	133	3	178	

Güterverkehr der wichtigeren
deutschen Binnenhäfen im Monat November 1936

(in 1000 Tonnen)

(Nach den der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ vom Statistischen Reichsamt zur Verfügung gestellten Unterlagen)

Häfen Hafengruppen (in Klammern Zahl der Häfen)	Sämtl. Güter- arten	davon						Sämtl. Güter- arten	davon						
		Ge- treide, Hüls- früchte 10-16	Erze 70-75	Stein- und Braun- kohle, Torf 80-86	Düngemittel 130-136	Holz u. Holz- waren 160-166	Eisen, Stahl, Eisen- u. Stahlwar. 190-201		Ge- treide, Hüls- früchte 10-16	Erze 70-75	Stein- und Braun- kohle, Torf 80-86	Düngemittel 130-136	Holz u. Holz- waren 160-166	Eisen, Stahl, Eisen- u. Stahlwar. 190-201	
Ankunft								Ausgang							
Königsberg i. Pr.	72	3	3	—	—	4	0	25	0	4	10	—	2	1	
Übriges Ostpreußen (5) . .	46	0	6	15	0	10	0	24	0	3	0	0	1	0	
Kosel	54	0	30	0	—	13	2	319	0	—	291	—	—	2	
Breslau	27	1	1	—	11	1	1	38	4	—	3	0	0	0	
Mittlere Oder u. Warthe (6)	29	1	0	10	0	1	1	89	4	—	38	—	0	0	
Stettin und Swinemünde .	186	9	—	35	0	3	2	231	15	32	98	15	9	10	
Berlin insgesamt	726	12	0	249	—	20	13	102	3	1	2	1	1	4	
Übrige märk. Häfen (12) .	191	1	0	56	—	1	4	241	1	0	3	0	1	3	
Dresden und Riesa	55	3	0	1	0	6	0	47	0	1	13	0	0	1	
Magdeburg	89	4	10	34	1	2	1	79	5	4	14	—	0	1	
Übrige Elbhäfen (9)	116	6	1	8	4	5	0	117	3	1	4	51	0	0	
Hafen Hamburg	458	52	5	42	49	6	6	439	25	29	102	0	10	12	
Halle	18	4	0	—	0	0	0	12	2	—	1	1	0	0	
Lübeck	42	1	4	3	1	1	0	18	2	—	2	—	9	1	
Holstein (5)	45	4	0	14	—	1	1	17	1	—	0	0	0	0	
Ober- und Mittelweser . .	12	4	—	2	0	2	0	35	1	—	4	7	—	0	
Bremen	205	0	—	29	46	3	0	45	11	0	5	3	3	2	
Übrige Unterweser (5) . .	55	1	0	13	0	1	2	15	1	0	0	0	2	2	
Ems-Weser-Kanal (6) . . .	171	3	4	140	0	1	8	142	4	46	—	24	0	5	
Rhein-Ems-Kanäle (20) . .	594	11	328	30	—	36	32	1445	1	9	1298	3	0	35	
Emden	243	0	—	223	—	1	1	262	9	240	2	—	5	3	
Kehl	121	16	1	80	3	1	2	44	8	—	11	5	13	1	
Karlsruhe	245	3	4	205	9	1	5	22	—	—	0	—	12	4	
Mannheim	379	29	8	225	8	5	14	61	4	4	11	0	1	4	
Ludwigshafen	305	11	16	148	1	1	6	118	1	15	6	18	0	42	
Mainz	141	1	2	86	6	10	2	49	0	1	—	0	6	2	
Übriger Mittelrhein (17) .	261	7	12	77	—	7	8	407	1	16	257	1	7	6	
Köln	125	5	8	3	0	9	4	152	0	6	99	0	0	11	
Düsseldorf	138	11	4	1	0	10	4	73	0	0	20	—	1	19	
Duisburg-Ruhrort	274	14	48	3	5	17	37	1160	5	34	1035	7	0	29	
Übriger Niederrhein (14) .	977	20	691	11	—	18	23	759	3	29	430	38	0	129	
Heilbronn und Jagstfeld .	66	2	0	17	—	1	5	54	—	0	—	—	8	4	
Bayerischer Main (3) . . .	75	1	—	52	0	2	1	17	3	1	1	—	6	1	
Frankfurt und Umg. (4) .	249	2	1	156	4	1	8	30	3	0	0	4	4	3	
Saarbrücken*	20	—	15	—	—	—	—	30	—	—	30	—	—	—	
Regensburg und Passau .	54	15	1	1	0	1	1	43	1	0	3	0	1	5	
Alle Häfen	6864	257	1203	1969	148	202	194	6761	121	476	3793	178	102	342	
Arbeitstäglich	285	11	50	82	6	8	8	281	5	20	157	7	4	14	
Dagegen Oktober 1936 . .	7373	330	1471	2130	155	254	217	7170	92	433	4039	230	130	401	
Arbeitstäglich	273	12	54	79	6	9	8	256	3	16	150	9	5	15	
Dagegen November 1935	6645	389	1151	1906	87	258	206	6825	268	462	3764	153	106	362	
Arbeitstäglich	268	16	46	77	4	10	8	275	11	19	152	6	4	15	
Eingang								Ausgang							
Grenze Emmerich	1713	169	713	214	50	43	28	2174	2	1	1544	75	1	183	
Dagegen Oktober 1936 . .	1877	204	917	182	56	59	27	2317	1	2	1532	136	2	192	
Dagegen November 1935	1499	182	583	168	43	69	31	2271	0	2	1627	111	3	168	

*) Saarbrücken vorläufige Zahlen

Die Bezugsgebühr für das erste Halbjahr 1937 ist fällig!

Wir bitten unsere Abonnenten, den
Betrag von RM 5.- durch beigefügte
Zahlkarte an uns zu überweisen.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt

Berlin NW 87, Klopstockstraße 42

Postscheckkonto: Berlin 125 320

rhein. Die in holländischen Gulden notierten Raten wurden im Oktober auf Reichsmark umgestellt oder — wie beispielsweise im Erzverkehr von Rotterdam nach Duisburg — dem Stande vor der Entwertung allmählich angepaßt.

Der Wasserstand der Elbe hob sich, so daß die Kleinwasserzuschläge zu den Frachten nach und nach fortfielen.

Gegen Ende des Monats konnten sämtliche Kähne wieder voll ausgenutzt werden. Die Frachtsätze gingen daher durchschnittlich bis zu 10 v. H. gegen September zurück. Im Odergebiet blieben die wichtigsten Frachten unverändert. Auf den Strecken von Stettin nach Berlin, Elbe- und Saalestationen werden seit dem 15. Oktober Herbst- und Winterzuschläge zu den festliegenden Bruttofrachten erhoben, die für Getreide 0,15 RM und für Holz 0,20 RM je 1000 kg betragen.

Im November stieg die Gesamtindexziffer der Binnenschifffahrtsfrachten auf 91,7; sie lag damit um 2,5 v. H. niedriger als im November 1935. Die leichte Erhöhung des Rateniveaus ging von den Rheinfrachten aus. Der Raumbedarf nahm auf fast allen westdeutschen Wasserstraßen zu, da das Frachtgeschäft saisonmäßig lebhafter wurde und der Kahnlauf sich bei der ungünstigen Witterung verzögerte. Außer den Raten für Massengüter im Wechselverkehr mit den niederländisch-belgischen Seehäfen, die bis zu 25 v. H. gegenüber Oktober stiegen, zogen (erstmalig in diesem Jahr) auch die Kohlenfrachten von Duisburg-Ruhrort leicht an. Auf der Elbe und den anschließenden Wasserstraßen gingen dagegen die Frachten beträchtlich zurück. Infolge der günstigen Wasserstände konnten die Kähne meist voll ausgenutzt werden, an der sämtliche Kleinwasserzuschläge fortfielen. Die Oderfrachten blieben unverändert.

Binnenschifffahrtsfracht. ¹⁾ von — nach	Güterart	1913	1935		1936	
			Okt.	Nov.	Okt.	Nov.
RM je t						
Rotterdam—Ruhrhäfen	Eisenerz . . .	0,92	0,47	0,54	0,49	0,57
Rotterdam—Köln . . .	Getreide . . .	1,39	1,18	1,56	1,25	1,35
Rotterdam—Mannheim	Getreide . . .	3,06	1,94	2,15	2,00	2,50
Ruhrhäfen ²⁾ —Rotterdam	Kohlen . . .	—	0,97	0,96	0,90	0,93
Ruhrhäfen ²⁾ —Antwerpen	Kohlen . . .	1,43	1,21	1,27	1,20	1,23
Rhein—Herne-K. ²⁾ —						
Mannheim	Kohlen . . .	—	2,37	2,33	2,15	2,16
Mannheim—Rotterdam	Salz					
	Abbrände . . .	1,63	1,39	1,52	1,38	1,68
Hamburg—Magdeburg	Massengut . . .	2,19	6,35	4,55	4,98	4,50
Hamburg—Halle (Transit)	Massengut . . .	4,05	8,83	6,8	6,95	6,30
Hamburg—Riesa . . .	Massengut . . .	4,15	9,53	7,55	7,63	7,10
Hamburg—Tetschen . . .	Massengut . . .	5,10	11,53	9,5	8,65	8,00
Magdeburg—Hamburg	Salz	1,70	⁴⁾ 1,70	⁴⁾ 1,70	⁴⁾ 1,70	⁴⁾ 1,70
Kösel—Berlin, Oberspree	Kohlen . . .	5,4	5,9	5,90	5,90	5,90
Kösel—Stettin . . .	Kohlen . . .	4,58	4,10	4,10	4,10	4,10
Breslau, Malsch—Stettin	Kohlen ³⁾ . . .	2,90	2,18	2,18	2,18	2,18
Tilsit—Königsberg . . .	Zellulose . . .	2,50	1,90	1,90	1,75	1,75

Indexziffern der Binnenschifffahrtsfrachten (1913 = 100)

Alle Wasserstraßen	100	97,9	94,1	91,1	91,7
Rheingebiet	100	85,2	87,9	81,6	85,7
Elbe—Odergebiet	100	125,2	106,2	110,1	103,9

Pegelstände in cm

Rhein bei Caub	⁴⁾ 237	202	260	267	266
Weser bei Karlsruhen	—	215	219	243	272
Elbe bei Magdeburg	144	—	⁵⁾ 170	⁵⁾ 141	⁵⁾ 193
Oder bei Ransern	—	202	250	256	217

¹⁾ Kahnfrachten einschl. Schleppkähne. ²⁾ Nach Notierungen der Schifferbörse Duisburg. ³⁾ Niederschlesische Kohlen. ⁴⁾ Ohne Kleinwasserzuschläge. ⁵⁾ Nullpunkt ab 1. November 1935 um 10,0 cm gesenkt, daher Pegelablesung um 100 cm höher.

Privatschiffertransportgenossenschaft

Elbia e.G.m.b.H.

Drahtanschrift: Elbia

Duisburg-Ruhrort

Hannover

Emden

Oldenburg

Schiffahrt - Spedition - Umschlag Lagerung und Massentransporte

von und nach allen Plätzen der westlichen Wasserstraßen, einschließl. Holland und Belgien

Ausbau der Wasserstraßen und Häfen

Kurzberichte

vom Ausbau der deutschen Wasserstraßen

Rheingebiet. In der Frage des Ausbaues des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße steht man im letzten Abschnitt der vorbereitenden Untersuchungen. Von den für die Entschließung der beiden Regierungen erforderlichen Unterlagen sind die Pläne sowie die Kostenanschläge schon länger fertig und gegenseitig ausgetauscht worden. Als letzte Unterlage ist die verkehrswirtschaftliche Begründung der Großschiffahrtsstraße Basel—Bodensee von den badischen Behörden aufgestellt und den schweizerischen Behörden zugeleitet worden. Zu Beginn des verflossenen Jahres hat eine badisch-schweizerische Kommission die Ueberprüfung der Verkehrsbegründung durch eine besondere technische Kommission beschlossen. Wenn die technische Kommission die verkehrswirtschaftliche Begründung überprüft und diese von der badisch-schweizerischen Kommission gutgeheißen worden ist, dann werden die beiden Regierungen über die Frage zu entscheiden haben, ob und wann nach Abschluß des erforderlichen Staatsvertrages mit dem Bau der Wasserstraßen begonnen werden kann. — Durch nunmehr durchgeführte Deichbauten, die insgesamt eine Längenausdehnung von 20 km haben, ist die gesamte Rheinniederung von Orsoy vollkommen hochwasserfrei abgeschlossen worden. Diese Sicherung schuf für ein großes Gebiet die Grundlagen für eine landwirtschaftliche und industrielle Weiterentwicklung. Die in ihm liegenden noch unerschlossenen Kohlenfelder, deren Vorräte man auf rund 60 Millionen t Kohle schätzt, werden damit unter Umständen abbaufähig.

Westd. Kanäle und Weser. Die Arbeiten an der Kanalisierung der Mittelweser schreiten fort. Bei den Erd- und Böschungsarbeiten der Staustufe Petershagen werden bereits 300 Arbeiter beschäftigt. Nunmehr ist auch der Plan für den Bau der Schlüsselburger Staustufe als Teil der Kanalisierung der Mittelweser offengelegt. Die Mindener Lagerhaus-Gesellschaft hat in Minden neben ihrem alten Lagerhaus einen neuen großen Silobau ausführen lassen. Der Neubau faßt rund 5000 t, das alte Lagerhaus 4200 t. Das neue Gelände ist in 27 Silozellen unterteilt.

Elbegebiet. Die Arbeiten zur Beseitigung des mitten im Elbstrom liegenden Strehlaer Nixsteins nähern sich ihrem erfolgreichen Abschluß. Im Zuge der Niedrigwasserregelung der Elbe wird hiernit ein sagenumwobenes Denkmal der Natur vernichtet, das die Elbeschiffahrt bisher schwer behindert hat. Dem Nixstein, diesem ewigen Störenfried der Elbeschiffahrt, ist man schon seit langem und wiederholt zu Leibe gegangen, doch niemals mit restlosem Erfolg. Bereits 1870 sind die ersten Sprengversuche unternommen worden; es folgten weitere in den Jahren 1904, 1908, 1911 und 1929. Dabei gelang es wohl, die oberen Schichten zu beseitigen, aber bei Niedrigwasser war das alte Uebel, dazu durch die Sprengungen erst scharfkantig gemacht, wieder da. Der Nixstein bildete ferner eine große Gefahr bei Eisgang, indem durch ihn entstehende Eissperren große Hochwasserschäden verursachten. Zur restlosen Beseitigung des Nixsteins ist deshalb im Jahre 1936 erneut die Arbeit aufgenommen worden. Als Rest der früheren Sprengungen galt es insgesamt 260 Kubikmeter Gestein aus dem Elbstrom zu schaffen. Ziel aller Sprengungen, wie überhaupt der gesamten großen Niedrigwasserregelung, soll das Erreichen der sogenannten „Ausbausohle“ sein. Dadurch soll bei

Niedrigwasser überall eine schiffbare Elbfläche von 40 m Breite und 1,10 m Tiefe erzielt werden, die einmal das Begegnen von zwei Schiffen und zum anderen das Beladen eines 700-t-Schiffes zu 70 v. H. seiner Tragfähigkeit zuläßt. Wie schwer dieses Schifffahrtshindernis bisher war, kann man daraus ermessen, daß der Nixstein unlängst noch bis über die Mitte der Fahrrinne hereinragte. — Die Arbeiten an dem Schiffshebewerk Rothensee, dem Verbindungsstück zwischen dem höher gelegenen Mittellandkanal und der Elbe, schreiten rüstig fort. Die große Trogkammer ist bereits fertiggestellt und auf der Seite des Abstiegskanals mit dem Schleusentor auch schon fest verschlossen. Ein Schwimmer ist zu $\frac{3}{4}$ fertiggestellt, mit dem Bau des anderen hat man begonnen. Die Schwimmer werden von Anfang an über den beiden Schächten zusammengebaut und brauchen später in die 73 m tiefen Schächte nur hinabgelassen zu werden. Zu Beginn des neuen Jahres ist der Bau des Schiffstrogas in Angriff genommen worden. Alles läßt darauf schließen, daß dieses bis zur Ueberführung des Mittellandkanals über die Elbe wichtigste Verbindungsstück zwischen Elbe und Rhein, d. h. zwischen den östlichen und den westlichen Wasserstraßen, fristgemäß im Jahre 1938 fertiggestellt sein wird.

Mitteldeutsche Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder. Die Ratsherren der Stadt Berlin haben Ende des verfloßenen Jahres eine Vorlage gutgeheißen, die im Zusammenhang mit dem geplanten großzügigen Neubau der Berliner Zentralmarkthalle in der Beusselstraße die dazu erforderliche Verlegung des Charlottenburger Verbindungskanals in Plötzensee zum Gegenstand hat. Man rechnet damit, daß das Neubauvorhaben Ende 1937 in Angriff genommen wird. Der in ost-westlicher Richtung verlaufende zum Westhafen führende Schlußteil des Charlottenburger Verbindungskanals wird am Gelände der geplanten Großmarkthalle auf einer Länge von 1000 m um 22½ m nach Norden verschoben werden. Es ist beabsichtigt, am westlichen Ende der Markthalle durch Zurückverlegung der Uferwände um 8 m landeinwärts eine Umschlags- bzw. Liegestelle für Kähne zu schaffen. Durch andere bauliche Maßnahmen entsteht auch eine Auslade-stelle, von der aus das Ladegut durch einen später zu errichtenden Tunnel unmittelbar in die Kellerräume der Markthalle geschafft werden kann, ohne den übrigen Marktverkehr zu stören. Die Vorarbeiten zur Verlegung des Hafens haben bereits begonnen. — Mitte Dezember 1936 wurde der mit einem Kostenaufwand von 750 000 RM erbaute Wasserverladebahnhof der Berliner



DEUTZ

Schiffs Diesel

*für Binnen-, Küsten- und Hochsee-Schiffahrt
für Haupt- u. Hilfsantriebe
von 4 PS an aufwärts.*

**Humboldt-Deutzmotoren A.G.
Köln**

Städtischen Müllbeseitigungsanstalt dem Betrieb übergeben. Er befindet sich an einem Spreearm in Charlottenburg. Mit dem auf dem billigen Wasserweg verfrachteten Berliner Müll will man bis zum Jahre 1942 die 1500 Morgen brach liegenden Landes im Golmer-Luch landwirtschaftlich nutzbar machen. Während einer achtstündigen Arbeitszeit werden auf der neuen Anlage täglich 600 t Müll aus den nordwestlichen Bezirken Berlins, die etwa ein Viertel des insgesamt in Groß-Berlin täglich anfallenden Mülls darstellen, verladen.

Ostpreußische Wasserstraßen. Die Erweiterungsarbeiten des ostpreußischen Seehafens Elbing sind am 19. 12. 1936 dem Betrieb übergeben worden. Die Kaianlagen sind verlängert, eine Reihe neuer Kräne ist aufgestellt und ein neuer Silo ist in Betrieb genommen worden. — Im Hafenbecken IV des Königsberger Seehafens wurde Ende des verflossenen Jahres eine moderne Kohlenumschlagsanlage fertiggestellt.

Dr. Fülles.

Zur Saarpfalz-Rhein-Kanal-Frage

Auf der ersten Arbeitstagung der Wirtschaftskammer Saarpfalz nahm Staatssekretär Koenigs (Reichs- und Preußisches Verkehrsministerium) auch zur Kanalfrage Stellung. Er betonte, daß er dem Wunsche des Saarlandes nach Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz vollstes Verständnis entgegenbringe. Die staatspolitische Bedeutung und wirtschaftliche Notwendigkeit des Kanals stünden für ihn außer jedem Zweifel. Er wies darauf hin, daß das Reichverkehrsministerium in Verfolg dieser Erkenntnis durch Bereitstellung der Mittel dafür Sorge getragen habe, daß die erforderlichen zeitraubenden Vorarbeiten mit allem Ernst gefördert würden. Zwar könne der Zeitpunkt des Baubeginnes des Saarpfalz-Rhein-Kanals heute noch nicht festgelegt werden. Andererseits sei nicht zu verkennen, daß das Kanalprojekt im Hinblick auf die Versorgung der Saareisenindustrie mit einheimischen Erzen stark an Bedeutung gewonnen habe. Mit dem Wunsche nach einer Kanalverbindung zum Rhein beweiße die Saarwirtschaft ihren unbeirrbaren Willen, auf ewige Zeiten mit Deutschland verbunden zu sein. Er begrüße deshalb auch die Tätigkeit des Kanalvereins, dessen Aufgabe es sei, den Kanalgedanken in weitesten Kreisen wachzuhalten und zu fördern.

Meldungen aus dem Ausland

Staattsubventionen an die französische Rheinschiffahrt. In dem neuen französischen Haushaltsplan für 1937, der nach langen Beratungen in der Neujahrsnacht vom Senat und der Kammer gutgeheißen wurde, ist auch für das Jahr 1937 wieder eine staatliche Subvention für die französische Rheinschiffahrt in Höhe von 13 113 000.— französische Franken vorgesehen. Es ist die gleiche Summe wie in den Vorjahren. Die französische Rheinschiffahrt setzt sich aus den auf Grund des Friedensvertrages von Versailles abgelieferten Rheindampfern und Rheinkähnen zusammen. Die Dampfer wurden in der Compagnie Generale pour la Navigation du Rhin, Straßburg, zusammengefaßt, von welcher der Französische Staat die weit überwiegende Mehrheit des Kapitals besitzt. Die Rheinkähne wurden auf fünf neugegründete Reedereien verteilt. Der Kaufpreis wurde hierbei im Interesse dieser Neugründungen sehr niedrig festgesetzt und die Bezahlung desselben auf eine größere Anzahl von Jahren verteilt. Die in den Jahren 1924 und 1925 eingetretene Abwertung des französischen Franken auf ein Fünftel des ehemaligen Goldfranken hat naturgemäß zu einer weiteren entsprechenden Ermäßigung des Kaufpreises geführt. Die Entwicklung der französischen Rheinreedereien vollzog sich bei dem raschen Aufblühen des Straßburger Verkehrs von anderthalb

auf fünfeinhalb Millionen t im Jahr und bei den bis auf den heutigen Tag sich alljährlich wiederholenden Staatssubventionen in einer außerordentlich lukrativen Weise.

Zum Basler Hafenprojekt. Nachdem das Birsfelder Hafenprojekt vom Regierungsrat und Parlament des Kantons Basel-Land angenommen worden ist, haben die Bewohner des Kantons mit einer in der hundertjährigen Geschichte des Kantons bisher noch nicht festgestellten Einmütigkeit in einer Volksabstimmung dem Projekt zugestimmt.

Hilfsmaßnahmen für die Schiffswerften in Frankreich. Durch eine im Journal Officiel vom 25. September 1936 veröffentlichte Verfügung der französischen Regierung vom 24. September 1936 wurde auf Grund des Gesetzes vom 30. März 1936 zur Regelung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Flußschiffahrt der Prozentsatz der immatrikulierten Schiffe, die französischer Konstruktion sein müssen, für die Dauer eines Jahres vom Tage der Veröffentlichung der Verfügung ab, auf 80 festgesetzt. — Die deutsche Binnenschiffahrt auf den französischen Wasserstraßen dürfte durch diese Verfügung nicht beeinträchtigt werden. Die Regelung bezieht sich lediglich auf die Einfuhr und Eintragung von im Ausland gebauten Schiffen, um den französischen Schiffswerften einen gewissen Schutz angedeihen zu lassen.

Die Danziger Hafenfrage. Die seit längerer Zeit zwischen der Freien Stadt Danzig und der Republik Polen geführten Verhandlungen über die Ausnutzung des Danziger Hafens sind am 5. 1. abgeschlossen worden. Es ist zunächst das Protokoll vom 18. 9. 1933 bis zum 31. 12. 1939 verlängert worden; ferner haben beide Vertragspartner sich in gewissen Punkten über die Ausführung des Protokolls folgendermaßen geeinigt: Bei der Beurteilung der Ausnutzung des Danziger Hafens soll von dem Umschlagswert des durch den Danziger Hafen gehenden Güterverkehrs ausgegangen und auf die Aufrechterhaltung der Struktur des Hafens in den Grenzen der wirtschaftlichen Möglichkeiten und der jeweiligen Konjunktur Rücksicht genommen werden. Ferner erfahren die dem eingesetzten paritätischen Ausschuß zugewiesenen Aufgaben eine erweiternde Interpretation, und es wird die Zusammenarbeit der beiden benachbarten Häfen Danzig und Gdingen sowie die Angleichung derselben auf tarifarischem Gebiete für die Zukunft sichergestellt.

Das neue Uebereinkommen enthält ferner Erklärungen der polnischen Regierung, daß bei allen den Verkehr betreffenden Genehmigungen eine gleiche Behandlung beider Häfen stattfindet und daß Einfuhrgenehmigungen künftighin unter der Klausel „über die Seehäfen des polnischen Zollgebietes“ erteilt werden, ohne daß es der besonderen Nennung der einzelnen Häfen bedarf. Andererseits gibt der Senat der Freien Stadt Danzig Erklärungen ab, nach denen die polnischen Wirtschaftsunternehmen in der Freien Stadt Danzig in gleicher Weise wie die Danziger Unternehmen behandelt werden und völlige Freiheit für die Ausübung ihrer geschäftlichen Tätigkeit genießen.

Gründung einer litauischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft. Die Bestrebungen, die seit mehreren Jahren zur Gründung einer eigenen litauischen Binnenschiffahrtsgesellschaft festzustellen waren, sind durch die Schaffung einer eigenen litauischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft mit dem Namen „Baltijos Lloydas“ abgeschlossen worden. Die 20 000 Aktien im Betrage von 2 Millionen Lit sind zu über 90 v. H. bei den staatlich unterstützten Wirtschaftsorganisationen, wie dem landwirtschaftlichen Genossenschaftsverband Lietukis, der Schlachthausgesellschaft Maistas, dem Milchverwertungsverband Pienocentras untergebracht. Die Gesellschaft will für den See- und Binnenschiffahrtsverkehr eigene Schiffe erwerben und alle mit dem Personen- und Frachtverkehr verbundenen Geschäfte selbst tätigen. Die Verwaltung setzt sich in der Mehrzahl aus den Leitern der staatlichen Wirtschaftsorganisationen zusammen.

Verbandsmitteilungen des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt e.V.

Richtlinien für die zukünftige Arbeit des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt e.V., seiner Stromgebiets- und Kanalvereine

Aufgestellt in der Sitzung des Kleinen Führerrates
am 8. 12. 1936 in Magdeburg

1. Der Aufgabenbereich des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt und seiner Gliederungen liegt außerhalb der Aufgaben der Reichsverkehrsgruppen und der Organisation der gewerblichen Wirtschaft. Der Zentral-Verein und seine Gliederungen sind deshalb nicht zuständig für die Bearbeitung von Fragen, die in der Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935 und in den Satzungen der Reichsverkehrsgruppen diesen zugewiesen sind. Soweit im Zentral-Verein und seinen Gliederungen bisher noch Aufgaben bearbeitet wurden, die nach der Neuordnung des Verbandswesens in Verkehr und Wirtschaft einer Reichsverkehrsgruppe oder der Organisation der gewerblichen Wirtschaft zugefallen sind, sind diese Arbeiten spätestens bis zum 31. 12. 1936 abzuwickeln.

2. Mit Wirkung vom 1. 1. 1937 ab hat sich der Aufgabenbereich des Zentral-Vereins und seiner Gliederungen darauf zu beschränken:

- durch Vorträge und Veröffentlichungen das Verständnis für den Wert leistungsfähiger Wasserstraßen und Häfen in der Öffentlichkeit zu wecken und zu fördern,
- der Verkehrswirtschaft und -Wissenschaft durch Erörterung wissenschaftlicher und praktischer Fragen, die den Bau, den Betrieb und die Benutzung der Wasserstraßen und Häfen betreffen, zu dienen,
- die auf die Zusammenarbeit der Binnenschifffahrt mit den übrigen Verkehrsmitteln gerichteten Bestrebungen zu unterstützen,
- den Ausbau der Binnenwasserstraßen und Häfen zu voll leistungsfähigen Verkehrseinrichtungen zu fördern.

Auch hierbei ist darauf zu achten, daß die Vertretung von Einzelanträgen und Wünschen der Mitglieder der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt oder einer anderen Reichsverkehrsgruppe bzw. der Organisation der gewerblichen Wirtschaft nicht Sache des Zentral-Vereins und seiner Gliederungen ist. Der Zentral-Verein und seine Gliederungen haben sich darauf zu beschränken, losgelöst von der Vertretung von Einzelfragen in der Richtung einer allgemeinen Förderung des Wasserstraßenverkehrs und des Ausbaues der Wasserstraßen tätig zu werden.

3. Der Grundsatz, daß die Wahrnehmung der allgemeinen Belange der Binnenschifffahrt und die fachliche Beratung und Betreuung der Unternehmer der Binnenschifffahrt Sache der Reichsverkehrsgruppe ist, gilt hinsichtlich der Bearbeitung von Tariffragen nicht nur für die Fragen, die sich aus der Tarifpolitik der Reichsbahn für das Verhältnis zwischen Reichsbahn und Binnenschifffahrt ergeben, sondern auch für das Verhältnis zwischen den übrigen Verkehrsträgern und der Binnenschifffahrt.

4. Die Neuordnung der Aufgabenbereiche des Zentral-Vereins und seiner Gliederungen bedingt hinsichtlich des Mitgliederkreises und der Beitragsregelung folgendes:

- Die Aufklärungs- und propagandistische Arbeit erfährt eine um so größere Förderung und ist um so erfolg-

reicher, je größer der Mitgliederkreis des Zentral-Vereins und seiner Gliederungen ist. Die Förderung des Binnenschifffahrtsverkehrs und des Ausbaues der Wasserstraßen soll nicht wenigen leistungsfähigen Kreisen vorbehalten, muß vielmehr Gemeingut möglichst aller am Ausbau, Verkehr und Verwaltung der Wasserstraßen interessierten und beteiligten Persönlichkeiten, Unternehmungen und Verwaltungen sein.

- Zu diesem Zweck ist es notwendig, die Beitragsbelastung in möglichst niedrigen Grenzen zu halten. Der durchschnittliche Jahresbeitrag für Einzelmitglieder soll RM 10,—, für Körperschaftliche Mitglieder RM 50,— bis RM 100,— nicht übersteigen. Das schließt nicht aus, daß leistungsfähige Unternehmungen und Verwaltungen die Ziele des Zentral-Vereins, seiner Stromgebiets- und Kanalvereine darüber hinaus durch größere Spenden und zusätzliche freiwillige Beiträge fördern.

5. Kundgebungen, deren Teilnehmerkreis sich nicht auf die Mitglieder des veranstaltenden Stromgebiets- oder Kanalvereins beschränkt, sind möglichst zu beschränken und nur im Benehmen mit dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt durchzuführen. Es ist anzustreben, daß in jedem Stromgebiet jährlich nur eine öffentliche Schifffahrtskundgebung abgehalten wird, diese allerdings in enger Zusammenarbeit zwischen den Stromgebietsvereinen und den Kanalvereinen des Stromgebiets. Die Stromgebietstagung ist mit dem Deutschen Binnenschifffahrtstag zu

Nord-Deutsche

Versicherungs-Gesellschaft

Hamburg, Alterwall 12

G e g r ü n d e t 1 8 5 7

Kapital:

RM. 10 000 000.—

Reserven Ende 1935:

ca. RM. 9 000 000.—

Geschäftszweige: Transport-, Fluß-Kasko-,
Auto-Kasko-, Feuer-, Einbruch-Diebstahl-, Glas-, Wasserleitungsschäden-,
Unfall- und Haftpflicht-Versicherungen

verbinden, wenn dieser in dem Stromgebiet abgehalten wird. Die zeitliche Festlegung der Stromgebietstagungen hat im engsten Einvernehmen zwischen den Leitern der Stromgebiets- und Kanalvereine und im Einvernehmen mit dem Zentralverein zu erfolgen, um sicherzustellen, daß sich die Tagungen möglichst auf das ganze Jahr verteilen.

gez. Welker, gez. Gähns, gez. Liebel,
gez. Dr. Krohne, gez. Schreiber.



Internationaler Verband für wasserbauliches Versuchswesen. Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt ist dem Internationalen Verband für wasserbauliches Versuchswesen als Mitglied beigetreten. Der Verband wurde nach Vorberatungen gelegentlich der Tagung der Weltkraftkonferenz und des Internationalen Talsperrenkongresses in Skandinavien 1933 während des Internationalen Schifffahrtskongresses in Brüssel 1935 gegründet. Sein Ziel ist, die internationale Zusammenarbeit der Interessenten des Wasserbauversuchswesens zu fördern und den auf diesem Gebiete Arbeitenden Gelegenheit zum Austausch von Ansichten, Erfahrungen und Kenntnissen zu bieten. Das wichtigste Mittel dies zu erreichen ist die Anberaumung periodischer internationaler Tagungen, die in Abständen von mindestens zwei und höchstens vier Jahren zu halten sind. Diese Tagungen sollen in der Regel im Zusammenhang mit den Tagungen der Weltkraftkonferenzen und der Talsperrenkongresse oder des Internationalen ständigen Verbandes der Schifffahrtskongresse stattfinden. Dem vorläufigen Arbeitsausschuß des Verbandes gehören die Herren Professor Dr.-Ing. e. h. Fellenius (Stockholm), Direktor Thijssse (Wasserbaulaboratorium, Delft) und Professor Rudolf Seifert (Leiter der Preussischen Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau, Berlin) an.

Hafenbautechnische Gesellschaft. Am 28. 1. 1937 findet im Ingenieurhaus zu Berlin (Berlin NW 7, Hermann-Göring-Straße 27) ein Vortragsabend der Hafenbautechnischen Gesellschaft statt. Es werden sprechen: Herr Regierungs- und Baurat Gaye (Breslau) über „Die wirtschaftliche Bedeutung und die Bauausführung des Adolf-Hitler-Kanals und der Staubecken bei Stauwerder“ und Regierungsbau-assessor Stolze (Gleiwitz) über „Der Hafen Gleiwitz des Adolf-Hitler-Kanals“.

Verein zur Wahrung der Schifffahrtsinteressen des westdeutschen Kanalgebietes, Dortmund

Die Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft an der Westfälischen Wilhelm-Universität und der Verein zur Wahrung der Schifffahrtsinteressen des westdeutschen Kanalgebietes veranstalteten am 11. 12. 1936 eine Vortragsstagung. Wie der Vorsitzende des Verwaltungsrates der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Bergassessor a. D. Stein (Recklinghausen) betonte, war es Zweck der Tagung, sich Rechenschaft zu geben über die Bedeutung der der Vollen- dung entgegengehenden Wasserstraßen zwischen Rhein und Elbe. Er wies auf die zwei Aufgaben hin, die die Wasserstraßen von jeher gehabt hätten, die Verbindung des Inlandes mit den deutschen Seehäfen und damit dem Auslande und die Verbindung der deutschen Ströme untereinander im Sinne der Binnenmarktpflege. — Zu dem ganzen, umfangreichen Problem der schiffbaren Wasserstraßen zwischen Rhein und Elbe nahm als erster Redner Professor Dr. Schulz-Kiesow (Hamburg) das Wort. Im besonderen legte er die Einflüsse dar, die durch die Vollendung der neuen Wasserstraßen, des Mittellandkanals und des geplanten Baus des Hansakanals, geschaffen werden. Er behandelte die Fragen der Tarifgestaltung in der Schleppschifffahrt im Zusammenhang mit der Reichsbahn und ihre Auswirkungen sowohl auf die Verfrachter, also vor allem

der rheinisch-westfälischen Großindustrie, und die Auswirkungen, die dadurch für die Schifffahrt selbst wie auch für die von ihr beeinflussten Häfen entstehen. Er wies auch auf die Gefahr hin, daß durch die Verlagerung der Industrie nach den Stellen, die als Kreuzungspunkte von Wasserstraßen, Reichsbahn und Reichautobahn dienen, neue Zusammenballungen von Industriezentren entstehen könnten. Nur eine planvolle Verkehrspolitik, welche sich bewußt in den Dienst der deutschen Raumordnung stelle, könne dieser Gefahr entgegentreten. Die notwendige Erweiterung des Dortmund-Ems-Kanals, auf dem der Transport der Massengüter überwiege, müßte es in Zusammenarbeit zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahn möglich machen, das Hinterland besser zu erschließen und Zusammenballungen von Industrien zu verhindern. Die Binnenschifffahrt müsse sich darüber klar sein, daß sie entscheidend mitzuwirken habe an der deutschen Raumordnung.

Der Referent stellt eine Dringlichkeitsskala für die einzelnen Kanalbauprojekte auf. Nebst dem Bau des Mittellandkanals, der Regulierung der Elbe und der Kanalisierung der Mittelweser sei kein Bauprojekt so vordringlich wie dasjenige der Erweiterung der Dortmund-Ems-Kanalstrecke Bergeshövede bis Emden. Als erstrangig bezeichnete der Referent auch den Bau des Hansakanals. Zum Schluß sprach der Redner über die zunehmende Kartellierung der Binnenschifffahrt, die die Zusammenarbeit mit der Reichsbahn erleichtere und vor allem der Binnenschifffahrt ermöglichen, sich restlos in den Dienst der Raumordnung zu stellen.

In der Aussprache wies Prof. Dr. Most (Duisburg) darauf hin, daß man die großen verkehrspolitischen Entscheidungen nicht von der augenblicklichen devisenpolitischen Lage abhängig machen dürfe. Auch abgesehen davon, daß die Rheinschifffahrt devisenbringend sei, werde sie sich kraft ihrer natürlichen Vorzüge stets ihre besondere Bedeutung bewahren.

In der Nachmittagssitzung schilderte Landeshauptmann Kolbow (Münster) dann die Gesichtspunkte, die zum Bau des Dortmund-Ems-Kanals geführt haben und die jetzt für seine Erweiterung vorgebracht werden und unterzog sie unter den Gesichtspunkten der Raumordnung und der Rohstoffwirtschaft einer kritischen Beleuchtung. Der Dortmund-Ems-Kanal hat die Abwanderung der Hüttenindustrie, wenn nicht aufgehalten, so doch wesentlich verlangsamt. Er hat es erreicht, daß das Ruhrgebiet breitflächig in seiner Eisen- und Kohlenindustrie geblieben ist. Während der rheinische Teil des im ganzen einheitlichen Ruhrgebietes mehr nach Westen und in die Welt blickt, ist der östliche Pol des Gebietes überwiegend nach Norden und Osten ins Reich orientiert. Die Hauptaufgabe des Dortmund-Ems-Kanals liegt nach wie vor in der Bewältigung der Verkehrsbeziehungen zum Seehafen Emden. Das wird auch nach der Fertigstellung des Mittellandkanals sich nicht ändern. Die Erweiterung des Dortmund-Ems-Kanals auch auf seiner Nordstrecke ist deshalb dringend, zumal der Rhein-Herne-Kanal und der Küstenkanal einen vorher nicht bekannten Zuwachs gebracht haben. Die Erweiterung des Kanals wird, wie der Vortragende im einzelnen begründete, wegen der verschiedenen Verkehrsorientierung des westlichen und östlichen Ruhrgebietes auf den Rheinverkehr keine nachteiligen Folgen haben. Für die Rohstoffwirtschaft ist der Dortmund-Ems-Kanal, der zu vier Fünftel die Massengüter Erz und Kohle befördert, mit der Versorgung der deutschen Küsten und des Exports von Kohle und für die Erzeinfuhr unersetzlich.

Strombaudirektor Dr. Petzel (Magdeburg) schilderte die bauliche Entwicklung des Mittellandkanals, der auf seinem langen Wege von West nach Ost im Jahre 1938 die Elbe erreichen soll. Damit ist der Gesamtbau noch nicht vollendet. Der planmäßige Ausbau des ganzen für 1000-t-Schiffe befahrbaren Wasserweges von Duisburg-Ruhrort nach Berlin wird vielmehr von heute ab noch mindestens

fünf Jahre in Anspruch nehmen, also bis 1941 dauern. Weiter gab Dr. Petzel einen Ueberblick über die Grundzüge des Niedrigwasserbauausbaues der Elbe und des sogenannten Südlügels des Mittellandkanals, d. h. der Wasserstraße, die Leipzig—Merseburg—Halle an das große deutsche Wasserstraßennetz anschließt.

Verein zur Wahrung der Elbeschiffahrtsinteressen e. V., Hamburg

Am 15. 12. 1936 wurde in Halle eine neue Ortsgruppe gegründet. Der Vorsitzende des Vereins, Direktor Lassalle (Hamburg), wies bei dieser Gelegenheit grundsätzlich darauf hin, daß eine eigene Verkehrspolitik der Ortsgruppe unmöglich sei, daß vielmehr jede Ortsgruppenarbeit unter dem Gesichtspunkt der Förderung des Volksganzen zu leisten sei. Er führte aus, welche Bedeutung die Wasserstraße von Hamburg über Halle nach Leipzig in den kommenden Jahren für den gesamten mitteldeutschen Raum und für die Hafenstadt Hamburg haben werde. Wenn man bedenke, daß jetzt nur 400-t-Kähne die Saale befahren können und daß die Kähne im Jahre 1936 bereits über 335 000 t Ladung von Hamburg zur Saale befördert haben, dann werde man ermessen können, wie groß die Zahl der Frachtgüter erst sein wird, wenn 1000-t-Kähne auf der vorbildlichen Wasserstraße verkehren. Die Schifffahrt ist gerüstet, im Rahmen des Vierjahresplanes den schweren Aufgaben gerecht zu werden, und die Wasserstraßen sind im Begriff, die Voraussetzungen für einen reibungslosen Verkehr zu erfüllen.

Nach Erledigung des geschäftlichen Teiles der Gründung der Ortsgruppe sprach Elbstrombaudirektor Petzel (Magdeburg) zu dem Thema „Die Bauarbeiten im Südlügel des Mittellandkanals“. Der Redner ging zuerst auf die Geschichte der Wasserstraßen Saale-Unstrut ein, schilderte dann kurz die Schwierigkeiten, die dem Beginn des Baues entgegenstanden und erwähnte den endlichen Anfang der Arbeiten im Jahre 1932. Aufgabe der Bauarbeiten sei in erster Linie, den uralten Schifffahrtsweg zu modernisieren. Der Bau zerfällt bekanntlich in drei große Abschnitte, in den Abschnitt Elster-Saale-Kanal von Leipzig bis Kreypau, in den Abschnitt von Kreypau bis Barby und schließlich in den Teil von Barby bis Niegripp.

Leipzig—Kreypau ist ein vollständiger Neubau, der Teil Kreypau—Barby hat die Schiffbarmachung der Saale für 1000-t-Kähne zum Ziel, und der Abschnitt Barby—Niegripp auf der Elbe wird zur besseren Befahrung vertieft. Die Saale wird durch 30 Durchstiche in ihrer Gesamtlänge um 27 km verkürzt, 12 Schleusen werden wegen ihrer ungenügenden Abmessung durch Neubauten ersetzt. Im ganzen werden neun neue Schleusen entstehen, die eine Durchfahrtsbreite von 12 m haben, eine Kammer von 20 m Breite und 105 m Gesamtlänge. Der Niveau-Unterschied aller neun Schleusen beträgt 37 m. Der Elster-Saale-Kanal nach Leipzig erfordert eine Erdbewegung von 5 Millionen cbm und den Bau zweier Schleusen. Die Arbeiten am gesamten Südlügel sind heute voll im Gange und man hofft, im Jahre 1941 den Südlügel fertiggestellt zu haben. Die Wasserversorgung wird durch die beiden Talsperren Bleiloch und Hohewarte im Gebiet der oberen Saale mit 300 Millionen cbm Wasser im Jahre sichergestellt. Bei vorichtigster Berechnung rechnet man weiter mit einem Verkehr von 2,8 Millionen t auf der Elbe-Saale von Hamburg über Halle nach Leipzig.

Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen e. V., Breslau

Die Ausschußsitzung am 25. November 1936, die von Reichsminister a. D. Dr.-Ing. e. h. Dr. jur. Krohne als

dem Vorsitzenden des Vereins geleitet wurde, befaßte sich mit Fragen des Oderausbau, des neuen Gleiwitzer Hafens und des Oder-Donau-Kanals. Strombaudirektor Franzius (Breslau) berichtete über die Entwicklung des Oderausbau und teilte dabei mit, daß die Ausbauarbeiten an der Mitteloder voraussichtlich in 5 bis 6 Jahren beendet sein werden. Von der Anlegung von Durchstichen ist man inzwischen ganz abgekommen, um den Strom nicht noch mehr zu verkürzen. Der Bau der Staubecken und des Adolf-Hitler-Kanals schreitet planmäßig fort. Beim Staubecken Turawa ist die Füllung auf den eisernen Bestand für den kommenden Winter vorgesehen, während der Beginn des Staubeckens Berghof an der Weißtritz, das übrigens nach den bisherigen Entwurfsergebnissen ein wesentlich größeres Fassungsvermögen, als ursprünglich angenommen, nämlich 60 bis 65 Millionen cbm erhalten wird, im nächsten Jahre erfolgen soll. Beim Hafen Gleiwitz ist der Vorhafen, der zunächst den alten Gleiwitzer Hafen ersetzen soll, so gut wie fertig, und als Endpunkt des Adolf-Hitler-Kanals wird gleichzeitig mit diesem der neue Gleiwitzer Hafen 1938 fertig werden. Aus den weiteren Mitteilungen des Strombaudirektors Franzius war interessant zu erfahren, daß als künftige Aufgabe daran gedacht ist, die alten Nadelwehre in der kanalisierten oberen Oder durch eiserne Wehre zu ersetzen; ferner — und das war eine sehr willkommene Kunde — ist das alte Projekt eines Staubeckens bei Krappitz wieder aufgegriffen worden, und es wird daran weiter geplant.

In Ergänzung zu diesen Ausführungen behandelte Regierungs- und Baurat Gaye von der Oderstrombauverwaltung die Ausgestaltung und den Verkehr des neuen Gleiwitzer Hafens. Man rechnet mit einem Gesamt-



Nordstern

Allgemeine Versicherungs-Akt. Ges.

Berlin-Schöneberg

Sachversicherungen aller Art

Unfallversicherungen

Haftpflichtversicherungen

Gegründet 1866

Vertreter an allen Plätzen

Garantiemittel: 30 Millionen RM.

umschlagsverkehr von 2,5 bis 3 Millionen Tonnen, wovon etwa 90% Prozent auf Kohle entfallen. Die beiden Hauptbecken haben eine Größe von rund 600 mal 85 m. Im Kohlenumschlagsverkehr sollen Kübelwagen zur Verwendung gelangen, die mit einem Kran vom Eisenbahnwagen direkt in den Kahn bewegt werden können und den Vorteil haben, daß die Fallhöhe der Kohle gering ist und daß die Kähne nicht verholt zu werden brauchen. Außerdem soll der Kübelumschlag wirtschaftlicher sein als der am Kipper. Die Fassungskraft der Kübel beträgt 13,5 t Kohle, und mit dem Kran wird eine Stundenleistung von 250 t erzielt werden. Voraussetzung für die Bewältigung des ganzen aufkommenden Kohlenumschlagsverkehrs ist die ausreichende Bereitstellung von Spezial-Kübelwagen und von Kränen. Dabei müssen auch Spitzenleistungen in Rechnung gestellt werden. Der Hafen erhält eine Straßenzuführung mit Parkplatz für die Aufstellung von 20 Lastzügen, so daß am Güterbecken der gleichzeitige Umschlag aus dem Eisenbahnwagen und aus Landfahrzeugen ermöglicht ist. Die Einrichtung ist wertvoll für die Zusammenarbeit von Kraftwagen und Binnenschifffahrt, die immer mehr an Bedeutung gewinnt.

Ueber den Stand des Oder-Donau-Kanal-Projektes besagte ein von Dr. Freymark verfaßter Bericht, daß sich die Aussichten für die Verwirklichung des Planes in letzter Zeit gebessert haben. Maßgebliche Kreise haben für das Projekt Interesse bekundet, und wenn nicht alle Zeichen trügen, sind die Dinge um das Kanal-Projekt, das als eine Weltwasserstraße ersten Ranges gilt, wieder vorwärtsgekommen.

✱

Die diesjährige Mitgliederversammlung des Vereins zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen e. V. findet am 20. 1. 1937 in Breslau statt. Nach Erledigung der satzungsgemäßen Aufgaben wird Dr. Hellmrich (Liegnitz) über das Thema „Wasserstraßenbau-, Landeskultur und Wasserwirtschaft im schlesischen Odergebiet und ihre Verbundenheit“ sprechen.

Aus den Kanalvereinen

Verband Obere Donau, Ulm. Der Verband veranstaltete am 3. 12. 1936 in München einen Vortragsabend, auf dem Professor Dr. K. Haushofer ein Bild von der geopolitischen Lage und Bedeutung der oberen Donau entwarf. Er wies auf das weltpolitische Spiel mit dem Donauraum, das uns zu doppelter Wachsamkeit zwingt gegenüber dem Schatz, den wir, noch ungehoben, an der Oberen Donau besitzen. Die Geopolitik sage: Was die Erde uns Erdhaftes und Bodenbestimmtes gibt, muß dem Rassen- und Volkswillen Werkzeug sein! Der Vortragende behandelte die Transportleistung einer zur Großschiffahrtsstraße ausgebauten Oberen Donau, unterstrich ihre sied-

lungspolitische Bedeutung und betonte die volkspolitische Pflicht der Wiederbelebung der Donaustädte von Ulm über Augsburg, Regensburg bis Passau. Es könne sich nicht um einen Wettbewerb einer falschverstandenen Gau- und Städtepolitik handeln, sondern um eine Zusammenarbeit für ganz Süddeutschland. In weiterer Auswirkung könnten sich dann die österreichischen Wasserbaupläne mit den oberdeutschen zu einer Einheit verschmelzen. Es liege hier eine große langfristige Aufgabe für den Bauwillen des Dritten Reiches vor.

Der Augsburger Oberbürgermeister J. Mayr hielt dann ein Referat: „Der Ausbau der Oberen Donau zur Großschiffahrtsstraße als Grundlage für eine großzügige Aufsiedlung ihres Gebietes“. Die Besiedlung des Gebietes der Oberen Donau sei ungewöhnlich dünn und liege fast um die Hälfte unter dem Reichsdurchschnitt. Das Wort von einem „lebensarmen Raum“ an der Oberen Donau bestehe also völlig zu Recht. Ebenso dürrig wie der Bevölkerungsaufbau sei die wirtschaftliche Schichtung des Gebietes. Einen Verkehr auf dieser Strecke der Donau gebe es nicht mehr und der Verkehr entlang dem Flusse selbst sei auffallend gering. Es müsse der Ausbau der Oberen Donau zur Schiffsahrtsstraße und deren Anschluß an das Wasserstraßennetz als Trägerin aller weiteren Aufbauarbeit gefordert werden, wobei ungeheure Wasserkräfte zu gewinnen seien. Es handle sich um den Ausbau des Flußlaufs von Regensburg bis Ulm für das 1200-t-Schiff unter Ausnützung seiner Wasserkräfte und zweitens um die verstärkte landwirtschaftliche und gewerbliche Aufsiedlung dieses Gebietes. Beide Pläne könnten voneinander nicht getrennt werden. Die wirtschaftlichen Auswirkungen, die durch den Ausbau der Oberen Donau zur Schiffsahrtsstraße sich allein durch die starke Frachtkostenentlastung für Industrie und Gewerbe in Südbayern ergeben würden, seien ganz außerordentlich.

Ein Wasserstraßenanschluß des bayerischen Industriegebietes werde zu einem gewissen Grade dann gegeben sein, wenn zunächst auch nur die Donau selbst schiffbar gemacht wird. Da die Obere Donau von der großen Ostwest-Autostraße und der großen Nordsüd-Straße überquert wird, ergeben sich an diesen Schnittpunkten natürlich Umschlagplätze. Auf diese Weise werde eine Verbindung zwischen Reichsautobahn und Wasserstraße entstehen, die für die Planung der Oberen Donau als Schiffsahrtsstraße eine umwälzende Tatsache ergibt: Daß nämlich die Voraussetzungen für den Anschluß des Hinterlandes bereits vor der Schiffbarmachung vorhanden sind. Den neu anzusiedelnden Arbeitskräften könne zu günstigen Bedingungen so viel Grund und Boden zur Verfügung gestellt werden, daß ihre Existenzgrundlage auch in wirtschaftlichen Krisenzeiten gesichert sei. Nehme man auf der 180 km langen Strecke beiderseits nur einen Landstreifen von etwa 20 km Tiefe dazu, dann ergebe sich ein Gebiet von 6000 bis 8000 qkm, das für die Aufsiedlung in Betracht kommt.

Die Durchführung aller weiteren Maßnahmen erfordere die Aufstellung eines reichsamtlichen Planes für die Linienführung der zukünftigen Großschiffahrtsstraße Obere Donau. Dem Nationalsozialismus sei es auch hier vorbehalten geblieben, den entscheidenden Schritt zu tun.

Behncke & Mewes

DAMPFSCHIFFS-RHEDEREI UND BEFRACHTUNGS-GESCHÄFT

Hamburg 1

Persönliches

Dem Mitinhaber der Schiffs- und Speditionsfirma G. L. Kayser in Mainz, Herrn Dr. jur. Fritz Pricken, wurde vom Reichsversicherungsamt in Berlin die Bödiker-Denk Münze verliehen.

Bei der Rhein-Main-Donau-AG in München ist dem bisherigen Handlungsbevollmächtigten, Herrn Oberingenieur Karl Schmid, Prokura erteilt worden.

Geheimrat Professor Dr. Paulus Schiemenz, der Altmeister der preußischen Binnenfischerei, ist am 16. 12. 1936, wenige Tage nach seinem 80. Geburtstag, verstorben.

Am 25. 12. 1936 verschied kurz vor Vollendung seines 23. Lebensjahres an den Folgen eines Autounfalles Herr Waldemar Peter Klöckner in Firma Klöckner & Co., GmbH. in Duisburg.

Am 3. 1. 1937 verstarb nach einem arbeitsreichen Leben im 73. Lebensjahre Professor Dr. August Baltzer, Studienrat i. R. in Wismar. Prof. Dr. Baltzer war langjähriges Mitglied des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt e. V., dessen Verwaltungsrat er auch in den Jahren 1920—1934 angehörte.

Am 25. 12. 1936 verschied Reichsbahndirektor von Beck, der Schöpfer der „Deutschen Bahn-Spedition“. Reichsbahndirektor von Beck betreute seit dem Jahre 1932

das Referat in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, dem besonders die Bearbeitung der Frage des Verhältnisses der Reichsbahn zum Kraftwagen und des bahnamtlichen Rollfuhrwesens oblag.

Georg Fechter †

Am 7. Dezember 1936 verschied im Alter von 61 Jahren der stellv. Leiter der Fachgruppe Reeder, Bezirksgruppe Ostdeutsche Wasserstraßen, Herr Zivil-Ing. Georg Fechter in Königsberg/Pr. Als Mitinhaber der Firmen Gustav und E. Fechter und Wischke & Reimer war Zivil-Ing. Fechter, der einer alten ostpreußischen Schiffbauernfamilie entstammte, eine weit über die Grenzen Ostpreußens hinaus bekannte und führende Persönlichkeit der Binnenschifffahrt.



Jubiläen

150 Jahre G. L. Kayser, Mainz. Die bekannte Speditions- und Schiffs- und Speditionsfirma G. L. Kayser in Mainz feierte am 1. 1. 1937 ihr 150jähriges Bestehen. Neben eigenen Speditionsgeschäften hat die Firma die Vertretung der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt in Mainz inne. Die Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt und der Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt haben der Firma in Anerkennung ihrer hervorragenden Pionierarbeit für die deutsche Rheinschifffahrt die herzlichsten Glückwünsche zum Jubiläum übermittelt.

50 Jahre Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Bremen. Die Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft in Bremen konnte am 1. 1. 1937 auf ein 50jähriges Bestehen zurückblicken. Die Gesellschaft betreibt den Frachtverkehr von allen Seehäfen der Unterweser und Bremen nach allen Stationen der Oberweser bis Kassel hinauf, ferner auf der Aller bis Celle und über Minden auf dem Mittellandkanal östlich nach Hannover, Hildesheim und Braunschweig und westlich nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet sowie auf den Rhein übergehend nach dem Oberrhein bis Kehl und Straßburg. Der Schiffspark bestand unmittelbar bei Inbetriebnahme aus drei Schleppdampfern, die zunächst das Schleppen von Privatschiffen ausführten. Im ersten Jahr wurden dann 18 eigene Kähne gebaut und die Flotte auch durch den Ankauf und Neubau weiterer Dampfer vergrößert. Die Weiterentwicklung nahm dann gute Fortschritte und das Aktienkapital wurde 1889 um 300 000 RM, 1895 um 100 000 RM, 1897 um 400 000 RM und 1907 um 750 000 RM erhöht, so daß das Aktienkapital seitdem 2 250 000 RM betrug. Nach Herabsetzung des Kapitals infolge der Inflation wurde es weiter erhöht und beträgt seit 1930 2 000 000 RM. Der Schiff-

park der Gesellschaft besteht zur Zeit aus 12 Schleppdampfern und 1 Motorschlepper mit zusammen 4239 PS, 5 Güterdampfern mit einer Tragfähigkeit von 1315 t und 605 PS und 108 Ladungskähnen mit einer Tragfähigkeit von 62 995 t. Außerdem ist der Gesellschaft eine Anzahl Privatschiffer angegliedert. Die Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt und der Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt haben der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft zu ihrem Jubiläum die herzlichsten Wünsche übermittelt.

500 Jahre Ruhrort. Ruhrort kann im Jahre 1937 sein 500jähriges Bestehen feiern. Mit Urkunden vom 23. 5. 1437 bewilligte der clevische Herzog Adolf I., nachdem in unmittelbarer Nachbarschaft des Schlosses Ruhrort die Ansiedlungen rasch gewachsen waren, den Ruhrortern das Recht der Befestigung der ganzen Siedlung und das Recht der Zollfreiheit. Befestigung und Zollfreiheit sind typische Merkmale der mittelalterlichen Stadtwerdung.

100 Jahre Seehafen Pillau. Die Seestadt Pillau, die im Küstenverkehr eine Rolle spielt und auch im letzten Jahre im Rhein-See-Verkehr stark angelauten wurde, wird in diesem Jahre ihr 100jähriges Bestehen feiern können.

30 Jahre Verkehrs- und Baumuseum in Berlin. Mitte Dezember 1936 waren 30 Jahre seit der Eröffnung des Verkehrs- und Baumuseums in der Invalidenstraße in Berlin verflossen. Das etwas abseits von den anderen Museen liegende Verkehrsmuseum hat in dem ehemaligen Empfangsgebäude der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft eine Stätte erhalten, die auch heute noch sehr würdig ist, wenngleich das Ausstellungsmaterial sich ständig vergrößert. Nimmt auch die Eisenbahnabteilung wohl den weitesten Raum des Museums in Anspruch, so finden doch auch

die Seeschiffs- und Binnenschiffsabteilungen bei den Besuchern ständig lebhafteres Interesse. Aus dem Bereich der Seeschifffahrt ist besonders interessant das Riesenrelief, das die ganze Küstenbefestigung von der holländischen Grenze bis hinauf nach Memel veranschaulicht. Aus der Binnenschifffahrt sind vor allem bemerkenswert die zahlreichen Schleusen- und Schiffsmodelle, vor allem aber das

imposante Modell des Finow Schiffshebewerks. Als Zuwachs aus jüngster Zeit sind verschiedene Modelle zu erwähnen, die das Werden der Reichsautobahn veranschaulichen. Jedem, der beruflich mit der Binnenschifffahrt, oder überhaupt mit dem Verkehr verwaschen ist, kann nur empfohlen werden, bei einem Besuch in der Reichshauptstadt dieses vielseitige Museum zu besuchen.

Bücherschau

Zur Kündigung der Schifffahrtsklauseln des Versailler Vertrages durch Deutschland. Von Jean R. Frey, Neuchâtel bei Basel. Sonderabdruck aus „Schweizerische Monatshefte“ 8/1936. Buchdruckerei A. G. Gebr. Lee-
mann & Co., Zürich. 17 Seiten, geheftet. SFr. 1,—. Der Verfasser schildert in historischer Reihenfolge den Werdegang der Idee von der Freiheit der Schifffahrt auf internationalen Strömen bis zur Revision der Rheinschifffahrtsakte im Jahre 1868 und der Revision der Akte durch den Versailler Vertrag. Sodann werden die Gründe besprochen, die nach Ansicht des Verfassers zu dem Schritt der Reichsregierung vom 14. 11. 1936 geführt haben und die Folgen, die dieser Schritt für die Schweiz und die übrigen Staaten haben kann. Jean R. Frey glaubt nicht, daß durch die Kündigung der Schifffahrtsklauseln des Versailler Vertrages eine Störung der schweizerischen Schifffahrt eintreten wird. Er ist vielmehr der Ansicht, daß sich die Uferstaaten auf eine neue Regelung einigen werden, die der Mannheimer Akte ungefähr entsprechen dürfte.

Rhein—Main—Donau eine Großverkehrs-Straße durch Mitteleuropa. Gedanken zu ihrer Verwirklichung aus Deutschland, Oesterreich und Ungarn. Dritte Folge der Schriften des Vereins zur Wahrung der Main- und Donauschifffahrtsinteressen e. V., Nürnberg. 1936. 80 Seiten, broschiert. — Die Schrift ist die erweiterte Ausgabe eines in engster Zusammenarbeit mit dem Verein zur Wahrung der Main- und Donauschifffahrtsinteressen e. V. in Nürnberg entstandenen Sonderheftes der Heimatzeitschrift „Das Bayerland“. In etwa 30 Aufsätzen aus der Feder führender Politiker und Wirtschaftler Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns werden die wirtschaftlichen und technischen Probleme der Rhein—Main—Donau-Verbindung erörtert. Botschafter F. von Papen hat dem Heft ein Geleitwort vorausgestellt, in dem es heißt: „Die Bedeutung eines Großschifffahrtsweges vom Rhein zur Donau kann zur Zeit nur von urteilsfähigen Wirtschaftspolitikern voll erfaßt werden; nach seiner Vollendung wird jeder Bauer bis zur unteren Donau hin seine Segnungen am eigenen Leibe spüren. Ein neues Tor wird aufgestoßen sein, durch das der Donauroum Zugang zu dem Wirtschaftsraum des Rheins und damit Westeuropas erhält. Mit dem Bau dieses Großschifffahrtsweges wird Deutschland einen realen Beitrag zur Lösung des Problems des Donauroumes geliefert haben, der schwerer wiegen wird als die Phrasen mancher Berufener und Unberufener, die sich bisher mit diesem Problem befaßt haben. Einen Beitrag, der gleichzeitig ein Musterbeispiel der vom Reich verfolgten Friedenspolitik darstellt: Wie man es nicht imperialistischer Tendenzen wird zeigen können, wenn es ein Werk ausführt, zu dessen Verwirklichung es durch die ursprünglichen, später abgeänderten Bestimmungen der „Friedensbedingungen“ hatte verpflichtet werden sollen, so wird die Hebung des Wohlstandes der beteiligten Völker zugleich ihre beste Wehr gegen den gemeinsamen Feind, den Bolschewismus, sein.“

Die Binnenschifffahrt im Jahre 1935. Bearbeitet im Statistischen Reichsamt. Band 491 der Statistik des Deutschen Reichs. Verlag für Sozialpolitik, Wirtschaft und Statistik, Paul Schmidt, Berlin SW 68. 316 Seiten und eine Uebersichtskarte, geheftet, RM 19,—. — Die im Statistischen Reichsamt bearbeitete, jeweils gegen Jahresende für das Vorjahr erscheinende Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen, beruht bekanntlich auf Anschreibungen, die für diese Statistik an den Lösch- und Ladestellen, an den Grenzdurchgangsstellen und an einigen

Schleusen über den Verkehr von Fahrzeugen und Gütern vorgenommen werden. In den wichtigeren Häfen (im allgemeinen mit über 100 000 t Gesamtverkehr) wird sowohl die Ankunft als auch der Abgang von Schiffen und Gütern statistisch erfaßt; die Ergebnisse dieser Erhebungen sind im vorliegenden Band für das Jahr 1935 in den Uebersichten I (S. 14—42) veröffentlicht. Ähnlich wird auch an den Grenzdurchgangsstellen und an einigen wichtigeren Schleusen der Schiffs- und Güterverkehr festgestellt und in den Uebersichten III (S. 60) und IV (S. 61) veröffentlicht. Die Angaben über den Güterverkehr nach Güterarten und Verkehrsbezirken, die den Hauptteil der Statistik ausfüllen (Uebersicht VI: S. 71—315) umfassen den Gesamtverkehr auf den Binnenwasserstraßen. Sie beruhen auf den Meldungen über die Löschungen (Ankunft) von Gütern in den wichtigeren und minderwichtigen Häfen sowie über die Transporte, die an den Grenzdurchgangsstellen ins Ausland gehen. Im Aufbau entsprechen diese Uebersichten den Nachweisungen der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen und des Güterverkehrs über See. Besondere Nachweisungen erfolgen für den Umladeverkehr zwischen Bahn und Binnenschifffahrt (Uebersicht II: S. 43 bis 59), dessen Mengen sowohl in der Eisenbahn- als auch in der Binnenschifffahrtsstatistik enthalten sind und über den Seeverkehr der Häfen des Binnenlandes (Uebersicht V: S. 64—70), der außer in der Binnenschifffahrtsstatistik auch noch in der Seeschifffahrtsstatistik enthalten ist. Der Gliederung nach Güterarten liegt ab 1935 ein neues Güterverzeichnis zugrunde, das 124 Güterarten umfaßt und im neuen Wortlaut im vorliegenden Band (S. 4) abgedruckt ist. Die zusammenfassenden Uebersichten (S. 5—13) enthalten einen Vergleich der wichtigsten Zahlen für die letzten 11 Jahre und eine Aufteilung des Jahresverkehrs von 1935 nach Monaten. — Aus dem vorliegenden Band ist zu ersehen, daß im Jahre 1935 101,4 Millionen t Güter auf den deutschen Binnenwasserstraßen befördert wurden. Damit ist der Verkehr des Vorjahres um nahezu 8 v. H. und der Verkehr des Jahres 1932, in dem die Wirtschaftskrise ihren Tiefpunkt erreicht hatte, um 38 v. H. überschritten worden. Hinter dem Jahre 1927, in dem die günstigsten Ergebnisse im Verkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen überhaupt erzielt worden sind, bleibt das Jahr 1935 nur noch um 9 v. H. zurück. — Auch im einzelnen ergeben sich interessante Aufschlüsse über die Verkehrsentwicklung. So ist z. B. der Seeverkehr der Häfen des Binnenlandes (oberhalb der großen Seehäfen), also der Seeverkehr von Berlin, Osnabrück, Köln usw., der schon in den Vorjahren stärker in Erscheinung getreten ist und 1934 im ganzen 896 000 t erreicht hat, über die Millionengrenze auf 1,3 Millionen t gestiegen. Alle Untersuchungen über die Verkehrsstruktur der Binnenschifffahrt, die im Rahmen des zweiten Vierjahresplanes von besonderer Bedeutung sind, werden dadurch erleichtert, daß dem genannten Band erstmalig das neue Güterverzeichnis zugrunde liegt, das in engster Fühlungnahme mit Wirtschaft und Verwaltung ausgearbeitet worden ist und manche Lücke, die sich bisher bei der Benutzung der Bände der Verkehrsstatistik empfindlich bemerkbar machte, geschlossen hat.

Die Rheinflotte. 95 Zahlentafeln. „Rhein“ Verlagsgesellschaft m b H., Duisburg. Broschiert, RM 6,—. — Die Zahlentafel unterrichtet nach dem neuesten Stand über Bestand und Zusammensetzung des Schiffsverkehrs nach Schleppkähnen, Tankfahrzeugen, Schlepp-, Güter- und Personenbooten, nach Aufbau, Größenklasse, Eichtonnen und PS, Nationen und Besitzgruppen. Zusam-

menfassende Zwischenadditionen und Gesamtübersichten erleichtern den Gebrauch. Der Verkehrswirtschaftler und Verkehrspraktiker findet hier das langentbehrte Hilfsmittel, das ihm über den Bestand und die Zusammensetzung der internationalen Rheinflotte genauen Aufschluß gibt.

Deutscher Schifffahrts- und Hafen-Kalender 1937. 46. Jahrgang. Verlag: „Hansa“ Deutsche Schifffahrtszeitschrift, Hamburg. 328 u. 56 Seiten, broschiert, RM 1,50. — Noch mehr als seine Vorgänger ist der neue Jahrgang dieses Kalenders erweitert und auf die Bedürfnisse der Seeschifffahrt zugeschnitten worden. Die Liste der Reedereien mit ihrem Schiffspark wurde wesentlich ausgestaltet, die Anzahl der beschriebenen Häfen auf 55 erhöht. Der Kalender kann als brauchbares Nachschlagebuch über die deutsche Seeschifffahrt und die deutschen Seehäfen bestens empfohlen werden.

Weska. Westdeutscher Schifffahrts- und Hafenkalender 1937. 13. Auflage. „Rhein“ Verlag GmbH, Duisburg. XVI, 82, 1010 Seiten, in Halbleinen gebunden, RM 5,—. — Der bewährte „Weska“ bringt wieder alle für den Schifffahrtsverkehr auf den westdeutschen Wasserstraßen wichtigen Unterlagen (Gesetze, Verordnungen, Tarife, Behörden- und Verbandsverzeichnisse, Angaben über die örtlichen Verhältnisse der Wasserstraßen und Häfen usw.) nach dem neuesten Stand. Das Buch ist für jeden, der mit der westdeutschen Schifffahrt zu tun hat, geradezu unentbehrlich.

Les Transports en Belgique et leur Coordination. Par M. Castiau, secrétaire général du Ministère des Transports. Editions du Comité Central Industriel de Belgique, Bruxelles. Novembre 1935. 263 Seiten, broschiert, 20 francs. — Der bekannte belgische Verkehrsfachmann Castiau gibt hier für sein Land einen umfassenden Überblick über die geschichtliche Entwicklung und derzeitige Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger, den Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und die Möglichkeiten einer Bereinigung dieses Wettbewerbs. Die Binnenschifffahrt und das Problem Eisenbahn — Binnenschifffahrt werden eingehend in besonderen Abschnitten behandelt. Wenn der Verfasser auch im Vorwort auf die Feststellung Wert legt, daß er das Thema nicht vom Standpunkt des Eisenbahners, sondern vom Standpunkt des Gesamtverkehrs aus betrachten will, so kommt in den Auseinandersetzungen, insbesondere über das Problem Eisenbahn — Binnenschifffahrt zwangsläufig naturgemäß der Eisenbahner-Standpunkt stark zum Durchbruch. Der Wert der Schrift als umfassende und geschlossene Tatsachenmaterialsammlung wird dadurch nicht beeinträchtigt.

Die litauischen Binnenwasserstraßen. Von Dr. A. Schönmann. In Heft 11/1936 der Zeitschrift „Osteuropa-Markt“ (Osteuropa-Verlag, Königsberg in Pr., 68 Seiten, RM 1,50) findet sich ein sehr interessanter Aufsatz über „Die litauischen Binnenwasserstraßen“. Es wird das Netz der Binnenwasserstraßen Litauens kurz beschrieben und ein Überblick über die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs auf den Binnenwasserstraßen gegeben, ebenso über die litauische Binnenflotte. Die Tendenz der Loslösung vom Handel über Königsberg—Eydtkuhnen und Königsberg—Tilsit ist mit dem Ausbau des Memeler Hafens und mit der Orientierung nach überseeischen Märkten unverkennbar. Diese Entwicklung wird durch die günstige Lage des Memelstroms als Hauptschlagader der Binnenwasserstraßen begünstigt.

Internationaler Entfernungsanzeiger. Eigenverlag des General-Sekretariats des Internationalen Eisenbahnverbandes. Paris. 1936. 200 Seiten, broschiert. 80 fr. — Aus dem vorliegenden Band können die Entfernungen zwischen den wichtigsten Erzeuger- und Verbrauchspunkten von 25 Ländern des europäischen Festlandes entnommen werden. Das Heft erleichtert also beim Fehlen direkter Tarife die Ermittlung des Beförderungsweges für internationale Sendungen. Es enthält neben einer Aufstellung der im internationalen Verkehr mit den benachbarten Ländern in Frage kommenden wichtigen Grenzübergangspunkte für jedes der 25 Länder nach Ländern aufgestellte Entfernungstafeln. Diese Entfernungstafeln

geben für jedes Land die Entfernungen zwischen den Binnenbahnhöfen und den Grenzübergangspunkten sowie die Durchgangsentfernungen zwischen den Grenzübergangspunkten desselben Landes an. Dem Entfernungsanzeiger ist eine Uebersichtskarte der europäischen Eisenbahnen (90 : 81 cm) beigegeben, in der insbesondere die Grenzübergangspunkte unter der gleichen laufenden Nummer wie in der Zusammenstellung und die meisten in den Kilometerstafeln vorkommenden Bahnhöfe aufgeführt sind.

Die Ermittlung des Brennstoffstoßdruckes bei Dieselmotoren und seine Verteilung. Von Dr.-Ing. J. Geiger, MAN, Werk Augsburg. — Der Aufsatz, der in Heft 10/1936 der „Mitteilungen aus den Forschungsanstalten des GHH-Konzerns“ (VDI-Verlag GmbH, Berlin) erschienen ist, verdient besondere Beachtung. Bei den Versuchen, bei denen die Ermittlung des Brennstoffstoßdruckes erstmalig an der laufenden Maschine in Stickstoffatmosphäre und normaler Luft mit Zündung durchgeführt wurde, wird der Einfluß der Entfernung von der Düse, der Lochzahl, der Belastung, Drehzahl und Luftwirbel auf den Stoßdruck untersucht. Desgleichen wird die Verteilung des Stoßdruckes senkrecht zur Strahlachse einer Untersuchung unterzogen. Abschließend folgt eine Erörterung von möglichen Einwänden gegen die Stoßdruckmethode.

Der Werkverkehr auf Lastkraftwagen, seine Entwicklung und Bedeutung für die gewerbliche Wirtschaft. Von Dr. Walter Linden. Heft 1 der Schriftenreihe der Deutschen Wirtschafts-Zeitung, 68 Seiten, broschiert. — In der vorliegenden Schrift des Leiters der Verkehrsabteilung der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern wird erstmalig der Versuch unternommen, die Entwicklung und Bedeutung der Güterbeförderung mit werkeigenen Kraftfahrzeugen darzustellen. Die Schrift ist eine wesentlich erweiterte und ergänzte Zusammenfassung einer in der Deutschen Wirtschafts-Zeitung vor kurzem erschienenen Aufsatzreihe.

Fragen des Landverkehrs. Mit einem Geleitwort des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers, Freiherrn von Eltz-Rübenach. Deutscher Betriebswirte-Verlag GmbH, Berlin. 1937. 32 Seiten, broschiert, RM 4,—. — Die als Band 1 der vom Verbands Deutscher Diplom-Kaufleute e. V. herausgegebenen Schriftenreihe erschienene Schrift bringt den Wortlaut einiger Vorträge über aktuelle Probleme des Landverkehrs wesens, die auf dem 2. Deutschen Betriebswirtschaftler-Tag gehalten wurden. Besondere Beachtung verdienen die Beiträge von Professor Dr. O. Most (Duisburg) über „Bevölkerungsentwicklung und Zukunft des Kraftwagenverkehrs“, Professor Dr. K. Mellerowicz (Berlin) über „Betriebswirtschaftliche Probleme des Güterkraftverkehrs“, Präsident Dr.-Ing. Scholz (Berlin) über „Aufgaben und Ziele des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes im Rahmen der deutschen Verkehrswirtschaft“, Dr. Schlichting (Berlin) über „Die Aufgaben des Spediteurs für wirtschaftliche Transportgestaltung“, Reichsbahndirektor Dr. Spieß (Berlin) über „Die Gütertarifpolitik der Reichsbahn“ und Professor Dipl.-Kfm. Fischer (München) über „Wehrwirtschaft und Verkehr“.

Wehrwirtschaft. Was jeder von ihr wissen muß. Von Diplom-Volkswirt Hellmer, Referent im Wehrwirtschaftsstab im Reichskriegsministerium. Mit Vorworten von Major des Generalstabes O. Beutler und Major (E) Dr. Hesse, Dozent an der Universität Berlin. Verlag Hans Wilhelm Rödiger, Berlin. 1936. 64 Seiten, broschiert. RM 0,50. — Um die Grundbegriffe der Wehrwirtschaft möglichst jedem deutschen Volksgenossen klar zu machen, hat der Sachbearbeiter im Wehrwirtschaftsstab des Reichskriegsministeriums, Diplom-Volkswirt Hellmer, eine Aufklärungsschrift „Wehrwirtschaft: Was jeder von ihr wissen muß“ verfaßt. Die Schrift ist ein ausgezeichnetes Mittel, alle Kreise des deutschen Volkes zu wehrwirtschaftlichem Denken und Handeln zu erziehen und sie über die Aufgaben der Wehrwirtschaft so zu unterrichten, daß sie den etwa an sie herantretenden Anforderungen der Wehrwirtschaft mit Verständnis gegenüberstehen. Mit der alleinigen Verbreitung der Broschüre ist die „Zentralwerbung“, Berlin W 50, Tauentzienstraße 14, beauftragt worden (Fernruf: B 4 Bavaria 2370). An diese

Stelle sind Bestellungen auf die Broschüre zu richten. Der Preis der Broschüre beträgt RM 0,50 pro Stück, ab 100 Stück RM 0,49, ab 500 Stück RM 0,47, ab 1000 Stück RM 0,45, ab 5000 Stück RM 0,42.

Steinkohle. Wandlungen in der internationalen Kohlenwirtschaft. Von Dr. Ernst-Georg Lange. Heft 4 der Schriftenreihe „Wandlungen in der Weltwirtschaft“, Bibliographisches Institut A.G., Leipzig, 1936, 155 Seiten, broschiert, RM 6,50. — Die im Seminar von Geheimrat Prof. Dr. h. c. Hermann Schumacher entstandene Arbeit behandelt nach einem Ueberblick über die Entwicklung der Weltkohlenwirtschaft und des Weltkohlenhandels die Wandlungen in der Kohlenproduktion nach dem Krieg und im Steinkohlenverbrauch, die Entwicklung der Steinkohlenausfuhr in den wichtigsten Kohlenausfuhrländern und die Entwicklung der Kohleneinfuhr in den wichtigsten Kohleneinfuhrländern nach dem Krieg und die Frage einer internationalen Regelung des Kohlenhandels. Es handelt sich hier um den ersten Versuch, die internationale Kohlenwirtschaft im ganzen unter den genannten Gesichtspunkten zu behandeln.

Handels-, Industrie- und Verkehrsstatistik von Rotterdam 1936 I—III. Herausgegeben von der Handels- und Gewerbekammer Rotterdam. 162 Seiten, broschiert. — Die in den ersten Dezemberlagen der Öffentlichkeit zugänglich gemachte Statistik enthält neben den Angaben über das dritte Quartal des Jahres 1936 auch die vergleichenden Ziffern für die vier Quartale 1935 und für das erste und zweite Quartal 1936. Die bewährte Gliederung der bisher erschienenen statistischen Hefte ist beibehalten. Die textlichen Angaben finden sich in holländischer, französischer, englischer und deutscher Sprache.

Wasserbauliche Mitteilungen des Kgl. Ungarischen Ackerbauministeriums, Budapest. Heft 2/1936. — Das vorliegende Heft 2/1936 (S. 117—284) enthält u. a. Beiträge von E. Sajo † über „Der Wasserverkehr Ungarns und die Entwicklung seiner Wasserstraßen“, Professor Dr. A. Rethly über „Klimaveränderung als Folge von Entwässerung?“, L. Vas über die „Bedeutung der Binnenschiffstraßen im Gesamtverkehrsnetz eines Landes“, S. Horvath über „Die Aufnahme von Flußbetten“, B. Pataky über „Der Verkehr auf dem Balaton im Jahre 1935“ und Gy. Pogonyi über „Die Wasserführung der ungarischen Flüsse in 1935 und die Schnee- und Eisverhältnisse im Donaubecken im Winter 1935/36“. Auch dem vorliegenden Heft der in ungarischer Sprache erschienenen Schrift ist wieder eine kurze Zusammenfassung der Artikel in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache beigelegt.

Wirtschaftszahlen des Bezirks der Industrie- und Handelskammer zu Halle (Saale). Heft 3: 1936. 74 Seiten, broschiert. — Der statistische Band gibt einen Querschnitt durch die Wirtschafts- und Verkehrslage des Industrie- und Handelskammerbezirkes Halle. Unter den „Verkehrszahlen aus dem Industrie- und Handelskammerbezirk“ finden wir u. a. Angaben über den Binnenschiffahrtsgüterverkehr auf Saale und Unstrut 1934 und 1935, den Schiffs- und Güterverkehr der wichtigsten Häfen des Kammerbezirkes 1935, die Struktur des Güterverkehrs der Halleschen Häfen 1935 und die Massengutfrachten Hamburg—Saale (transit) 1933—1936 mit graphischer Darstellung.

Ostsee-Jahrbuch. Die Wirtschaft der Länder im Ostseeraum. Herausgegeben von der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck. Wullenwever-Druck, Lübeck. 1936. 126 Seiten, broschiert. — Zum dritten Male gibt die Industrie- und Handelskammer Lübeck das Ostsee-Jahrbuch heraus, dessen Zweck es ist, die Wirtschaft der Ostseeländer und ihre wirtschaftlichen Beziehungen zu Deutschland in einem gewissen Zusammenhang darzustellen. Die elf Aufsätze des Jahrbuches sind in hervorragendem Maße geeignet, das Verständnis für die hochentwickelte Wirtschaft und den regen Handelsaustausch der mit der Ostsee verbundenen Länder zu heben und außerdem dem praktischen Gebrauch der Wirtschaftler zu dienen.

Rechtsfragen des Tages. In der Sammlung „Hilf dir selbst“ sind drei neue Hefte erschienen, die wichtige Rechtsfragen des Tages in leicht verständlicher Form erläutern. Landgerichtsrat Th. Pies behandelt die Frage

„Wie mache ich mein Testament?“ (30 Seiten, geheftet, RM 1,—), Dr. W. Spohr erläutert in der Schrift „Was meine Hinterbliebenen wissen müssen“ (40 Seiten, geheftet, RM 1,25), die Pflichten, die beim Sterbefall eines nächsten Familienmitgliedes entstehen. Rechtsanwalt Dr. Georgi hat „Das Deutsche Eherecht“ (31 Seiten, geheftet, RM 1,—) neu bearbeitet. Die Hefte sind im Verlag W. Stollfuß zu Bonn erschienen.

Steuerfragen des Tages. In der Sonderreihe „Steuer-Schriften“ des Verlages W. Stollfuß in Bonn sind drei beachtenswerte Neuerscheinungen erschienen. Der Sachbearbeiter der Stadt Bonn, Carl Hasse, erläutert „Die Bürgersteuer“, Steuerinspektor Dr. rer-pol. W. Sinzig „Die Einkommensteuer“ und „Die Umsatzsteuer“ (je 48 Seiten, geheftet, RM 1,25).

Gliederung der Reichsgruppe Industrie. Herausgegeben von der Geschäftsführung der Reichsgruppe Industrie. Verlag Lühle & Co., Leipzig. 1936. 95 Seiten, broschiert. In der Sammlung „Aufbau der gewerblichen Wirtschaft in Einzeldarstellungen“ ist im Dezember 1936 die von der Geschäftsführung der Reichsgruppe Industrie herausgegebene Uebersicht über die Gliederung dieser Reichsgruppe erschienen. Bedeutung und Aufgaben der Wirtschaftsorganisation werden in einem Vorwort treffend dargestellt, und zwar in Form eines Zwiegesprächs zwischen einem Fabrikanten und einem Gruppengeschäftsführer. Das Heft unterrichtet über die Zusammensetzung der Leitung und des Beirates der Reichsgruppe Industrie, über die Haupt- und Wirtschaftsgruppen, die Industrie-Abteilungen der Wirtschaftskammern, die Ausschüsse der Reichsgruppe Industrie und die Geschäftsführung dieser Reichsgruppe. Ein alphabetisches Verzeichnis der Wirtschafts- und Fachgruppen erleichtert den Gebrauch. In einer Anlage ist der Aufbau der gewerblichen Wirtschaft in einem sehr übersichtlichen Plan („Die fachliche und bezirkliche Gliederung der Organisation der gewerblichen Wirtschaft“) dargestellt.

Aus der Geschichte eines Altmainzer Kaufmannshauses 1787—1937. Zur Erinnerung an das hundertfünfzigjährige Bestehen der Firma G. L. Kayser, Spediteur in Mainz. 55 Seiten, gebunden. — Wie vor 30 Jahren die offene Handelsgesellschaft G. L. Kayser ihren Geschäftsfreunden zu ihrem 120. Gründungstag aus der Feder des Hofrats Börckel das Heft „Kayser-Humann, die Geschichte eines Altmainzer Kaufmannshauses“ überreichte, so können auch heute, aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der Firma, wieder Blätter aus der Familien- und Firmengeschichte von der geachteten Stellung des Unternehmens in Vergangenheit und Gegenwart.

Sonstige Neuerwerbungen der Bücherei des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

Die Ueberschwemmungen im Elbe-Oder-Gebiet (1901 bis 1925). Naturwissenschaftliche Dissertation der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität zu Frankfurt/Main. Von Franz Hodcs, Frankfurt/Main. Dissertationsdruckerei und Verlag Konrad Triltsch, Würzburg. 1934. 92 Seiten, broschiert, RM 2,50.

Illustriertes Technisches Wörterbuch: Französisch, Deutsch, Englisch, Spanisch, Italienisch, Holländisch. Kapitel VIII: Schleusen und Trockendocks. Bearbeitet von Geh. Baurat Professor Dr. Ing. h. c. G. De Thierry, Berlin. Herausgegeben vom Internationalen Verband für Schiffahrtskongresse, Brüssel. 84 Seiten, broschiert.

The Ports of Los Angeles and Long Beach California. Port Series No. 13, Part 1 (Revised 1936). Corps of Engineers United States Army. War Department. For sale by the Superintendent of Documents, Washington, D.C. 227 Seiten, broschiert, 35 cents.

The Ports on the Upper Hudson River. Port Series Nr. 25. Bearbeitet von: The Board of Engineers for Rivers and Harbors, War Department. United States Government Printing Office, Washington. 1936. 68 Seiten, broschiert, 50 cents.

Transportation Lines on the Mississippi River System. Transportation Series Nr. 4. Bearbeitet von: The Board of Engineers for Rivers and Harbors, War Department. United States Government Printing Office, Washington. 1936. 124 Seiten, broschiert, 25 cents.

Zusammenstellung der aus dem Arbeitsbereich der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt hervorgegangenen Veröffentlichungen. Herausgegeben von der Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt e. V., Hamburg. 12 Seiten, geheftet.

Heimat-Kalender für die Provinz Grenzmark Posen-Westpreußen, 1937. Zusammengestellt im Auftrage des Grenzmarkischen Volksdienstes von Georg Janoschek, Schneidemühl. Buchdruckerei Gebr. Deuß, Schönlanke und Kreuz. 144 Seiten, broschiert.

Das Schriftleitergesetz vom 4. Oktober 1933 nebst den einschlägigen Bestimmungen. Erläutert von Ministerialrat Dr. H. Schmidt-Leonhardt und Gerichtsassessor Dr. P. Gast, beide im Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda. Carl Heymanns Verlag, Berlin. 1934. 255 Seiten, in Ganzleinen gebunden, RM 8,—.

Wirtschaftswerbung. Kommentar zum Gesetz vom 12. September 1933 nebst Durchführungsverordnungen und den Bekanntmachungen des Werberates der deutschen Wirtschaft. Von Amtsgerichtsrat Dr. C. v. Braunmühl und Gerichtsassessor Dr. K. Zweck, beide im Werberat der deutschen Wirtschaft. Carl Heymanns Verlag, Berlin. 1934. 347 Seiten, in Ganzleinen gebunden, RM 8.

Wirtschaftliche Selbstverwaltung. Von Dr. Kurt Münch. Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg. 127 Seiten, in Ganzleinen gebunden, RM 7,60.

Gesetzgebungs-Archiv. Nachweiser der noch geltenden Gesetze, Verordnungen, Ministerialerlasse usw. von 1794 bis 31. Dezember 1935 für Reich und Preußen. Herausgegeben von Arthur Sudau. Neu bearbeitet von Paul Friedland. 8. erweiterte Ausgabe. Wirtschaftsverlag Arthur Sudau GmbH, Berlin-Südende. 1936. 1304 Seiten, in Ganzleinen gebunden, RM 18,—.

Neuzeitliche Bauweisen zur wasserseitigen Dichtung von Erdbauten und zur Verdichtung durchlässiger Bodenarten. Von Dr. Fr. Joedicke, Hamburg. Sonderdruck aus der Zeitschrift „Der Bautenschutz“, 1936. Heft 11. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin. 11 Seiten, geheftet.

Der Einbau von Asphaltdecken auf Böschungen. Von Dr. Fr. Joedicke, Hamburg. Sonderdruck aus der Zeitschrift „Bitumen“, Heft 7/1936. Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft der Bitumen-Industrie e. V., Berlin. 15 Seiten und 9 Abbildungen, geheftet.

Prüfungs-Zeugnis des Staatlichen Materialprüfungsamtes Berlin-Dahlem betreffend Kinonglas. Herausgegeben von der Glas- und Spiegelmanufaktur N. Kinon, Aachen. 19 Seiten, geheftet.

Verhandlungen der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in der Reichswirtschaftskammer. Heft 1/1936: Sitzung des Verkehrsausschusses am 24. Juni 1936. (Mit der Niederschrift der Vorträge von Dr. Linden (Berlin) über die „Gütertarifreform der Reichsbahn“ und Oberbürgermeister Professor Dr. Most (Duisburg) über die „Neuregelung des Güterfernverkehrs auf Kraftfahrzeugen“). 94 Seiten, broschiert.

Jahrbuch des Deutschen Genossenschaftsverbandes e. V. für 1935. XXXVII. Jahrgang (75. Folge des Jahresberichts).

Herausgegeben von der Anwaltschaft des Deutschen Genossenschaftsverbandes e. V., Berlin. Deutscher Genossenschafts-Verlag, Berlin. 1936. 135 und XLVIII Seiten, broschiert.

Geschäftsbericht des Reichsverbandes der Deutschen Wasserwirtschaft e. V. für das Jahr 1935. Nr. 10/1936 der „Mitteilungen des Reichsverbandes der Deutschen Wasserwirtschaft e. V., Deutscher Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verband“, Berlin-Halensee. 8 Seiten, geheftet.

Arbeitsbericht des Bayer. Staatsministeriums des Innern für das Haushaltsjahr 1935. 115 Seiten und 37 Abbildungen, broschiert.

Verwaltungsbericht des Provinzialverbandes von Hannover für das Rechnungsjahr 1935. 74 Seiten, broschiert.

Verwaltungsbericht des Provinzialverbandes von Brandenburg für das Rechnungsjahr 1935. 13 Seiten, broschiert.

Bericht des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats über das Geschäftsjahr 1935/36. 56 Seiten und IX Schaubilder, geheftet.

Geschäftsbericht der Deutschen Reichspost über das Rechnungsjahr 1935 (1. April 1935 bis 31. März 1936). Reichsdruckerei, Berlin. 1936. 141 Seiten, broschiert.

Internationales Register des Germanischen Lloyd 1936. IX.—XII. Nachtrag. (Abgeschlossen am 30. November 1936.)

1. Nachtrag zur 22. Ausgabe des Rheinschiffs-Registers. Herausgegeben vom Rheinschiffs-Register-Verband, Frankfurt/Main. 82 Seiten, geheftet.

Bericht der Industrie- und Handelskammer Bremen über das Jahr 1936. Erstattet an den Kaufmannskongress, Dezember 1936. 117 Seiten, broschiert.

Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck 1936. 24 Seiten, broschiert.

Die Tätigkeit der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel im Jahre 1936. Herausgegeben von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort. 45 Seiten, geheftet.

Die Wirtschaft im Regierungsbezirk Düsseldorf 1936. Jahresbericht der Wirtschaftskammer für den Regierungsbezirk Düsseldorf, Abteilung Industrie- und Handelskammern. 22 Seiten, geheftet.

Bericht 1936 über die wirtschaftliche Entwicklung von Industrie, Handel und Schifffahrt der Provinzen Niederschlesien. Jahresbericht der niederschlesischen Industrie- und Handelskammern Breslau, Görlitz, Hirschberg, Liegnitz, Sagan, Schweidnitz. 24 Seiten, geheftet.

50 Jahre Deutsche Ueberseesche Bank 1886 1936. Aus Anlaß des 50jährigen Bestehens der Deutschen Ueberseeschen Bank ihren Mitarbeitern und Freunden gewidmet. Berlin 1936. 150 Seiten, in Ganzleinen gebunden.

Ungültigkeitserklärung.

Der Eichschein E. Hrg. 87 ist verloren gegangen und wird auf Grund der Eichordnung für Binnenschiffe vom 23. März 1928 für ungültig erklärt.

Harburg-Wilhelmsburg, den 11. Januar 1937.

Schiffselchamt Harburg-Wilhelmsburg.

Die in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt zur Veröffentlichung gelangenden Aufsätze gehen als Eigentum in den Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt e. V. über. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Verantwortung übernommen. Beantwortung von Anfragen und Rücksendung von Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt ist. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet.

Die Zeitschrift für Binnenschifffahrt erscheint monatlich. Die Zusammenfassung von 2 Monatsheften in einem Doppelheft bleibt vorbehalten.

Bezugspreis: halbjährlich 5.— RM. (für das Ausland ausschl. Porto). Einzelheft 1.— RM.

Anzeigen laut Preisliste Nr. 1. Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

Hauptschrittleiter: Dr. Ludwig Seiermann, Berlin. Anzeigenleiter: Heinz Schenk, Berlin. Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt e. V., Berlin. Verlag und Druck: Mier & Glasemann, Berlin-Neukölln. Geschäftsstelle der Hauptschriftleitung, Anzeigenleitung und des Verlages: Berlin NW 87, Klopstockstraße 42, Fernruf C 9 5241. Drahtanschrift: Binnenschifffahrt. Durchschnittsaufzuge: IV. Quartal 1936: 2000 Stück.

Rheinschiffahrt

Actiengesellschaft vorm. Fendel

MANNHEIM

Vertreten durch: RHENUS
Transportgesellschaft m. b. H.

Schiffahrt • Spedition • Lagerung • Getreide-Lagerhäuser

Lagerräume für Kaufmannsgüter aller Art / Offene Lagerplätze für Massengüter / Warrants

Konzernfirmen und Vertretungen:

Basel:	Rhenus Aktiengesellschaft für Schiffahrt und Spedition
Straßburg:	Rhenus Société de Transports a r. l.
Karlsruhe:	Karlsruher Schifffahrts-Aktiengesellschaft
Ludwigshafen am Rhein:	Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
Rotterdam:	Standaard Transport Maatschappij N. V.
Antwerpen:	Scaldia Société Anonyme de Transports et d'Expéditions
Amsterdam:	N. V. Reimann Stok & Kersken

Aschaffenburg
Berlin
Braunschweig
Breisach i. B.
Bremen
Cronenberg
Dortmund
Düsseldorf
Duisburg-Ruhrort
Elberfeld
Frankfurt a. M.
Hagen
Hamburg
Hanau
Hannover
Heilbronn
Hildesheim
Karlsruhe
Kehl
Koblenz
Köln
Mainz
Mannheim
Mettmann
Münster i. W.
Neuß
Oberlahnstein
Rheinfelden i. B.
Saarbrücken
Velbert
Wanne



STAHLBAU

Überführung des Kanals über die Leine

LOUIS EILERS

HANNOVER / HERRENHAUSEN.

Beton und Eisenbeton

der Baustoff im Wasserbau

für Gründungen aller Art
Uferschutz und Ufermauern
Schleusen und Hafenanlagen
Be- und Entwässerungsanlagen
Durchlässe und Rohrleitungen
Brücken und Stauanlagen

bewährte und erstklassige
Normenzemente

liefert in jeder Menge zuverlässig

Norddeutscher Cement-Verband G. m. b. H.

Berlin-Wilmersdorf, Nikolsburger Platz 6-7.

ENTWICKLUNG DER BINNENSCHIFFS-HAFEN:

BINNENHAFEN

- 1862 HAKEN
- 1871 MAGDEBURGER HAFEN
- 1871 BROOKTORHAFEN
- 1871 DEICHHAFEN
- 1871 BILLHAFEN
- 1872 ZOLLHAFEN ENTEN-
WÄRDER
- 1883 BILLWÄRDER BUCHT
- 1887 MOLDAUHAFEN
- 1888 SAALEHAFEN
- 1890 SPREEHAFEN
- 1903 KLÜTSENFELDER HAFEN
- 1909 MUGGENBURGER ZOLL-
HAFEN
- 1914 TRAVEHAFEN
- 1915 RUGENBERGER HAFEN
- 1915 PEUTEHAFEN
- 1924 MAAKENWÄRDER HAFEN
- 1924 RODEWISCHHAFEN
- 1927 FISCHERHAFEN
- FINKENWÄRDER
- 1929 GRIESENWÄRDER HAFEN



DURCH DIE BIS TIEF IN DAS HINTERLAND WEITVERZWEIGTEN
BINNENSCHIFFFAHRTSWEGE UND DEN BILLIGEN, SCHNELLEN UM-
SCHLAG ZWISCHEN BINNENSCHIFFEN UND SEESCHIFFEN WURDE

DER GRÖSSTE DEUTSCHE ÜBERSEEHAFEN

HAMBURG

AUCH ZUM

GRÖSSTEN DEUTSCHEN FLUSSSCHIFFHAFEN

20 HAFENBECKEN FÜR FLUSSSCHIFFE MIT 336 ha WASSERFLÄCHEN
STEHEN IN UNMITTELBARER VERBINDUNG MIT DEN SEESCHIFFHAFEN
69 KILOMETER LIEGEPLÄTZE AN KAIMAUERN UND IM STROM AN DEN PFÄHLEN

HAMBURGER FREIHAFEN-LAGERHAUS-GESELLSCHAFT
BETRIEBSGESELLSCHAFT DER HAMBURGISCHEN HAFENANLAGEN

GROSSCHIFFFAHRTSTRASSE RHEIN-MAIN-DONAU



BAUHERR: RHEIN-MAIN-DONAU
AKTIENGESELLSCHAFT, MÜNCHEN

Victoria- Versicherung

Direktionen: Berlin, Lindenstraße 20-25
Düsseldorf, Schadowstraße 54

**See-, Fluß-, Land-, Lufttransport-
Einheits- u. Valoren-Versicherung**



Außerdem: Lebens-, Unfall-, Feuer-, Einbruchsdiebstahl-,
Reisegepäck-, Reiselager-, Schmucksachen-, Aufruhr-,
Haftpflcht-, Glas- und Kraftfahrzeug- einschl. Haftpflcht-
und Unfall-Versicherungen

KAMPNAGEL

SCHIFFSKRANE

KAMPNAGEL AKTIENGESELLSCHAFT (vormals NAGEL u. KAEMP) HAMBURG 39

Verzeichnis

der durch Anzeigen vertretenen Firmen:

Behncke & Mewes, Hamburg	34
Julius Berger, Berlin	IV
Demag Aktiengesellschaft, Duisburg Umschlagseite	IV
Deutsche Werke Kiel A.G., Kiel	19
Duisburg-Ruhrorter Häfen AG., Duisburg-Ruhrort	5
Dyckerhoff & Widmann AG., Berlin	V
Louis Eilers, Hannover-Herrenhausen	VII
Gesellschaft für Junkers-Dieselmotoren m. b. H., Chemnitz	25
Gutehoffnungshütte, Oberhausen	III
Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, Hamburg	VIII
Humboldt-Deutzmotoren A.G., Köln-Deutz	29
Kampnagel A.G., Hamburg	IX
Mittellandkanal-Hafen Magdeburg AG., Magdeburg	IV
Motoren-Werke Mannheim A.-G., vorm. Benz Abt. Stat. Motorenbau, Mannheim	V
Norddeutscher Cement-Verband G. m. b. H., Berlin	VIII
Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Hamburg	31
Nordstern Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft, Berlin	33
Privatschiffertransportgenossenschaft „Elbia“ e.G.m.b.H., Duisburg-Ruhrort	28
Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft, München	IX
Rheinschiffahrt Aktiengesellschaft vorm. Fendel, Mannheim	VII
Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.-G., Hamburg	17
Städtische Hafenverwaltung Düsseldorf	21
Städtische Hafenverwaltung Neuß	23
Hugo Stinnes G.m.b.H., Duisburg-Ruhrort	III
Vereinigte Oberschlesische Hüttenwerke AG., Gleiwitz	11
Victoria Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft, Berlin	IX
Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft, Dortmund	II

Schneller Umschlag von Stück- und Massengütern...

... ist nur durch moderne Kran- und Transportanlagen möglich. Die D E M A G Duisburg hat derartige schnellbewegliche Wippkrane und Verladebrücken fast nach allen Häfen des In- und Auslandes geliefert.



27596

DEMAG Hafenkrane

DEMAG-Wippkrane mit ihrer hohen Drehgeschwindigkeit und Ausladung bis zu 40 m sind wirtschaftlich und zuverlässig. DEMAG-Verladebrücken bis zu 120 m Spannweite, auch in Verbindung mit Gurttransport-Anlagen und Sortier-Vorrichtungen.

DEMAG DUISBURG

Aufgabestempel



Das Postfachamt sendet diesen Abschnitt dem Postfachanrufer

..... *RM* *Rpf*
für Konto
Nr. **125320**
Post-
fachamt **Berlin**
Absender
(Name, Wohnort, Straße, Haus-
nummer, Gebäudeteil, Stadtteil):

eingezahlt am
betrifft
(Rechnung, Kassenzettel, Buchungs-
nummer usw., bei Fernspreckgebühren:
Bermittl.-Stelle und Rufnummer):

..... *RM* *Rpf* j. Konto Nr. **125320**
Absender:

Zum
Aufkleben
der Freimarke
durch den
Absender
(Gebührensätze
umseitig)

Zahlkarte

auf *RM* *Rpf*, wörtlich:

Reichs-
mark | *Rpf*
wie oben

für Zeitschrift für Binnenschifffahrt
Mier & Glasemann

Konto-Nr.

125320

Postfachamt

Berlin

in **Berlin NW 87**
Klopstockstraße 42

Postvermerk

Nr.

Eingetragen durch:

Ankunfts-
Nr.

am

(Raum für Vermerke des Absenders für seinen eigenen
Geschäftsbetrieb; falls erwünscht, hier auch Kontonummer
und Postfachamt des Empfängers vermerken)

Einlieferungsschein

— Sorgfältig aufbewahren —

Reichs-
mark

Rpf

(in Ziffern)

für

Zeitschrift für Binnenschifffahrt
Mier & Glasemann

in **Berlin NW 87**
Klopstockstraße 42

Postvermerk

Aufgabennummer

Aufgabestempel



Postannahme

Lohnt sich ein Postscheckkonto?Eine Zahlkarte kostet

bis	10	<i>RM</i>	...	10	<i>pf</i>
"	25	"	...	15	"
"	100	"	...	20	"
"	250	"	...	25	"
"	500	"	...	30	"
"	750	"	...	40	"
"	1000	"	...	50	"

bis	1250	<i>RM</i>	...	60	<i>pf</i>
"	1500	"	...	70	"
"	1750	"	...	80	"
"	2000	"	...	90	"
über	2000				
(unbeschränkt)	...	1	<i>RM</i>		

Eine Überweisung

von
Konto zu Konto
kostet nichts

Also lohnt es sich!

Anmeldung bei der Zustellpostanstalt

Bitte
diesen für
postdienstliche Zwecke
bestimmten Raum
nicht
mit Freimarken
zu bekleben

Einlieferungsschein

(nicht zu Mitteilungen für den Empfänger benutzen)