

Die Binnenschifffahrt im Dienste des Heeres und der Kriegswirtschaft 1914/1919.

Von Dr. phil. Georg Schmich, Volkswirt R. D. V., Berlin.

Die Binnenschifffahrt kann militärisch dreierlei Zwecken dienen: sie kann rein militärisch verwendet, d. h. als Kampfmittel ausgenutzt werden, zur Beförderung von Heeresgut dienen und der Aufrechterhaltung der Volkswirtschaft unter militärischer Oberleitung dienstbar gemacht werden. Von der Binnenschifffahrt als unmittelbarem Kampfmittel soll hier nicht die Rede sein — diese Seite der Binnenschifffahrt ist auch im Weltkrieg nur in geringem Maße zur Geltung gekommen —, dagegen soll in den nachfolgenden Ausführungen gezeigt werden, wie die erwähnte zweite und dritte Möglichkeit, die Binnenschifffahrt militärisch zu verwenden, während des Weltkrieges verwirklicht worden ist. Es wird hierbei nach einem kurzen Rückblick auf die Vorkriegszeit zu sprechen sein von der Organisation der zuständigen Behörden und der Schifffahrttreibenden, der Beschaffung und Unterhaltung der Betriebsmittel, der Verkehrsregelung und der Durchführung der Transporte. —

Daß die Wasserstraßen für Kriegstransporte ausgenutzt werden können, war schon bei früheren Kriegen erkannt worden. Der Krieg 1870/71 ließ jedoch in seinem raschen Verlauf das militärische Wassertransportwesen nicht zu erheblicher Bedeutung gelangen. Im Jahre 1873 erschien das für die militärische Binnenschifffahrt wenig bedeutsame Kriegsleistungsgesetz. Einen Fortschritt in der Organisation des militärischen Wassertransportwesens brachte dagegen die im Jahre 1906 erschienene „Vorschrift für die militärische Benutzung der Wasserstraßen im Kriege“, abgekürzt „M. B. d. W.“. Nach dieser Vorschrift hatte der Generalinspekteur des Etappen- und Eisenbahnwesens die leitenden Gesichtspunkte für die militärische Benutzung der Wasserstraßen und die Regelung der Transporte zu geben. Er verfügte zu diesem Zweck wegen der im Inland gelegenen Wasserstraßen an den Chef des Feld Eisenbahnwesens — abgekürzt „Fech“ —, wegen der im Feindesland gelegenen Wasserstraßen an die Etappeninspektionen. Fech hatte nach den allgemeinen Weisungen des Generalinspektors den Transportdienst für Kriegszwecke auf den Wasserstraßen des Inlandes zu leiten und zu ordnen. Hierfür standen ihm die Eisenbahnabteilung des stellvertretenden Generalstabs der Armee und die Linienkommandanturen zur Verfügung. Die Eisenbahnabteilung regelte nach den Weisungen des Fech die im Inlande beginnenden Transporte. Die Linienkommandanturen waren für die schiffbaren Wasserstraßen ihres Gebietes Organe des Fech und erhielten ihre Weisungen unmittelbar von ihm oder von der Eisenbahnabteilung des stellvertretenden Generalstabs. Sie hatten den ihrem Gebiet angehörigen Strombau-Verwaltungsbehörden und Schiffsfahrtsunternehmern die militärischen Anforderungen zu übermitteln, deren Erfüllung mit ihnen zu regeln und die Ausführung zu überwachen. Jeder Linienkommandantur war für den Mobilmachungsfall von einer zum Liniengebiet gehörigen Strombauverwaltung ein höherer Beamter als technisches Mitglied und das nötige technische Personal zugeteilt. Den Linienkommandanturen unterstanden im Inland Hafenkommmandanturen, welche die militärischen Anordnungen im Bereiche der ihnen zugewiesenen Häfen und Wasserstraßen zu treffen und dafür zu sorgen hatten, daß die für Militärtransporte gegebenen Vorschriften von den Schiffsfahrtsunternehmern und Schiffsführern erfüllt wurden.

1. Organisation.

Die in der M. B. d. W. festgelegte Organisation galt auch noch bei Ausbruch des Krieges 1914. Daß sie in der Eisenbahnabteilung des stellvertretenden Generalstabs nicht eine klar bestimmte und festgelegte Wassertransportzentrale vorgesehen hatte, erwies sich später als organisatorischer Mangel. Die Folge war, daß nach Kriegsbeginn eine solche Zentrale neu geschaffen werden mußte.

Die Entwicklung hierzu nahm ihren Ausgang vom Seeverkehr. Nach der Einnahme von Libau und Windau im Frühjahr 1915 ergab sich die Notwendigkeit der Ausnutzung des Seeschiffahrtsweges für Nachschub- und Heerestransporte. Die nötige Organisation hierfür fehlte jedoch. Verschiedene Armeestellen besaßen neben der Marine auf eigene Faust Schiffe anzumieten; die Folge war Zusammenhanglosigkeit und Unwirtschaftlichkeit des Schiffsfahrtsbetriebs. Hier ordnend einzugreifen war gemäß den Vorschriften der „Seetransportordnung“ pflichtgemäß Aufgabe der Seetransportabteilung im Reichs-Marine-Amt, als Abteilung des Kriegsministeriums. Sie regelte zunächst — Mitte 1915 — die Ermietung von Seeschiffstau und errichtete später die Wassertransportabteilung beim Gouvernement Libau. Die Abteilung hatte auch die Aufgabe, die Organisation weiter auszubauen. Dieser Ausbau vollzog sich in der Zeit bis Mai 1916. Eine Fühlungnahme mit den planmäßig vorhandenen Transportbehörden des Feld Eisenbahnchefs fehlte auch jetzt noch. — Vorstand der Wassertransportabteilung war Kapitänleutnant Ulderup; er blieb Leiter und treibende Kraft der weiteren erfolgreichen Entwicklung, welche neben und mit dem Seeverkehr das militärische Binnentransportwesen in den folgenden Jahren erfahren hat.

Der Gedanke der Schaffung einer Transportzentrale war von Verkehrsbeteiligten schon früher erwogen worden; er ist dann im April 1916 bei einer in Berlin abgehaltenen Besprechung der zuständigen militärischen Stellen zum ersten Mal offiziell zum Gegenstand einer Aussprache gemacht worden. Es wurde beschlossen, daß die Wassertransportabteilung Libau in die neue in Berlin zu errichtende Transportzentrale übergehen müsse, und daß letztere ein Bestandteil der Eisenbahntransportabteilung des Ostens als der für die Leitung des gesamten Nachschubs nach dem Osten zuständigen Zentralstelle werden sollte.

Damit war der Einfluß des Reichsmarinemeints auf die Regelung der Wassertransporte ausgeschaltet, dem zwingenden Bedürfnis des planvollen Zusammenarbeitens von Eisenbahnen und Wassertransportstraßen Rechnung getragen und eine zentrale Schiffsfahrtsbehörde als Organ des Feld Eisenbahnchefs geschaffen: Die „Schiffsfahrtsgruppe beim Chef der Eisenbahnabteilung des stellvertretenden Generalstabs der Armee“ — abgekürzt „Sg“. Sie sollte keine administrativ-bürokratische Zentrale sein, sondern eine Transportabteilung, die unter Ausnutzung des modernen Fernsprechnetzes über alle Einzelheiten der Transporte unterrichtet sein mußte. — Die Gründung der Sg. war ein Wendepunkt in der Entwicklung der militärischen Schiffsfahrtsbehörden und damit in der Ausnutzung der Wasserstraßen zur Entlastung der Eisenbahnen.

Über die der Sg. zufallende Arbeit besagte die Dienstanweisung vom Juni 1916: „Aufgabe der Sg. ist zunächst ausgiebige Ausnutzung der See- und Binnenschiffahrtstraßen für militärische Zwecke zur Entlastung und Ergänzung der Eisenbahn unter Wahrung der fiskalischen Interessen des Reichs. In erster Linie sorgt die Sg. für Ausnutzung der Wasserwege nach und von dem östlichen Kriegsschauplatz. Sie bearbeitet die Nach- und Abschub- und sonstigen Transporte der Armeen des Ostens auf dem Seewege, sowie die hierfür in Betracht kommenden Binnenschiffahrtstraßen der Heimat und des besetzten Gebietes.“ Daneben sollte

sie auch ihre Tätigkeit entfalten „zur Bekämpfung vielfach hervorgetretener Widerstände und unberechtigter Abneigung gegen die Benutzung der Wasserstraßen“. Auch die volkswirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen sollte sie wahren, nämlich durch Erfüllung der Aufgabe, „für Transporte, die den Interessen der Volkswirtschaft und besonders der Ernährung der Bevölkerung dienen, auf tunlichste Ausnutzung der Wasserstraßen hinzuwirken“, und beachten, „daß es wichtig ist, der durch den Krieg notleidenden schiffahrttreibenden Bevölkerung lohnbringende Beschäftigung zu verschaffen“.

Bei der fortschreitenden Ausdehnung der kriegerischen Operationen entstanden für die Schifffahrt neue Aufgaben, die jedoch mit der bisherigen Organisation nicht gelöst werden konnten; ein weiterer Ausbau der Verkehrsbehörden-Organisation mit dem Ziele der einheitlichen Zusammenfassung aller Transportmittel war nicht zu umgehen. Monatelang wurde in den höheren Stellen um diese Weiterentwicklung gekämpft. Die erwünschte Neuregelung kam im März 1917. Ihr Träger für die Wassertransporte war als Nachfolgerin der Sg. die „Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens“, abgekürzt „S.A.“.

Die Schiffahrtsabteilung war als militärische Schiffahrtszentrale in die Organisation des Chefs des Feldeisenbahnwesens eingeordnet. Diese Unterstellung war nötig im Interesse der einheitlichen Zusammenfassung der Transportmittel und wegen des hiernach erforderlichen engen Zusammenarbeitens von Eisenbahn und Schifffahrt. Um diesen Zusammenhang herzustellen, wurde im Frühjahr 1917 die Dienststelle des Kommissars des „Fech“ in der Kriegsbetriebsleitung — abgekürzt „Kommeis“ — geschaffen. Dessen Kommissar wurde die S.A., zu deren Chef der bisherige Leiter der Sg., Kapitänleutnant Ulderup, ernannt wurde, unterstellt. Außenstellen wurden an allen wichtigen Verkehrsplätzen eingerichtet, mit Schiffahrtsbeauftragten — abgekürzt „Sba.“ — besetzt, denen an weniger wichtigen Plätzen „Betriebsstellen“ oder auch nur die Privatfirmen übertragenen „Meldestellen“ unterstellt wurden. Zusammengefaßt wurden sie wieder für die westlichen bzw. östlichen Wasserstraßen in die Schiffahrtsgruppe West mit dem Sitz in Duisburg bzw. Ost innerhalb der Zentrale Berlin.

Im April 1918 ergab sich die Notwendigkeit einer Neuordnung der Innenorganisation der S.A. als Folge der Erkenntnis, daß die Tätigkeit der S.A. über ihre reine Transportaufgabe hinausgewachsen war. Mehr und mehr hatte sich die Forderung geltend gemacht, die eigentliche Leitung der Transporte von der Zentrale abzustößen, um deren Kräfte der verkehrsregulativen Tätigkeit, vor allem der Aufnahme großer Transportprogramme in dem wünschenswerten Maße widmen zu können.

Nach der Revolution behielt die S.A. zunächst noch ihre militärischen Befugnisse in Unterstellung unter den Fech. Für die infolge der Verkehrsnot auftretenden Aufgaben wurde die S.A. als zivile Reichsbehörde dem Reichsminister für die wirtschaftliche Demobilisierung unterstellt. Mit der Auflösung der Obersten Heeresleitung im Sommer 1919 war auch deren Organ, der Chef des Feldeisenbahnwesens, in Wegfall gekommen. Die S.A. wurde, um sie nicht ganz ihres militärischen Charakters zu entkleiden, der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabs unterstellt. Sie verlor jenen Charakter völlig, als am 1. Oktober 1919 auch der Große Generalstab aufgelöst wurde. Damit hatten auch die deutschen Binnenwasserstraßen aufgehört, Gegenstand der militärischen Verkehrsorganisation zu sein.

Der örtliche Wirkungsbereich der S.A. erstreckte sich außer über das ganze Deutsche Reich auch auf die besetzten Gebiete im Osten. Hier waren analog der Organisation im Reich die Sg. Warschau für die außerdeutsche Weichsel mit

ihren schiffbaren Nebenflüssen, die Sg. Nord für das Baltikum ausschließlich Njemen, die Sg. Kiew für die ukrainischen Ströme und die Sg. Donau für die Donau und der Schiffsausgleich Braila für die Organisation der Schwarzes-See-Schifffahrt mit ihren einzelnen Neben- und Betriebsstellen, Beauftragten und Schutzoffizieren errichtet.

Von Organisation und Organisationen der Schifffahrttreibenden war in der M. B. d. W. von 1908 noch nicht die Rede. Bald nach Beginn des Weltkrieges hatte sich gezeigt, daß auch auf diesem Gebiete im Interesse der militärischen Ausnutzung der Binnenschifffahrt bedeutsame Aufgaben bevorstanden. Die Anfänge der Zusammenfassung von Schifffahrttreibenden fielen in die Zeit der Sg. Als es sich darum handelte, Transporte an Schifffahrttreibende auf den großen Wasserstraßen zu vergeben, verbanden gleichartige Verträge eine größere Anzahl von Reedereien; andere Firmen schlossen sich zu Verfrachtungsstellen zusammen. Zur Zeit der S.A. ist der Zusammenschluß der Schifffahrttreibenden weiter ausgebaut worden, und die Entwicklung ging mehr und mehr dahin, daß sich auf den Hauptstromgebieten je eine besondere Kriegsvereinigung bildete. Zum Zusammenschluß der Kleinschiffer gab die Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 die Möglichkeit; hiervon ist zuerst im März 1918 Gebrauch gemacht worden; damals erfolgte der zwangsweise Zusammenschluß der oberländischen Kanalschiffer im Bezirk Elbing-Ostsee. Im Frühjahr 1919 entstanden auf eigenen Antrag der Kleinschiffer noch die Schifferbetriebsverbände für die Elbe, die märkischen Wasserstraßen, die Oder, die pommerschen Gewässer und die ostpreussischen Wasserstraßen.

2. Beschaffung und Unterhaltung der Betriebsmittel.

Die Hauptaufgabe der militärischen Organisation der Binnenschifffahrt — die Entlastung der Eisenbahn — konnte nur gelöst werden, wenn sie über ausreichende Betriebsmittel verfügte. Durch das Kriegsleistungsgesetz von 1873 war die Binnenschifffahrt verpflichtet, auf Anfordern Schiffe zu stellen; klare und ausreichende Auskunft über die Verpflichtungen der Schiffseigner gab das Gesetz jedoch nicht. Die M. B. d. W. enthielt über die Mobilmachung von Wasserbetriebsmitteln überhaupt keine Anweisungen. Im allgemeinen schien auch die bei der Mobilmachung, dem Aufmarsch und dem schnellen Verlauf der Anfangsoperationen durch die Eisenbahn glänzend erledigte ungeheure Transportaufgabe der vorherrschenden Auffassung recht zu geben, daß die Eisenbahn als Kriegstransportmittel ausschließlich in Betracht komme. Doch ließ der Umschwung nicht lange auf sich warten, aus folgenden Gründen: Der Stellungskrieg mit seinem großen Materialbedarf, namentlich an Massengütern, steigerte die Transportforderungen ganz bedeutend. Auch die Versorgung der Verbündeten und Neutralen beanspruchte erhebliche Transportmittel.

Die ursprüngliche Art der Transportdurchführung in der Vergabung der Transporte auf Grund der Frachtverträge an die privaten Unternehmer reichte für bestimmte Verkehrsbeziehungen, insbesondere nach dem Osten, und die außerdeutschen Gebiete nicht aus. Die S.A. bzw. schon früher die Sg. war daher gezwungen, Transporte mit eigenen Betriebsmitteln durchzuführen. Diese bestanden entweder in ermieteten oder in erbeuteten und angekauften, also reichseigenen Fahrzeugen. Auch waren in vielen Fällen Fahrzeuge, die nach Kriegsausbruch stillgelegen hatten und fahruntüchtig geworden waren, auf Reichskosten ausgebessert und in Betrieb genommen worden. Die Sg. verfügte über mehr als 600 Fahrzeuge. Diese Zahl erhöhte sich mit der Zeit; die S.A. hatte zeitweise mehr als 700 Dauer-

mietkähne, 152 Schleppdampfer und 22 Frachtdampfer für das Reichsgebiet in eigenem Betrieb. Hierzu kamen im besetzten Ostgebiet noch gegen 80 eigene, zum Teil mit Laderaum ausgestattete und zur Personenbeförderung geeignete Dampfer und 26 Motorboote. Der auf diese Weise von der S. A. im Verlauf von etwa einhalb Jahren eingerichtete militärische Reedereibetrieb ist damals wohl der größte in der europäischen Binnenschifffahrt gewesen. Außerdem standen der S. A. für ihren eigenen Eildampferdienst auf den Linien Magdeburg—Berlin—Bromberg—Königsberg und Magdeburg—Berlin—Bromberg—Danzig jeweils mit Anschluß nach Kowno 20 gemietete Frachtdampfer zur Verfügung.

In dem Maße, wie sich nach dem Waffenstillstand die Transporte der S. A. verringerten, ist auch die Zahl der gemieteten Dampfer und Kähne vermindert worden. Ein Mietverhältnis bestand zum Schluß nur noch mit denjenigen Kahneigentümern, deren Fahrzeuge bei der West-Ostfahrt infolge der im Januar 1919 von den Polen verhängten Sperre der Netze bei Czarnikau liegenbleiben mußten. Eine erhebliche Anzahl Fahrzeuge war auch während des Krieges verloren gegangen, so auf der Donau infolge Versenkung durch die Rumänen. Mit dem Schiffsraum allein konnte jedoch der Betrieb nicht durchgeführt werden, es galt auch die erforderlichen Besatzungen für die Fahrzeuge zu beschaffen.

Weder das Kriegleistungsgesetz noch die M. B. d. W. gaben einen Anhalt bezüglich der Bemannung der Schiffe oder der Beschaffung der Besatzung. In der ersten Zeit befand sich meist noch Zivilbesatzung auf den Fahrzeugen. Mit der Zunahme des Mannschaftsbedarfs in Heer und Marine wurden aber immer mehr Schiffsmannschaften eingezogen. Der Mangel wurde immer fühlbarer. Als Notbehelf wurden zeitweise Hilfsdienstpflichtige herangezogen, doch waren sie für den immer stärker in Anspruch genommenen Wassertransportbetrieb kein vollständiger und brauchbarer Ersatz. Eine grundlegende Regelung dieser wichtigen Frage erfolgte erst im Januar und März 1917. Damals waren auf Veranlassung der S. A. in zwei Erlassen des Kriegsministers allgemeine Grundsätze über die Zurückstellung schiffahrtskundiger Wehrpflichtiger aufgestellt worden. Hiernach sollte Anträgen auf Zurückstellung von Schiffsmannschaften, Dampferkapitänen, Steuerleuten, Maschinisten, Heizern, Kahnchiffieren und Matrosen jeweils so rasch als möglich stattgegeben, von der Einziehung solchen Schiffspersonals zum Heeresdienst sollte Abstand genommen werden. Diese Erlasse verfehlten an sich ihre Wirkung nicht, doch reichten sie noch nicht aus. Die Erlasse wurden deshalb auf die Truppenteile der Front und Etappe erstreckt. Eine völlig ausreichende Zuführung von Mannschaften und besonders eine genügende dauernde Kontrolle über ihren Verbleib war jedoch nur möglich bei der Aufstellung einer besonderen Schiffsformations. Eine solche hatte die schiffahrtskundigen Soldaten zunächst aufzunehmen und sie bei Bedarf den Schiffsbetrieben zuzuführen. Bei Abnahme des Bedarfs waren die betreffenden Mannschaften wieder in den Heeresdienst einzustellen. Dementsprechend ist im Frühjahr 1917 ein Schiffer-Ersatz-Bataillon mit zwei Kompanien in Berlin und je einer weiteren Kompanie in Königsberg und Köln aufgestellt worden. Von 5130 Angeforderten wurden bis 1. November 2215 Mann gestellt. Trotzdem trat gegen Herbst neue starke Nachfrage nach Schiffsmannschaften ein. Hauptächlich fehlte es an Heizern, deren Mangel im Rheingebiet bereits Verkehrsstockungen verursacht hatte, indem in den Rhein-Ruhrhäfen mit Brennstoffen beladene Kähne wegen Fehlens der nötigen Schleppkraft liegenbleiben mußten. Die Folge entsprechender Anträge der S. A. war ein neuer Erlaß des Kriegsministers. In kurzer Zeit konnten etwa 1900 schiffahrtskundige Wehrpflichtige dem Schiffer-Ersatz-Bataillon zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig sorgte das

Reichsmarineamt auf Antrag der Obersten Heeresleitung für die Bereitstellung von etwa 3200 Marinemannschaften. Damit war der Bedarf für die nächste Zeit gedeckt. — Die auszufüllenden Lücken in dem Bestand der Schiffsmannschaften waren recht erheblich gewesen. Nach dem im Jahre 1917 zusammengefaßten Ergebnis einer Erhebung über die Zahl der vorhandenen Arbeitskräfte in den Binnenschiffahrts- und Umschlagsbetrieben hatte die Besatzung der in Betrieb befindlichen Kähne nur noch 62 v. H., der Schleppdampfer 73 v. H., der Güterdampfer 76 v. H. der Friedensstärke betragen.

An Umschlagsarbeitern war mit der stärkeren Inanspruchnahme der Wasserwege ebenfalls bald großer Mangel. Das Kriegsministerium hatte deshalb schon Anfang 1917 ersucht, die Schiffsentladung bei militärischen Gütertransporten durch Gestellung von Entladekommandos grundsätzlich in gleicher Weise zu unterstützen wie die Entladung der Eisenbahnwagen. — In steigendem Umfange wurden auch Kriegsgefangene zu Umschlagsarbeiten herangezogen.

Die zunehmende Zahl der Havarien hatte nicht allein in dem geminderten Bestande des fahrenden Personals seinen Grund, sondern auch in dem schlechten Reparaturzustand vieler Fahrzeuge, besonders der Dampfer. Dieses war wieder auf die Minderleistungsfähigkeit der Werften infolge Einziehung der gelernten Arbeiter zurückzuführen, weshalb die S. A. im Laufe der Zeit auch die Beschaffung von Wertarbeitern in ihr Mannschaftsprogramm aufgenommen hat.

Zur Sorge um die Mannschaftsbeschaffung kam die der Betriebsstoffe. Die Rationierung und öffentliche Bewirtschaftung der Kohle machte sich auch für die Schifffahrt besonders fühlbar. Die Regelung der Bunkerkohlenversorgung wurde daher für sie eine Lebensfrage. Die S. A. legte zunächst an den wichtigsten Hafen- und Umschlagsplätzen Bunkerkohlenlager für ihre eigenen bzw. in ihren Diensten stehenden Dampfer an. Dies genügte jedoch auf die Dauer nicht, weil die Kohlenversorgung der privaten Betriebe hiermit nicht erfaßt war. Die S. A. trat deshalb an den Kohlenkommissar mit entsprechenden Vorschlägen heran, sie hatten den Erfolg, daß ihr im Mai 1917 die Organisation der Bunkerkohlenverteilung für die gesamte Binnen- und Seeschifffahrt und einige Monate später auch die Beschaffung und Abgabe der Bunkerkohlen und die Verbrauchskontrolle übertragen wurde. Daraufhin hat die S. A. in sämtlichen Stromgebieten und an der Seeküste Bunkerkohlenstellen errichtet, aus denen die Schifffahrt ihren Bedarf decken konnte. Mittelbar kam der Binnenschifffahrt auch zugute, daß in derselben Organisation die Versorgung der Wasserhäuser mit Betriebskohlen für die Unterhaltung der Wasserstraßen und die Kohlenabgabe an die Kahmschiffer für deren eigenen Bedarf vorgesehen war. Der erfolgreichen Organisation in der Beschaffung des wichtigsten Betriebsstoffes folgte bald bei dem einsetzenden Mangel auch die der weiteren, wie Scheuer- und Leuchtmittel, Benzin und Schiffsausrüstungsgegenstände, deren Beschaffung in ähnlicher Weise, zunächst für den eigenen Bedarf der S. A., dann auch für weitere Kreise vorgesehen wurde.

Für die Bearbeitung der im Zusammenhang mit den transporttechnischen Aufgaben auftretenden Schiffs- und maschinenbautechnischen Fragen erfolgte bei der S. A. zunächst die Einstellung eines technischen Sachverständigen, der nach kurzer Zeit durch weitere Ingenieure unterstützt werden mußte, und aus der später die technische Abteilung entstand. Für die von der Schiffsabteilung zu übernehmenden Fahrzeuge wurden zunächst Richtlinien für die Untersuchung von Schiff, Maschine und Kessel zur Feststellung ihres genauen Befundes und zur Führung einer Statistik über ihren jeweiligen Zustand aufgestellt. Diese kennzeichneten grundsätzlich das von den technischen Beauftragten einzuschlagende

Verfahren bei der Ermietung oder dem Ankauf von Fahrzeugen, bei deren Beschichtigung, ferner das Verhalten bei auftretenden Havarien, ihren Feststellungen und Ausbesserungen, sowie bei etwaigen Rückgaben.

Wegen der allgemein eintretenden Material- und Rohstoffknappheit stieß die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge auf erhebliche Schwierigkeiten; die Reparaturen häuften sich infolge der Verwendung von Ersatzmaterialien und konnten von den Werften wegen des Mangels an notwendigen Baustoffen nicht hinreichend schnell und sachgemäß ausgeführt werden. Infolge der Errichtung von Rohstoffausgleichsstellen wurde die Beschaffung notwendiger Ersatzmaterialien für die Werften fast zur Unmöglichkeit; dadurch wurde die Errichtung einer Materialbeschaffungszentrale bei der technischen Abteilung nötig; diese ermöglichte die Sicherstellung der notwendigsten Zuweisungen an den in Zwangsbewirtschaftung befindlichen Verbrauchsstoffen für die Werften, machte aber auch zugleich eine Kontrolle der Werften über ihren dringenden Bedarf und die Kriegsnötwendigkeit von ihnen ausgeführter Arbeiten erforderlich.

Die Ausgestaltung der Transportverbindungen nach Rumänien und die besonders ungünstigen Verhältnisse der Donauschifffahrt, die durch die Versenkung und teilweise Zerstörung einer großen Reihe von Fahrzeugen eine sehr empfindliche Schwächung ihrer Leistungsfähigkeit erfahren hatte, erforderte besondere Aktionen für die Donauschifffahrt. Die notwendige Beschaffung eines hinreichenden Schiffsparks auf der Donau konnte nur durch eine kräftige, sich auf alle militärischen Hilfsmittel stützende, technisch gut geleitete Organisation durchgeführt werden. Zur Hebung der zahlreichen versenkten Donauschlepps wurde die „Deutsche Bergungsgruppe“ unter der Zentralleitung der Technischen Abteilung Berlin errichtet, die mit Zweigstellen, besonders an der unteren Donau, mit eigenen Arbeitskommandos die Hebung einer Reihe versenkter Donauschlepps, Dampfer und Getreideelevatoren in Angriff nahm.

Durch eine tatkräftige Mitarbeit der Technischen Abteilung in Berlin bei der gesamten Materiallieferung und bei der Bereitstellung der notwendigsten fachlich geschulten Baukräfte konnte die Tätigkeit der Werften so gefördert werden, daß die Fertigstellung der ihnen übertragenen Neubauten in außerordentlich schneller, vor dem Kriege nicht erreichten Bauzeiten bewerkstelligt wurde. Außer dem Eisenschiffbau wurde zum erstenmal für die deutsche Binnenschifffahrt bis dahin noch nicht angewendete Bau von Eisenbetonschiffen verwirklicht, indem die Kellergang von zwei 700 t Donauschlepps aus Eisenbeton vorgenommen wurde.

Die Aussicht auf eine weitere Ausgestaltung der Wassertransporte nach Rumänien und der unteren Donau für den Abtransport von Öl und Getreide, die Ausnutzung der im besetzten Gebiet vorhandenen wirtschaftlichen Kräfte, sowie die Notwendigkeit eines Stützpunktes in der Mitte der unteren Donau für die sichere Durchführung der Donautransporte, machten die Inangriffnahme einer eigenen, mit neuzeitlichen Maschinenausrüstungen versehenen Reparaturwerft in Giurgiu erforderlich. Die technische Leitung des Werftbaues mit allen in Frage kommenden Projektarbeiten, sowie die Ausführung der Bauten selbst erfolgte unter Leitung der technischen Abteilung durch die Bergungsgruppe Giurgiu.

Zur Erhaltung und Sicherung des Binnenschiffahrtbetriebes mußten bisweilen auch Arbeiten wasserbautechnischer Art vorgenommen werden, wie Förderung militärisch wichtiger, in Ausführung begriffener Wasserbauten, Mitwirkung bei der Beseitigung von Schifffahrtshindernissen auf den Fahrstraßen, der Fahrwasserverbesserung, Erweiterungs- und Ergänzungsarbeiten für Hafenanlagen und Umschlageneinrichtungen und anderes.

3. Verkehrsregelung.

Im Dienst der Heeres- und Kriegswirtschaft und in Ergänzung und zur Unterstützung der Eisenbahn mußte sich die Binnenschifffahrt einer zentralen Verkehrsregelung und damit zusammenhängend Zwangsmaßnahmen unterwerfen. Trägerin der verkehrsregelnden Tätigkeit war auch hier die militärisch organisierte S.A. beim Foch. Neben der Transportdurchführung war die Verkehrsregelung eine ihrer Hauptaufgaben.

Die wesentlichste Grundlage für jede Verkehrsregelung war die Verkehrsübersicht über das gesamte Binnenwasserstraßennetz wie über den bezirklichen See- und Küstenverkehr. Mit Hilfe der Außenstellen und in deren Bezirken wieder vermittelt eines vor allem schnell arbeitenden Meldedienstes hatte die S.A. eine tägliche Verkehrsübersicht, die in beschnittenem Umdruck den eigenen Dienststellen und auch anderen Kommandostellen zugestellt wurde. Regelmäßige Beobachtung spezieller Verkehrsleistungen und fortlaufende Darstellung derselben entwickelten als weitere Grundlage eine besondere Verkehrsstatistik.

Für durchgreifende Zwangsmaßnahmen in der Verkehrsregelung bedurfte es vor allem der gesetzlichen Grundlagen. Solche Verordnungen für wirtschaftliche oder militärische Maßnahmen in der Binnenschifffahrt standen der S.A. in Bundesrats- und Generalkommando-Verordnungen, in Erlassen des Kriegsministeriums und später des Ministers für wirtschaftliche Demobilisierung für die Verkehrsregelung zur Verfügung.

Die Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 betr. „wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschifffahrt“ gab der „S.A.“ das Recht, Höchst- und Mindestpreise für Wassertransport und Umschlagleistungen festzusetzen, die privaten Wassertransport- und Umschlagsmittel zwangsweise heranzuziehen und die Lade- und Löszeiten abweichend von den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes zu regeln; sie ermächtigte außerdem den Reichskanzler zur Errichtung von Preisprüfungsämtern für die Binnenschifffahrt auf Antrag der S.A. Die Bundesratsverordnung ist bezüglich der Höchst- und Mindestpreise, sowie der Preisprüfungsämter gar nicht, mit Bezug auf die zwangsweise Heranziehung der Transport- und Umschlagsmittel nur in wenigen vereinzelt Fällen zur Anwendung gelangt. Für die Verkehrsregelung genigte es, daß sie vorhanden war und allen Anordnungen bei den Interessenten den nötigen Nachdruck verlieh. Die andere ergänzende Bundesratsverordnung, ebenfalls vom 18. August 1917, ist bereits bei der Organisation der Schifffahrt-treibenden erwähnt worden. Durch sie ist die S.A. ermächtigt worden, Besitzer von Binnenschiffen auch ohne ihre Zustimmung für bestimmte Bezirke zu Betriebsverbänden zwecks ständiger Beobachtung des Schiffs- und Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen wie zur Bereithaltung der Binnenschiffe für Heeres- und kriegswirtschaftliche Transporte zu vereinigen.

Die Transport durchführende und verkehrsregelnde Aufgabe der S.A. erforderte eine erhöhte Übersicht über den gesamten Binnenschiffahrtbetrieb und die Möglichkeit des Eingreifens in gegebenen Fällen. Eine weitere Grundlage hierzu bildeten Verordnungen der einzelnen stellvertretenden Generalkommandos. Sie hatten den Kahnausgleich, wasserstandsmäßiges Abladen, Ableichterung, Warten beladener Kähne auf Wasserwuchs, Kahnsperren gegen unwirtschaftliche Fahrten und ähnliches zum Gegenstand. Nur von einer Zentralstelle aus konnte in die Gesamtverkehrslage in der Schifffahrt laufend und unmittelbar übergreifend und gegebenenfalls verkehrsregelnd eingegriffen werden. Die Zentralstelle war die S.A. Um ihr die fortgesetzte betriebsstatistische Beobach-

lung des Wasserstraßenverkehrs zu ermöglichen, wurde durch gleichlautende Generalkommando-Verordnungen die Auskunftsspflicht der privaten Stellen und durch Erlasse der beteiligten Landes-Zentralbehörden die Verpflichtung der zuständigen Dienststellen zur fortgesetzten Lieferung des für den Verkehrsübersicht erforderlichen Materials verfügt.

Eine weitere Grundlage für die Verkehrsregelung im Sinne der Abbringung der Güter auf den Wasserweg waren Erlasse der Zentralstellen. Bereits im Jahre 1915 ergingen vom Chef des Feld Eisenbahnwesens an die Linienkommandanturen Anweisungen zur Herbeiführung eines erhöhten Schiffsverkehrs für die zunächst allein in Betracht kommenden Nachschubtransporte in einzelnen Liniengebieten und darüber hinaus. Es galt, Hemmungen aus der Abneigung mancher absonderten Militärbehörden gegen den Wassertransport zu überwinden, ein Widerwillen, der namentlich in den Fällen sich geltend machte, wo die Wasserfracht höher war als die Bahnfracht. Im September 1916 hat „Fech“ an das Kriegsministerium die Bitte gerichtet, alle unterstellten Dienststellen, die Transporte zu vergeben hatten, sowie die mit dem Kriegsministerium in Verbindung stehenden Kriegsgesellschaften auf die Mithilfe der Schiffsfahrtsgruppe bei der Erledigung von Wassertransporten zu verweisen.

Als Maßnahmen der Verkehrsregelung kamen in erster Linie die Bahnsperren in Frage.

Schon als Schiffsfahrtsgruppe hatte die S. A. die Ermächtigung erhalten, in geeigneten Fällen im Benehmen mit der Eisenbahnverwaltung für Transporte, welche die „Sg.“ auf dem Wasserwege mit den von ihr in Anspruch genommenen Fahrzeugen ausführte, Beförderungsverträge abzuschließen, die Ermäßigungen gegenüber den für den gleichen Transport auf dem Bahnweg entstehenden Frachtkosten enthielten. Es war dies die einfachste Entlastungsmöglichkeit für die Eisenbahn. Sie gestattete erst den nötigen verkehrstechnischen Einfluß auf eine Reihe privater wassertransportfähiger Einzelbeförderungen, beispielsweise in Fällen, in denen die völlige Ablenkung bestimmter ganzer Transportbewegungen durch Zwang wegen nicht ausreichender Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen nicht in Frage kam, oder wo der Wasserweg als der wesentlich längere sehr teuer war, insbesondere bei dem sogenannten „gebrochenen“ Verkehr, d. h. wenn Güter von der Bahn auf den Wasserweg und von da wieder auf die Bahn gelangen mußten bzw. umgekehrt. Zu den Sätzen der Bahnfracht sind so die im Herbst 1917 auf dem Wasserweg abgelenkten Koksbeförderungen von der Ruhr zum Oberrhein übernommen worden, hauptsächlich, um der Schiffsahrt auch über verkehrsschwierige Zeiten hinwegzuhelfen.

Gegen Ende des Jahres 1916 hatte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahndirektionen gestattet, in Fällen, da den Versendern sich neben der Eisenbahn der Wasserweg darbete, die Wagenstellung gegebenenfalls zu versagen, oder den Bahnverkehr einzustellen, um die Güter auf den Wasserweg zu drängen. Soweit von Bahnsperren Gebrauch gemacht wurde, sind sie entweder für ganze Güterklassen und Verkehrsgebiete, z. B. für Stück- und Warenladungsgut im Verkehr zwischen Stationen der Untereibe, zwischen Rheinstationen, zwischen einer Reihe von Plätzen der Elbe, Oder und den märkischen Wasserstraßen, in anderen Fällen in die Sperrse auch auf einzelne Güter und Stationen angewendet worden, z. B. für Erze von Stettin nach der Ruhr und für Kohlen von Oberlesien nach Lübeck.

Eine weitere Maßnahme zur Ablenkung des Güterverkehrs auf den Wasserweg war der sogenannte Hafenzwang. Er bestand darin, daß die Binnenhäfen bei der

Wagengestellung möglichst bevorzugt wurden, damit Laden und Löschen der Binnenfahrzeuge durch Verzögerung in der Wagengestellung möglichst wenig beeinträchtigt, der Kahaumlauf und somit die Leistung der Wasserstraße gesteigert wurde. Verbunden damit war erhöhte Ausnutzung der Eisenbahnwagen und verbesserte Wagengestellung für die Erzeugungsgebiete. Ein Beispiel hierfür bildete der für einen Teil der Kohlenabfuhr aus dem Ruhrrevier nach dem Oberrhein vorgesehene Hafenzwang, durch den eine bestimmte Tagesmenge von Brennstoffen nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen zum Umschlag in Rheinschiffe gesichert wurde. Der Zweck dieser Einrichtung war der, den Zulauf zu den betreffenden Binnenhäfen so regelmäßig zu gestalten, daß die Einrichtung eines sogenannten Pendelverkehrs auf der Bahn zwischen dem Erzeugungsgebiet der betreffenden zu befördernden Güter und den Binnenhäfen möglich wurde.

Aus dem Überblick, den die S. A. im Laufe der Zeit über die Leistungsmöglichkeit von Wasserstraßen und Eisenbahn gewonnen hatte, ergab sich allmählich die Möglichkeit, gemeinsam mit Eisenbahnverwaltung, Verfrachtern und Schiffsahrtreibenden annähernd die Arbeitsleistung zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen unter möglicher Inanspruchnahme der letzteren allmonatlich im Voraus programmatisch zu bestimmen. Man sprach in solchen Fällen von Transportprogrammen. Dieses Verfahren ist z. B. für die östlichen Wasserstraßen bei der Verteilung der Ausfuhrkohlen auf Binnenwasserweg und Ausfuhrhäfen insofern angewendet worden, als monatlich für die von beiden Transportmitteln zu befördernden Mengen die Binnen- und Ausfuhrhäfen festgesetzt wurden. In weitestem Umfange sind Transportprogramme im Gebiet der nordwestdeutschen Kanäle und der Weser durchgeführt worden. — Dieses Verfahren ist für die Verkehrsregelung von grundlegender Bedeutung geworden; einerseits gab es der Eisenbahnverwaltung einen Ablauf über den Wagenbedarf für den Zubringerdienst der Wassertransporte und über die Entlastung der Eisenbahn durch die Wasserstraßen auf bestimmten Strecken, andererseits war die Grundlage abgeben für die gleichmäßige Inanspruchnahme der Wassertransportmittel und damit ihre höchste Ausnutzung. Um jene Gleichmäßigkeit in der Beschäftigung der Wasserstraßen zu erzielen, wurde auch die Lagerhaltung eingeführt, d. h. die Errichtung von Lagern, deren Bestände bei Verzögerungen im Antransport herangezogen wurden, und auf die bei stärkeren Anlieferungen ohne weiteres gelöscht werden konnte. Die Läger dienten so der Sicherung der Bedarfsdeckung und dem Ausgleich zwischen Abwurf und Zufuhr. Diese Einrichtung ist in großem Umfange bei der Einfuhr von Schwedenereisen getroffen worden.

Eine ausgesprochen verkehrsregelnde Organisation wurde im Schiffsausgleich Hamburg geschaffen. Die Praxis hatte gelehrt, daß die innere Verkehrsübersicht auf einer genauen Kenntnis des Zulaufs von See beruht. Diese Kenntnis vermittelte der Schiffsausgleich Hamburg. Er ermöglichte die einheitliche Direktion der Seeschiffe und das ineinandergreifen von See- und Binnenschifffahrt und Eisenbahn. Veranlaßt wurde seine Errichtung durch die Schwedenereinfuhr und die gleichmäßige Auslastung der Einfuhrhäfen. Sie kam jedoch auch weiterhin einem wesentlichen Teil der in der Hauptsache von der Binnenschifffahrt zu bewältigenden anderweitigen Transporte zugute.

4. Transportdurchführung.

Die Organisation der Binnenschifffahrt, Beschaffung und Unterhaltung von Betriebsmitteln sowie die Maßnahmen der Verkehrsregelung hatten als Endzweck und Ziel die Übernahme von Transporten auf den Wasserweg zur Entlastung der Eisenbahn. Die Transportdurchführung auf den Binnenwasserstraßen und der

Küstenfahrt waren Inhalt und Hauptaufgabe der in der S. A. und durch sie geschaffenen Verkehrsorganisation. Nach den Kreisen, in deren Dienst bzw. Auftrag die Transporte durchgeführt wurden, lassen sie sich generell scheiden in Heeres- und kriegswirtschaftliche Transporte. In dem engen Rahmen dieser Ausführungen können nur die wichtigsten kurz nach Wesen und Inhalt skizziert werden.

Bei der Organisation der Schifffahrtstreibenden ist bereits auf die Kriegsvereinigungen der Gesellschaften der verschiedenen Stromgebiete zum Zweck der Transportübernahme hingewiesen worden. Im Gebiete des Rheines war die Allgemeine Verfrachtungsgesellschaft der Rheinschifffahrt, G. m. b. H., Duisburg, mit 30 Reedereifirmen gegründet worden. Im Elbe- und Saalegebiet wurde die Kriegsvereinigung der Elbe- und Saaleschifffahrt, Dresden, bestehend aus 16 Firmen, für die märkischen Wasserstraßen die Kriegswirtschaftsvereinigung der Märkischen Schifffahrt, Berlin, die 32 Schifffahrt treibende Firmen umfaßte, und im Gebiet der Oder die Oder-Kriegs-Schifffahrtsgesellschaft, Breslau, mit ebenfalls 32 Mitgliedern gegründet. Vereinbarungen mit Untereibe-Schifffahrtstreibenden hatten die Ordnung und Sicherung der Transporte zwischen Stationen des Untereibegebietes zum Gegenstand; mit 12 zur „Elbe- und Havel-Kriegsvereinigung“ zusammengeschlossenen Firmen wurde der Schleppverkehr im Gebiete der Elbe, der Havel und der märkischen Wasserstraßen vertraglich geregelt. Ein besonderer Vertrag über die Organisation des Eilgüter-Dampfer-Verkehrs war mit der sog. „Rhein-See“ und „Rhenus-Gruppe“ abgeschlossen. Die Durchführung der Transporte erfolgte, sofern sie nicht mit eigenen Fahrzeugen der S. A. geschah, auf Grund von Verträgen mit den vorgenannten Kriegsvereinigungen bzw. Einzelgesellschaften. Die Reedereien übernahmen als Frachtführer grundsätzlich die volle gesetzliche Haftung und waren zur Abnahme von Mindestmengen innerhalb festgesetzter Fristen in gewissen Häfen verpflichtet. Die Verträge konnten für die Dauer des Krieges und 6 Monate nach erklärter Demobilmachung von den Reedereien nicht gekündigt werden. — Diese Verträge störten die privatwirtschaftliche Organisation der Binnenschifffahrt nicht, machten eigenes militärisches Personal nur in mäßigem Umfange erforderlich, sicherten andererseits den nötigen Einfluß auf die Transportausführung und verschafften Transportmittel in erheblichem Umfang. Vertragsgegner für den Militär- bzw. späteren Reichsfiskus war die S. A., ursprünglich als Sg. noch unter Mitwirkung der stellvertretenden Intendanturen.

An Heerstransporten kamen zunächst Nachschubtransporte in Frage. Schon während der Mobilmachung hatte in Ostpreußen auf dem Pegel, der Deime und den Häfen ein lebhafter militärischer Schifffahrtsverkehr eingesetzt. Er dehnte sich mit dem Fortschreiten der militärischen Operationen auch auf den benachbarten Wasserstraßen aus. In erheblichem Umfangewickelten sich hier Truppen- und Verwundetentransporte, Urlaub- und Flüchtlingsverkehr auf den Binnenwasserstraßen ab. Bei den Transporten von eigentlichem Heeresgut handelte es sich namentlich um Brennstoffe, Verpflegungs- und Futtermittel und Baustoffe. Von den Baustofftransporten ist die Beförderung von Kies und Steinschlag über den Rhein nach Belgien als umfangreiche Massentransportbewegung besonders zu erwähnen. An Baustoffen wurde ferner Zement für das Pionier- und Holzverehrung an die Ostfront befördert. Aus dem besetzten Osten gewonnenes Holz wurde über die östlichen Seehäfen nach dem Holzlagerplatz Leer und von dort über die Kanäle und den Rhein der Westfront zugeführt. Ein anderer Holzverkehr bewegte sich von Memel, Tilsit, Bromberg und Stationen der polnischen Weichsel auf dem Wasserweg nach Magdeburg zu dem dortigen Holzlager, um mit der Bahn der Westfront zugeleitet zu werden.

Großen Umfang hatten auch die Kriegskohletransporte für die östlichen und südöstlichen Kriegsschauplätze. Die zu befördernden Mengen wurden von der S. A. monatlich festgestellt und entsprechend der Verkehrslage auf Bahn und Wasserweg verteilt. Für letzteren handelte es sich um Transporte aus dem oberreihischen Havel auf der Oder nach Ostseehäfen oder um solche aus dem Ruhrrevier über Ems und Weser in die Nordsee- und Ostseehäfen oder auch um Transporte aus dem Ruhrrevier rheinabwärts über Rhein- und Mainstationen oder auch direkt nach Regensburg zum Weitertransport auf der Donau.

Auch Personenverkehr ist auf deutschen Binnenwasserstraßen militärisch eingerichtet worden. Die Personenbeförderung auf Binnenschiffen setzte sofort nach Kriegsbeginn ein; sie wurde dann 1915 auf der Memel bis Kowno ausgedehnt und von der Sg. seinerzeit übernommen und fortgesetzt. Der Verkehr erstreckte sich sowohl auf Militär- wie Zivilpersonen.

Hinter den eigentlichen Heerstransporten rangierten die weit größeren kriegswirtschaftlichen Transporte, d. h. von Gütern, die nicht eigentliches Heeresgut waren, sondern wegen ihrer kriegswichtigen Bedeutung für Kriegsgesellschaften und Privatbetriebe bevorzugt befördert werden mußten. Soweit es sich um Massengut handelte, wurde dieses im Zusammenarbeiten mit den zuständigen Reichsstellen, wo angängig, gleichmäßig auf den Wasserweg abgedrängt, die Beförderung von der S. A. vermittelt oder selbst durchgeführt. Genannt seien mit der Reichsgetreidestelle getroffene Vereinbarungen über Einfuhr und Weiterbeförderung des russischen Getreides. Andere erhebliche Mengen Getreide wurden auf dem Wasserwege von Breslau nach Berlin und Hamburg oder vom Obermain nach Rheinstationen befördert. Für die Kriegslager-A. G. wurden Transporte von Gerbrinde namentlich im Rheingebiet, mit der Bezugsvereinigung deutscher Landwirte solche von Ersatzfuttermitteln, mit der Reichszuckerstelle in einzelnen Monaten Mengen von 80—100 000 t Zucker auf den Wasserweg verwiesen und durchgeführt. Erzeugnisse von der Iseder Hütte über Hamburg nach Cosel und solche für nieder-rheinische Hüttenwerke von oberreihischen Hafenplätzen wurden von der S. A. übernommen.

Auch Ausfuhr für das neutrale Ausland wurden zur Erzielung einer Bahnentlastung den Wasserstraßen zugeführt. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Wiederaufnahme der Fahrt Straßburg—Basel anfangs 1917 zurückgesetzt und ein Teil des Güterausstausches mit der Schweiz in Berg- und Talverkehr auf den Wasserweg abgelenkt worden.

Für den Transport von Stückgütern wurden von der S. A. besondere Eilgüterdienste eingerichtet. Sie hatten den Zweck, auch durch Übernahme von Stückgutendungen auf den Wasserweg die Eisenbahn zu entlasten. Bereits im Herbst 1916 ist ein regelmäßiger wöchentlicher Eildampferverkehr Berlin—Königsberg über Bromberg und zurück eingerichtet worden, um im Anschluß hieran den regelmäßigen wöchentlichen Eildampferdienst Königsberg—Tilsit—Kowno aufzunehmen. Der Eildampferdienst Magdeburg—Danzig hat hauptsächlich der Beförderung von kleineren Sendungen an Heeresgut bis in das besetzte Gebiet gedient; Privatgüter wurden mitgenommen, soweit Platz hierfür übrig war. Eilgüterdienste anderer Art bestand zwischen Stationen der Oder, Elbe und der märkischen Wasserstraßen; seine Einrichtung war auf eine von der S. A. veranlaßte, den Verkehr von Stück- und Einzelwagenladungen zwischen jenen Stationen auf den Wasserweg verweisende Bahnsperrung von Juli 1917 zurückzuführen: Die S. A. hat die Wasserfrachten festgesetzt und die An- und Abfuhr der Güter sowie die Frachtberechnung überwacht, die Ausführung des Transportes selbst war den Reedereien

überlassen. Auch am Rhein ist im Frühjahr 1917 der Eildampferdienst mit einer Anzahl stillliegender Eilgütdampfer auf Grund von Verträgen zwischen den betreffenden Reedereien und der S.A. aufgenommen worden.

Der Waffenstillstand und unglückliche Ausgang des Krieges brachten eine Umstellung der Aufgaben der Verkehrswirtschaft. Bedingungen auch, abgesehen von der Räumungstransporte, keine Heeres- oder eigentlich kriegswirtschaftlichen Transporte mehr die planmäßige Entlastung der Eisenbahn und Inanspruchnahme des Wasserweges, so machte in Ausführung der Waffenstillstandsbedingungen die Ablieferung des besten und brauchbarsten Teiles unseres rollenden Eisenbahnmateriels den Zusammenbruch des Branchenverkehrs vollständig. Die einsetzende Verkehrsnot schrie nach einer Entlastung der Eisenbahn durch die Wasserstraßen; und noch im Zeichen der Kriegswirtschaft traten an die Binnenschifffahrt neue Aufgaben heran. Daß in dieser Notlage die S.A. als Trägerin der gesamten Wassertransportorganisation nicht wie andere militärische Verbände vom Schauplatz ihrer Tätigkeit abtreten konnte, sondern als Organ des Reichskommissars für die wirtschaftliche Demobilmachung ihre Funktion weiter versehen mußte, war daher verständlich.

Die erste größere Transportaufgabe war der Abtransport der Ententegefangenen. Organisation des Abtransportes und der Einschiffung lag in Händen der S.A. Trotz der ungünstigen Jahreszeit sind auch auf dem Binnenwasserwege Kriegsgefangene befördert worden.

Eine weitere Aufgabe kam in den amerikanischen Lebensmitteltransporten für Tschechen und Polen über deutsche Seehäfen auf. Die Organisation und Durchführung dieser Transporte lagen gleichfalls in Händen der S.A. Die Lebensmittel für die Tschechen kamen über Hamburg und wurden fast ausschließlich auf den Binnenwasserstraßen, bis zu 3000 t täglich, abgefahren. Diejenigen für die Polen wurden von Danzig aus auf der Weichsel abgefahren. Die S.A. leitete den Umschlag und die Weiterbeförderung und sorgte auch für die Überwachung der Transporte innerhalb Deutschlands. Für die Tschechen wurden bis Ende September 1919 über 300 000 t Lebensmittel abbefördert; von den bis Mitte Oktober eingetroffenen mehr als 300 000 t Lebensmittel für die Polen sind über 90 000 t auf dem Binnenwasserwege weiterbefördert worden.

Die dritte größere Transportaufgabe nach der Revolution war die Abbeförderung der auf Grund des Brüsseler und des sog. La Plata-Abkommens aus Amerika bezogenen Lebensmittel für Deutschland aus den Häfen Hamburg, Bremen, Emden und Rotterdam. Die Bemühungen der S.A., die Lebensmittel dampfer nur auf deutsche Seehäfen zu disponieren, waren erfolglos. Die größten Transporte gingen über Rotterdam, wo einschließlich der Lebensmittel dampfer für die Ententetruppen am Rhein täglich bis zu 32 Seeschiffe ankamen. Die Gesamtentöschung und Lagerung der deutschen Lebensmittel sowie die Transportleitung war wiederum Sache der S.A. Verladere waren die beteiligten Einfuhrgesellschaften. Insgesamt waren nahezu 890 000 t abzubefördern; ein Teil von den in Rotterdam eingetroffenen Mengen, etwa 100 000 t, wurden mit Küstendampfern nach deutschen Seehäfen weiterbefördert. Nach dem deutschen Binnenland sind auf dem Wasserwege mit 2100 Kähnen etwa 620 000 t weitertransportiert worden, der Rest wurde teils eingelagert, um später auf dem Wasserwege versandt zu werden, teils mit der Bahn weiterbefördert.

Auch an den über Rotterdam und den Rhein erfolgenden Nachschubtransporten für die amerikanischen und englischen Truppen am Rhein war die deutsche Binnenschifffahrt beteiligt; die Durchführung dieser Transporte oblag ebenfalls der S.A., die den hierfür erforderlichen Kahnraum, die Güter-

Personendampfer sowie die angeforderten Überwachungsfahrzeuge, Pontons usw. durch ihre Dienststellen am Rhein stellte.

Die Not des Krieges hat in der planmäßigen Heranziehung der verschiedenen Verkehrswege — Eisenbahn, Binnen- und Seeschifffahrt — und in der planmäßigen Verteilung der Transporte von einer zentralen Stelle aus auf diese eine planmäßige Verkehrswirtschaft geschaffen. Nicht Eisenbahn- oder Schifffahrtspolitik, sondern eine nur von transportökonomischen Rücksichten getragene einheitliche Verkehrspolitik diktierte schließlich die Maßnahmen, die von dem Transportdiktator des Krieges, dem Chef des Feldeseisenbahnwesens, ausgingen. Daß dieser umfassendere Verkehrsgedanke hier zum erstenmal zum Ausdruck kam und praktisch durchgeführt worden ist, und daß in ihm auch die Binnenschifffahrt die ihr gebührende Berücksichtigung und Geltung fand, ist das Verdienst des ersten Chefs der Schifffahrtsabteilung, Kapitänleutnants Ulderup. —

Die Binnenschifffahrt hat während des Krieges und der Übergangswirtschaft im Dienste der Heeres- und Kriegswirtschaft gezeigt, was sie in der Entlastung und Ergänzung der Eisenbahn, besonders als Transportmittel für Massengut, zu leisten vermag. Daß sie bestrebt war und ist, sich diese Anerkennung als gleichberechtigter Faktor, die sie sich im Krieg erkämpfte, durch eine Pflege der Belange des Schifffahrtsverkehrs im Reichsverkehrsministerium zu erhalten, ist verständlich und berechtigt.

Erfahrungen im Luftverkehr.

Von Fischer von Poturzyn,
Herausgeber des „Jahrbuch für Luftverkehr“, Dessau.

Durch organisatorische und politische Vorgänge in der letzten Zeit ist die deutsche Luftfahrt Gegenstand allgemeiner Aufmerksamkeit geworden; über die im vergangenen Jahre im Luftverkehr gemachten Erfahrungen zu schreiben, ist schon aus diesem Grunde keine undankbare Aufgabe. Einleitend muß wohl einiges gesagt sein über die letzte luftpolitische Gestaltung und organisatorische Entwicklung des Luftverkehrs. Nach wie vor ist die deutsche Flugzeugindustrie und mit ihr der Luftverkehr gehemmt durch die uns willkürlich durch das Londoner Ultimatum aufgezungenen Begriffsbestimmungen ziviler Flugzeuge, welche es verhindern, innerhalb Deutschlands alle Möglichkeiten für den Fortschritt der friedlichen Luftfahrt einzusetzen. Die im Sommer eingetroffene Note der Botschafter-Konferenz hat den Standpunkt Englands und Frankreichs in dieser Frage nicht nur abermals festgelegt, sondern sogar verschärft; die deutsch-französischen Verhandlungen kurz vor Weihnachten beweisen ebenfalls, daß zu irgendeinem Optimismus in keiner Weise Berechtigung vorliegt. So beginnt also das Jahr 1926 unter den gleichen luftpolitischen Erschwerungen, welche dadurch nicht eingeschränkt werden, daß den Franzosen nach wie vor ungeheuer viel daran liegt, das Überfliegungsrecht Deutschlands zu erhalten. Wehe einer deutschen Luftpolitik, welche diese unsere einzige Waffe der Selbstverteidigung aus der Hand geben würde gegen das Linsengericht einiger erhöhten PS-Zahlen! — Auf der anderen Seite wurde aber die luftpolitische