

Zwecke eigene Unterorgane schaffen könne. In der Regel werde nur das eine Gewähr für das reibungslose Funktionieren der Verwaltungsstellen und für die folgerichtige Durchführung der von der Oberbehörde festgesetzten Verwaltungsgrundsätze geben. Der Staatsgerichtshof folgert dann weiter aus der Entstehungsgeschichte der Verfassung, daß weder die Mediat- noch die Mandatsverwaltung als dem Sinne und Geist der Verfassung entsprechend angesehen werden könne. Der Staatsgerichtshof spricht mit aller Deutlichkeit aus, daß der gegenwärtige Verwaltungszustand des vorläufigen Staatsvertrages nicht verfassungsmäßig ist, also für die Reichsregierung eine Notwendigkeit besteht, ihn zu beseitigen. Von dieser Verpflichtung zur Herstellung der reichseigenen Behörden will der Staatsgerichtshof nach den ganz eindeutigen Entscheidungsgründen nur dann das Reich entbunden sehen, wenn ausnahmsweise die schwache Verkehrsentwicklung auf einzelnen Teilen der Wasserstraßen oder bereits vorliegende vertragliche Regelungen, die Einsetzung besonderer Reichswasserstraßenbehörden als einen unpraktischen Formalismus erscheinen lassen würden. Aber auch abgesehen von dieser verfassungsrechtlichen Notwendigkeit hat die Reichsregierung die Entscheidung des Staatsgerichtshofs nur darum in Anspruch genommen und verlangt die Einrichtung des reichseigenen Unterbaues nur deswegen, weil sie durch die nunmehr sechsjährige praktische Arbeit die Überzeugung gewonnen hat, daß ohne diesen Schritt das Ziel der Reichsverfassung nicht erreichbar ist. Zwar ist die ganzen sechs Jahre über lebhaft an der „Veredlung“ der provisorischen Verwaltungsform gearbeitet und mancher Mißstand im Wege der Vereinheitlichung behoben worden, aber die ganze Verwaltungsarbeit wird unleidlich erschwert, wenn sie über 51 Mittelstellen anstatt über 10 bis 12 geleitet wird, wenn jede Verwaltungsanordnung den Verwaltungsgrundsätzen der 15 Wasserstraßenländer und ihrer noch viel zahlreicheren Zentralorgane angepaßt werden muß, wenn die Anordnungen dann ohne Kenntnis der Zentralstelle den Landesbelangen eingeordnet und nach der Auslegungspraxis aller dieser Verwaltungsstellen gehandhabt werden. Dazu kommt, daß die für die Reichswasserstraßen tätigen Beamten zu unkontrollierbaren Arbeitsanteilen dem Reich in Rechnung gestellt werden, daß ihre disziplinarische Stellung unklar ist, daß das Reichsverkehrsministerium weder über den Beamtenapparat im ganzen noch über die einzelnen Beamten nach den sachlichen Bedürfnissen der großen Wasserstraßenverwaltung verfügen und für sparsamen Einsatz der Kräfte und Mittel sorgen kann. Bei einer solchen Verwaltung kann die haushaltsmäßige Verantwortung gegenüber dem Reichstage und die kräftige einheitliche Führung der verfassungsmäßigen Hoheitsrechte des Reichs auf die Dauer nicht sichergestellt werden. Selbst wenn man außer Betracht läßt, daß die Reichsregierung bei Durchbildung der Reichswasserstraßenverwaltung mit einer vorsichtig errechneten sehr wünschenswerten jährlichen Ersparnis von rund 2,3 Millionen *M* rechnet, kann unter diesen Umständen an der bestimmten Erklärung der mit einem jahrzehntelang in der Länderpraxis geschulten Beamtenkörper arbeitenden verantwortlichen Zentralstelle nicht vorübergegangen werden, daß in der gegenwärtigen Verwaltungsmischung eine geordnete Erfüllung der Reichsaufgaben unmöglich ist. Wenn sowohl der Staatsgerichtshof wie die weitesten Wirtschaftskreise der Folgerung des Reichsverkehrsministeriums und der Einrichtung der reichseigenen Wasserstraßenbehörden zustimmen, dagegen die Länderregierungen, welche den praktischen Verwaltungsnotwendigkeiten an sich viel näher stehen sollten, sich nach wie vor ablehnend verhalten, so muß der Vermutung Recht gegeben werden, daß hier dem Festhalten an eigenem Besitzstande und einem der Reichsverfassung nicht entsprechenden eigenen Einfluß auf die Reichswasserstraßenverwaltung ein

unberechtigtes Übergewicht über die sachlichen Gründe der Reichswasserstraßenverwaltung gegeben wird. Es wäre daher zu wünschen, daß auch die Länderregierungen sich bereit finden möchten, dem Reiche zuzugestehen, was es zur Durchführung seiner verfassungsmäßigen Aufgabe benötigt und in Zusammenarbeit mit dem Reiche dafür zu sorgen, daß eine verständnisvolle Mitwirkung der Länderbehörden an den Arbeiten der zu schaffenden Reichswasserstraßenbehörden stattfindet. Die Lösung dieses Teiles der praktischen Verwaltungsreform ist bereits viel zu lange aufgehalten worden.

## Der Aachen-Rhein-Kanal.

Von Privatdozent Dr.-Ing. Erwin Heisterbergk, Regierungsbaurat,  
Syndikus bei der Industrie- und Handelskammer zu Krefeld.

Der Gedanke, vom Niederrhein Kanäle westwärts zu ziehen, ist genau 300 Jahre alt. Während wirtschaftlich gesehen, die Rhein- und die Scheldemündung eine Einheit bilden sollten, sind sie oft im Laufe der Geschichte und so auch jetzt verschiedenen staatlichen Gemeinwesen zugeteilt worden, und dann ist es jedesmal der Wunsch des Besitzers der Scheldemündung, Antwerpen, gewesen, den Vorsprung, den Rotterdam in seiner bei weitem günstigeren Lage zum Rhein hat, durch den Bau eines Rhein-Schelde-Kanals auszugleichen.

Als die Holländer sich von den Spaniern lossagten, begannen diese im Jahre 1626 mit dem Bau der Fossa Eugenia, deren Fertigstellung jedoch an den Waffenerfolgen der Holländer scheiterte. Als Frankreich unter Napoleon I. zwar Belgien besaß, aber noch nicht Holland, nahm es den Bau des Nordkanals in Angriff, der sofort als zwecklos eingestellt wurde, als auch Holland in Frankreichs Besitz überging. Als im Jahre 1839 sich Belgien von Holland wieder loslöste, verpflichtete es Holland zur Duldung eines Rhein-Schelde-Kanals auf holländischem Gebiet über Sittard. Diese Forderung ist später durch den Bau einer Eisenbahn abgelöst worden. Wiederum die Gelegenheit eines Friedensvertrages benutzte Belgien im Jahre 1919, um an Deutschland im Artikel 361 des Versailler Diktates folgende Forderung zu stellen:

„Falls im Verlaufe von 25 Jahren nach dem Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages Belgien sich entschließt, einen Großschiffahrtsweg Rhein-Maas in Höhe von Ruhrort zu schaffen, ist Deutschland verpflichtet, den auf seinem Gebiet gelegenen Teil dieses Schiffahrtsweges nach den ihm von der belgischen Regierung mitgeteilten Plänen und nach Zustimmung der Zentralkommission zu bauen . . . Dieser Schiffahrtsweg wird derselben Verwaltungsordnung unterstellt wie der Rhein selbst. Die Verteilung der Anlagekosten auf die von dem Kanal durchschnittenen Staaten einschließlich der obenerwähnten Entschädigungen erfolgt durch die Zentralkommission.“

In den letzten 50 Jahren hat bei gleichbleibender ablehnender Haltung Hollands sich außer Belgien auch der linke Niederrhein, d. h. seine Städte und seine Wirtschaftsvertretungen, für den Plan eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals interessiert, und von deutscher Seite sind immer wieder neue Entwürfe aufgestellt worden.

Im Jahre 1873 bearbeitete Prof. Henket in Delft im Auftrage der Stadt und der Handelskammer Krefeld den Entwurf eines Rhein-Maas-Kanals. Im Jahre 1893 folgte ein neuer Entwurf von Haverstadt und Contag, angeregt durch dieselben

Auftraggeber, die im Jahre 1899 Hentrich mit dem Entwurf eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals über Krefeld betrauten. Damals hatte Krefeld keine Rheinfront und keinen Rheinhafen und hoffte wenigstens durch den Kanal an den Rhein zu gelangen. Mit dem Augenblick der Eröffnung des Krefelder Hafens war das Interesse Krefelds an dem Kanal bedeutend geringer geworden. Ebenfalls vom Gesichtspunkte kleiner zu erwartender örtlicher Vorteile beseelt, sind die Gegenentwürfe von Valentin und von Schneiders, die den Kanal zugunsten der von ihnen vertretenen Städte über M.-Gladbach bzw. nahe an Aachen vorbei führen wollen.

Die Vorteile eines Kanals von Antwerpen nach dem Rhein, die diesen Plan durch die Jahrhunderte hindurch immer wieder aufleben ließen, sind in kurzem folgende:

Die Fahrt von Antwerpen nach dem Rhein und nach den Duisburger Häfen geht über Dortrecht auf großen Umwegen. Die Strecke ist 335 km lang gegenüber etwa 170 km Entfernung Antwerpen-Duisburg in der Luftlinie. Der Weg muß zum Teil über offene Meeresarme gehen mit starken Strömungen und häufigem Nebel. Die Abfahrt von Antwerpen ist von Ebbe und Flut abhängig. Außerdem war der Waal früher in sehr schlechtem Zustande, seine Fahrinne vielfach versandet. Das Schleppen der Schiffe stromaufwärts möchte überdies früher noch mehr Schwierigkeiten bereitet haben als heutzutage.

Die ständige Zunahme der Abmessungen der Kähne und der Stärke der Schleppdampfer aber hat alle diese früheren Nachteile gemildert. Der Waal ist zu einer erstklassigen Wasserstraße ausgebagert worden, und Holland bemüht sich, die Nachteile der Sperrung der Oosterschelde durch den Eisenbahndamm nach Vlissingen durch Verbesserungen im Kanal von Hansweert auszugleichen. Trotzdem erscheint heute noch der Wunsch verständlich, den Weg nach Antwerpen durch einen Kanal so zu verkürzen, daß sowohl eine geringere Reisezeit als niedrigere Frachten dazu anreizen können, anstatt des Umschlages in Rotterdam den Weg über Antwerpen zu wählen. Rotterdam ist von den Rhein-Ruhr-Häfen nur 215 km entfernt, also 120 km weniger als Antwerpen.

Die Bevorzugung Rotterdams durch den Rheinverkehr infolge seiner günstigeren Lage ist daraus ersichtlich, daß, trotzdem im Gesamtschiffahrtsverkehr Antwerpen Rotterdam im letzten Jahre überflügelt hat, der Verkehr Antwerpens und aller übrigen belgischen Häfen mit dem Rhein im Jahre 1924 6,4 Millionen t, derjenige Rotterdams allein 18,7 Millionen t betragen hat. Dabei ist die Rheinbilanz Antwerpens stark aktiv, d. h. es kommen mehr Güter den Rhein hinunter nach Antwerpen, als rheinaufwärts versandt werden. Die Folge davon war schon vor dem Kriege, daß, während bergwärts infolge des starken Angebotes an Kahnraum die Spannung zwischen den Frachtsätzen für Antwerpen und Rotterdam nur gering war, talwärts für Antwerpen fast der doppelte Betrag gefordert wurde. Das hat dazu geführt, daß gegenwärtig die Schleppkosten von Dortrecht nach Antwerpen vom belgischen Staat übernommen werden. Im Jahre 1924 wurden vom gesamten Rhein nach Antwerpen und den übrigen belgischen Häfen 4,9 Millionen t talwärts versandt, während von Antwerpen bergwärts nur 1,5 Millionen t gingen.

Die fehlende Rückfracht von Antwerpen nach dem Rhein soll ein Rhein-Schelde-Kanal erbringen. Denn gerade bei der Bergfahrt, und nur bei dieser, würde ein solcher Kanal, seine Abgabefreiheit vorausgesetzt, gegenüber dem freien Rhein sowohl tarifarisches als verkehrstechnisch nennenswerte Vorteile bieten.

Es bleibt nun noch die wichtige Frage zu beantworten, ob die im Friedensvertrage vorgesehene Mündung bei Ruhrort den Kanal wirklich befähigen würde, neues Hinterland für Antwerpen zu schaffen, oder ob nicht aus diesem und an-

deren Gründen, die weiter unten noch zu erwähnen sein werden, Belgien mit einer Linienführung des Rhein-Schelde-Kanals weiter südlich besser gedient wäre. Es scheint, als ob in neuester Zeit in Belgien die Ansicht vorherrsche, daß als besseres Mittel, Antwerpen im Kampfe gegen Rotterdam zu helfen, nicht ein Kanal nach Duisburg, sondern ein kurzer Kanal nach dem Waal, der die offenen Mündungsstrecken umgeht und neben einer Verkürzung der Reisezeit Antwerpen-Dortrecht auf weniger als die Hälfte, alle Unannehmlichkeiten der Fahrt durch die Scheldemündung beseitigt. Dieser Kanal, der von Antwerpen in fast genau nördlicher Richtung über Roosendaal nach Moerdijk läuft, ist es, den jetzt Belgien anstrebt, und über den es sich mit Holland zu einigen versucht.

Für die Erweiterung des Hinterlandes von Antwerpen dagegen dürfte eine ganz andere Kanalführung Belgien vorteilhafter erscheinen. Hier beginnen die Beziehungen des Rhein-Schelde-Kanals zu dem Aachen-Rhein-Kanal, und hier liegt die nicht zu unterschätzende außenpolitische Bedeutung des Aachen-Rhein-Kanals<sup>1)</sup>. Es mag aus diesem Grunde hier vorerst dieser Plan besprochen werden, um am Schluß auf diese Frage zurückzukommen.

Der Antrag auf Erbauung eines Stichkanals von Aachen zum Rhein sieht einen Kanal vor, der für 2000 t-Schiffe bestimmt ist und seinen Anfang bei Verlautenheide in nächster Nähe von Aachen nimmt. Endhäfen sind vorgesehen im Stadtgebiet Aachen (in der Gegend des Hüttenwerks Rothe Erde), im Landkreis Aachen bei Verlautenheide (nahe Stolberg) und Kinzweiler (nördlich von Eschweiler). Die Kanallinie läuft von Kinzweiler in nordöstlicher Richtung nahe an Jülich vorbei. Von Jülich ab soll der Kanal in mehr nördlicher Richtung bis Odenkirchen laufen, um sich dann südöstlich von Rheydt und M.-Gladbach in stark östlicher Richtung nach dem Rhein zu wenden, in den die Einmündung südlich von Neuß gefunden wird<sup>2)</sup>. Die Länge des Kanals beträgt bis Verlautenheide 65,6 km. Hinzu kommen Stichkanäle nach M.-Gladbach und nach Rothe Erde, der erstere rund 3 km, der letztere rund 4 km lang. Im Stichkanal nach Rothe Erde befindet sich ein Kanaltunnel von rund 800 m Länge. Der Kanal soll einen Höhenunterschied von nicht weniger als 153 m mit 8 Schleusen überwinden, die ein Gefälle bis zu 22 m aufweisen. Es sind insgesamt an Bauwerken vorgesehen:

- 8 Schleusen,
- 1 Tunnel von 800 m Länge,
- 3 Häfen,
- 2 zweigleisige Eisenbahnbrücken,
- 4 eingleisige Eisenbahnbrücken,
- 9 Chausseebrücken,
- 41 Verbindungsbrücken,
- 39 Feldwegbrücken,
- 11 Dücker,
- 8 Unterführungen,
- 1 Flußkreuzung.

Es kommen Einschnitte bis zu 20 m Tiefe und ein Damm über das Roertal von 4 km Länge und 20 m durchschnittlicher Dammhöhe vor. Die Kosten des Kanals werden auf rund 180 000 000 Mark einschließlich der Häfen, der Stichkanäle sowie der Bauzinsen angegeben, eine Summe, von der allerdings seitens

<sup>1)</sup> Gutachten von Professor Dr.-Ing. h. c. de Thierry, Geh. Baurat, und Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer zu Krefeld zu dem Antrage auf Erbauung einer Wasserstraße von Aachen über M.-Gladbach—Neuß zum Rhein.

<sup>2)</sup> Wirtschaftliche Grundlagen für die Erbauung einer Wasserstraße von Aachen über Rheydt—M.-Gladbach—Neuß zum Rhein, herausgegeben von der Handelskammer Stolberg.

anerkannter Sachverständiger angenommen wird, daß sie sich mindestens um ein Drittel, also auf 240 000 000 Mark erhöhen wird.

Es fällt von vornherein auf, daß die Linienführung des Kanals sich im Widerspruch zu seinen Verkehrsaufgaben befindet. Der Hauptverkehr des Kanals soll zum Oberrhein gehen. Statt dessen wendet er sich im weiten Bogen nach Norden. Die Mündung bei Neuß ist denn auch lediglich ein Nothelf, nachdem man vergebens versucht hatte, den Kanal bei Bonn, Wesseling, Köln oder Dormagen an den Rhein zu bringen. Die südlichste Einmündung wäre die vorteilhafteste gewesen. Sie hätte bei gleichlanger Kanalstrecke 80 km Schifffahrt auf dem freien Rhein und 60 m verlorenes Gefälle erspart. So ist man denn auch zuletzt auf die Lösung der Mündung bei Neuß gekommen. Von diesem Gesichtspunkte aus gesehen, läßt sich im übrigen auch ermessen, wie wenig die in letzter Zeit so stark betonte Bedeutung der M.-Gladbacher Industrie für den Kanal bei der Wahl seiner Linienführung von Einfluß gewesen ist.

Die Begründungen für das Verlangen nach dem Aachen-Rhein-Kanal sind sehr mannigfaltig, wenn auch nicht frei von innerem Widerspruch. Als Hauptgründe werden angeführt:

1. Ungünstige Wirtschaftslage des Aachener Bezirks im allgemeinen,
2. Notstand des Aachener Bergbaues infolge Aufblühens der Bergwerke in Holland und Belgien und in Auswirkung der Tarifpolitik der Reichsbahn,
3. Notwendigkeit, die Aachener Kohlenförderung zu verdreifachen, um der erhöhten Nachfrage der luxemburgischen Werke nach Koks genügen zu können. Infolgedessen Forderung auf Erschließung neuer Absatzgebiete für die hinzukommenden Fördermengen,
4. Notwendigkeit, angesichts des holländischerseits in Angriff genommenen Julianakanals und des belgischerseits im Bau begriffenen Campinekanals auch dem Aachener Bergbau einen Zugang zum Wasser zu verschaffen und ihn wettbewerbsfähig zu erhalten,
5. Unfähigkeit der Reichsbahn, den Güterverkehr eines aufblühenden Aachener Bezirkes zu bewältigen.

Wenn man an der Hand der Erwerbslosenziffern die Wirtschaftslage des Aachener Bezirks (Reg.-Bezirk Aachen) nachprüft, so ergibt sich allerdings für das Jahr 1926 die betrübliche Erscheinung einer starken und andauernden Erwerbslosigkeit, die erst im November fühlbar nachläßt. Die Stadt Aachen selbst weist die größte Erwerbslosigkeit auf, die im August auf 54,4 Arbeitsuchende für je 1000 Einwohner steigt. Düren, das vom Kanal nicht berührt wird, hatte 48,6, Stolberg 44,9 Arbeitsuchende je 1000 Einwohner. Außerhalb des Regierungsbezirks Aachen, aber im Einflußgebiet des Kanals, liegen Neuß und M.-Gladbach. Während ersteres nur eine geringe Arbeitslosigkeit aufweist, leidet M.-Gladbach unter starker Erwerbslosigkeit, die allerdings in erster Linie auf das Darniederliegen der Textilindustrie zurückzuführen ist. Auch dieser Notstand hat sich gegen Ende des Jahres 1926 wesentlich behoben. Die Erwerbslosenziffern sind von 73,2 auf 36,0 je 1000 Einwohner gesunken.

So bedauerlich an und für sich diese Erwerbslosigkeit ist, so muß doch festgestellt werden, daß das Aachener Gebiet damit nicht nur nicht allein dasteht, sondern von allen anderen Teilen der Rheinprovinz dauernd und bei weitem übertroffen wird, wie die Zahlen für die Regierungsbezirke Düsseldorf und Köln sowie für den Gesamtdurchschnitt der Rheinprovinz beweisen. Nie hat der Regierungsbezirk Aachen im Jahre 1926 die Erwerbslosenziffer der Rheinprovinz erreicht,

und die eintretende Besserung im November hat das Aachener Gebiet ebenso erleichtert wie die anderen.

Neben der Tatsache, daß der Notstand des Aachener Bezirks nicht größer ist als derjenige, den andere große Teile Deutschlands im Jahre 1926 erlitten haben, ist die weitere Feststellung von Bedeutung, daß die Aachener Wirtschaftskrise so geartet ist, daß ihr durch einen Rheinkanal nicht gesteuert werden kann.

Prof. Kuske in Köln hat darüber eine verdienstvolle und eingehende Untersuchung angestellt<sup>1)</sup>, die diesen Schluß unbedingt zuläßt. So ist z. B. das Darniederliegen der früher so bedeutenden Aachener Zinkhüttenindustrie die selbstverständliche Folge davon, daß die einheimischen Blendelager so gut wie erschöpft sind, das überseeische Ausland aber seine Zinkerze selbst verhüttet und das Metall anstatt des Erzes nach Europa versendet. Wenn die Produktion der gesamten deutschen Hüttenindustrie an Zink von 281 000 t im Jahre 1913 auf 41 500 t im Jahre 1924 gefallen ist, und wenn Australien, das im Jahre 1913 rund 170 000 t Zinkerze lieferte, im Jahre 1924 aber nichts davon nach Deutschland verschickte, so sind das Umwälzungen, die an der Aachener Zinkhüttenindustrie nicht spurlos vorübergehen konnten und die kein Aachen-Rhein-Kanal ungeschehen machen kann. Ganz ähnliche Vorgänge sind es, die auch die übrigen Zweige der Aachener Schwerindustrie, so die schwerchemische und die Eisenhüttenindustrie in bedrängte Lage gebracht haben. So kommt Kuske zu folgendem Schluß:

„Wenn durch eine große wichtige Wirtschaftserscheinung oder ein Wirtschaftsgebiet aus ihrem inneren Wesen heraus eine starke Tendenz zieht, so ist gegen diese nach den Erfahrungen der Wirtschaftsgeschichte außerordentlich schwer anzukämpfen. Eine Wandlung — im vorliegenden Falle eine Wiedererstarkung der schwerindustriellen Entwicklung des Aachener Gebietes zu wirklicher Blüte — ist nur möglich, wenn ganz neue durchschlagende Grundlagen gefunden werden. Ein Kanal, wie der geplante, kann hier nicht als das genügend starke Mittel angesehen werden, die weltwirtschaftlichen Rohstofftendenzen oder die europäische Eisenpolitik zu meistern und zugunsten des Aachener Gebiets zu lenken. Eine Wandlung zur Schwerindustrie wäre vielleicht nur durch Erschließung sehr großer neuer Produktivkräfte denkbar. Auf diese deutet aber nichts hin, zumal der Bezirk ja die wichtigste von diesen, die er noch besitzt, die Kohle, exportieren will.

Es wird sich demnach die Fertigungindustrie in der Zukunft mehr als je betonen, und der Bezirk hat darin die tröstlichsten Veranlagungen, die sich zu seinen Gunsten wieder sehr äußern müssen, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht im In- und Ausland einigermaßen wieder hergestellt worden ist. Die Weiterführung der Fertigungindustrie, die relativ viel mehr Arbeitskräfte als die mit großen mechanischen Verfahren vorgehende, den Menschen erheblicher ausschaltende Schwerindustrie erfordert und die dazu auch viel mehr Qualitätsarbeiter beschäftigen muß, ist auch in sozialer Hinsicht von ungleich größerer Wirkung.

Statt einen aussichtslosen verschwenderischen Kampf um eine überragende Schwerindustrie zu führen, sollte das Aachener Gebiet Maßnahmen erwägen, wie man seine vielseitige Fertigungindustrie, ihre Bedingungen, ihre Organisation, ihre Qualitäts- und Ausbildungsgedanken fördert.“

Wenn schon für den Aachener Bezirk der Aachen-Rhein-Kanal nicht die erhoffte Erleichterung der Wirtschaftskrise bringen wird, so gilt das in verstärktem Maße für das M.-Gladbacher Textilindustriegebiet. Bekanntlich ist die

<sup>1)</sup> „Der Stichkanal vom Rhein nach Aachen.“ Volkswirtschaftliche Betrachtung von Dr. Bruno Kuske, Universitätsprofessor in Köln. Verlag Oskar Müller, Köln.

Textilindustrie die einzige, die vom Verkehrsstandpunkt aus keine Standortfragen kennt. Sie ist von jeher wasserscheu gewesen, und ein so guter Kenner der Binnenschiffahrt wie Engberding in Münster mußte vor kurzem erklären, daß es ihm in zwanzigjährigen Bemühungen nicht gelungen sei, die Baumwolle auf den Dortmund-Ems-Kanal zu bringen. Wenn schon der Rohstoff den Wasserweg meidet, so ist es geradezu unerfindlich, wie allen Ernstes behauptet werden kann, daß Garne, Gewebe, Flanelle, Decken und Tücher, ja, sogar Erzeugnisse der Konfektionsindustrie und Textilstoffe im Veredelungsverkehr an der neuen Wasserstraße Interesse haben würden.

Ohne sich dem Vorwurf der Oberflächlichkeit auszusetzen, hätte man das Interesse aller übrigen Industrien des Aachener Bezirkes ohne weiteres übergehen können, denn wer die Vorgeschichte des Aachen-Rhein-Kanals aufmerksam verfolgt hat, wird trotz anderslautender Behauptungen fest davon überzeugt sein, daß dieser Kanal einzig und allein zur Verfrachtung von Kohle aus dem Wurmgebiet nach dem Rhein dienen soll. Seine Erbauung wurde von dem Augenblick an mit besonderem Nachdruck gefordert, als der Landeseisenbahnrat zu Köln in seiner Sitzung vom 25. November 1925 die Befürwortung von Binnenumschlagtarifen für Kohle und Koks des Wurmreviers nach dem Neußer Hafen so gut wie einstimmig ablehnte. Wenn in den letzten Denkschriften über den Kanal das Interesse auch anderer Industrien an diesem Vorhaben hervorgehoben wird, so dürfte dies vorwiegend nur geschehen, um dem Plan eine breitere Grundlage zu verschaffen.

Es wird also vorerst nachzuprüfen sein, inwieweit der Aachener Bergbau vor Ausbruch des englischen Bergarbeiterstreiks sich in einem Notstand befand.

Am einwandfreiesten wird diese Nachprüfung unter Heranziehung von Vergleichszahlen aus dem Ruhrgebiet stattfinden können. Bekanntlich hat das Ruhrgebiet sich in den Jahren 1925 und 1926 gezwungen gesehen, etwa 40 Zechen, darunter sehr große, stillzulegen, und trotz der dadurch bedingten Entlassung von über 100 000 Bergarbeitern mußte die übriggebliebene Belegschaft noch eine außergewöhnlich hohe Zahl von Feierschichten einlegen, die im März des Jahres 1926 über 900 000 betrug. Rechnet man die Feierschichten in Belegschaften um, so erhält man die Zahl der tatsächlich vollbeschäftigten Arbeiter. Diese Zahl hat

#### Zusammenstellung 1.

Monatliche Fördermenge und Haldenbestand an Kohlen und Koks im Ruhrbezirk in den Jahren 1913, 1925 und 1926.

Jahr und Monat	Geförderte Steinkohlen in t	Haldenbestand in Tonnen		
		an Steinkohlen	an Koks	Zusammen
<b>1913</b> (Monatsdurchschnitt)	9 519 000	—	—	—
<b>1925</b>				
Januar . . . . .	9 560 000	2 648 000	1 870 000	4 518 000
April . . . . .	8 300 000	3 607 000	2 545 000	6 152 000
Juni . . . . .	7 882 000	3 410 000	2 935 000	6 345 000
September . . . . .	8 783 000	2 936 000	2 916 000	5 852 000
<b>1926</b>				
Januar . . . . .	8 402 000	2 310 000	3 078 000	5 388 000
April . . . . .	7 757 000	2 635 000	3 484 000	6 119 000

sich von Januar 1925 bis zum Tiefstand im März des Jahres 1926 um rund 125 000 Mann (von 465 000 auf 340 000) vermindert. Überaus lehrreich übrigens ist die Feststellung, daß im November des Jahres 1926 trotz Vollbeschäftigung der Zechen die Belegschaft immer noch um 65 000 Mann geringer war als im Januar 1925. Dies dürfte zum Teil ein Erfolg der Rationalisierung im Ruhrbergbau sein, d. h. der Verdichtung der Förderung auf die leistungsfähigeren Zechen. Die Förderziffern und die Entwicklung der Haldenbestände im Ruhrgebiet (Zusammenstellung 1) geben ein ähnliches Bild schwerer Krise; ja die im Jahre 1926 bis zum April rasch ansteigenden Haldenbestände deuten darauf hin, daß die Stilllegungsaktion noch bei weitem nicht ausreichend war. Stilllegung von Zechen, Minderung der Belegschaft um ein Viertel innerhalb 15 Monaten, Feierschichten der verbleibenden Belegschaft, rasch ansteigende Haldenbestände, das ist das Bild des Ruhrkohlenbergbaues im April 1926. Wie angenehm davon die Lage im Aachener Bergbau abweicht, zeigt Zusammenstellung 2.

#### Zusammenstellung 2.

Entwicklung der Belegschaft und der Förderung im Aachener Steinkohlenbergbau in den Jahren 1913, 1925 und 1926.

Jahr und Monat	Stärke der Belegschaft	Monatlich geförderte Steinkohlen in t
<b>1913</b> (Monatsdurchschnitt)	15 955	272 000
<b>1925</b>		
Januar . . . . .	18 403	296 000
Dezember . . . . .	18 586	327 000
<b>1926</b>		
Januar . . . . .	18 991	335 000
Februar . . . . .	19 069	323 000
März . . . . .	19 314	375 000
April . . . . .	19 411	346 000
November . . . . .	22 840	442 125

Nicht Einschränkung, sondern langsame, aber stetige Zunahme von Belegschaft und Förderung bei gleichzeitigem Fehlen von nennenswerten Haldenbeständen lassen den Aachener Bergbau trotz der allgemeinen deutschen Wirtschaftskrise als in gesundem Aufstieg befindlich erscheinen. Eine derartige Entwicklung zeigt mit Ausnahme von Deutsch-Oberschlesien kein anderes deutsches Steinkohlenrevier.

Wenn also im Gesamtergebnis weder der Wettbewerb der holländischen und belgischen Bergwerke noch die ungünstige Frachtenlage zum Ausdruck kommen, so bleibt zu untersuchen, inwieweit diese Gefahren überhaupt bestehen und in welchem Maße sie sich auswirken könnten.

Es ist Tatsache, daß der holländische Bergbau im Limburger Becken eine rasche Entwicklung nimmt. Die Förderung betrug:

im Jahre 1913 . . . . .	1,878 Millionen t
" " 1920 . . . . .	3,941 " t
" " 1925 . . . . .	7,116 " t

und soll im Jahre 1928 schon 10 Millionen t erreichen. Im anschließenden belgischen Campinebecken betrug die Förderung im Jahre 1913 0,8 Millionen t, 1926 schätzungsweise 4,5 Millionen t und soll im Jahre 1930 ebenfalls 10 Millionen t erreichen.

Angesichts dieser Entwicklung könnte man allerdings befürchten, daß sowohl das Aachener als das Ruhrgebiet in Holland und Belgien künftig fühlbare Absatzverluste erleiden werden. Tatsächlich hat aber das Wurmgebiet nach Holland nur 154000 t, also nur 5,7% seiner Förderung im Jahre 1913 abgesetzt, und diese Zahl betrug im Jahre 1925 immer noch 52000 t. Im Jahre 1913 betrug der Gesamtabsatz der Aachener Kohle nach Frankreich, Luxemburg und Belgien 1,005 Millionen t und hat im Jahre 1925 nicht abgenommen, ist vielmehr gestiegen auf 1,239 Millionen t.

### Zusammenstellung 3.

Zu- oder Abnahme der Frachten in v. H. der Vorkriegssätze von Eschweiler und Gelsenkirchen.

Nach	Von Eschweiler	Von Gelsenkirchen
Mannheim		
a) gebrochene Fracht . . .	+ 47%	+ 55%
c) Bahnfracht . . . . .	+ 40%	+ 38%
Antwerpen		
a) gebrochene Fracht . . .	+ 26%	+ 30%
b <sub>1</sub> ) Bahnfracht (Ortssendungen) . . . . .	- 12%	+ 25%
b <sub>2</sub> ) Bahnfracht (Ausfuhrsendungen) . . . . .	- 11%	+ 30%
Hamburg . . . . .	+ 35%	+ 46%
Bremen (Ortssendungen) . . .	+ 15%	+ 32%
Basel (Bad. Bahnhof) . . . . .	+ 19%	+ 13%
München . . . . .	+ 3%	+ 1%
Bern . . . . .	+ 42%	+ 53%
Brüssel . . . . .	- 14%	+ 16%
Hayingen . . . . .	+ 17%	+ 23%
Mailand . . . . .	- 1%	+ 11%

Der Gesamtabsatz Aachens nach Holland und Belgien betrug im Jahre 1913 rund 620000 t. Selbst wenn dieser Absatz wirklich ganz verloren gehen sollte, könnte dieser Verlust unmöglich die Forderung nach einem Kanal rechtfertigen, dessen Bau 240 Millionen Mark kosten wird.

Auch die Behauptung, daß die Entwicklung der Frachten, besonders die Einführung der Staffeltarife das Aachener Gebiet benachteiligt habe, und zwar besonders im Vergleich zum Ruhrgebiet, kann nicht als zutreffend angesehen werden und war von vornherein unwahrscheinlich, denn gerade der Zweck der Staffeltarife ist es, die Grenzbezirke tarifarisch an das Reich näher zu bringen, sie zu begünstigen. Die Zusammenstellung 3 gibt einen Vergleich über die prozentuale Erhöhung der Frachten von den beiden Schwerpunkten des Aachener und des Ruhrbezirks, Eschweiler und Gelsenkirchen, im Jahre 1926 gegenüber dem Stand von 1913 und liefert den Nachweis, daß von einer tarifarischen Benachteiligung des Aachener Bezirks durch die Reichsbahn keinesfalls die Rede sein kann.

Über ihre Fähigkeit, den etwa anfallenden Verkehrszuwachs zu bewältigen, erklärt andererseits die Reichsbahn folgendes<sup>1)</sup>:

„Der weitaus größte Teil der Abfuhr aus dem Aachener Gebiet nach dem Rhein liegt auf den Strecken:

Aachen—Düren— $\left\{ \begin{array}{l} \text{Neuß} \\ \text{Köln} \\ \text{Coblenz über Rheinbach, und} \end{array} \right.$   
Aachen—Rheydt—Neuß.

Es handelt sich um zweigleisige Hauptbahnen großer Leistungsfähigkeit. Die am meisten belasteten Abschnitte sind Aachen-Düren und Aachen-Rheydt. Die tägliche Belastung dieser Abschnitte betrug in beiden Richtungen zusammen:

	1913	1917	1920	1926 April	1926 Oktober
Aachen—Düren	175 Zg.	204 Zg.	153 Zg.	92 Zg.	117 Zg.
Aachen-Rheydt	163 „	133 „	159 „	131 „	144 „

Beide Strecken können aber mit Sicherheit je 90 Züge in jeder Richtung täglich leisten.

Die weiter in Betracht kommende Strecke:

Aachen-Nord—Würselen—Jülich—Hochneukirch—  
Stolberg (Neuß).

ist eingeleisig und weist zur Zeit nur geringen Verkehr auf; sie kann täglich mindestens 30 Züge in jeder Richtung tragen. Der starke Zuwachs von April bis Oktober 1926 auf den beiden erstgenannten Strecken ist ganz überwiegend durch Steigerung der Ausfuhr von Ruhrkohle über Aachen und Walheim infolge des englischen Streiks und ferner durch die billigen belgischen Tarife hervorgerufen. Der Ruhr-Mosel-Verkehr ist infolge des Tiefstandes des belgischen Frankens zeitweise völlig auf den Weg über Stolberg abgewandert. Der Kohlenausfuhrverkehr infolge des englischen Streiks, der Tarifunterschiede und der Wiederaufbaukohlenlieferungen beansprucht auf der Strecke Aachen-Düren zur Zeit durchschnittlich täglich 15 Züge und auf der Strecke Aachen-Rheydt 35 Züge zu rund 900 Nettotonnen, zusammen also 50 Züge zu 45000 t. Das entspricht einer Jahresleistung von 13,5 Millionen t. Das zurücklaufende Leermaterial wird zu einem kleinen Teil den Aachener Zechen zugeführt, der weitüberwiegende Rest läuft unausgenutzt nach anderen Bedarfsgebieten ab. Es folgt daraus, daß der heutige Eisenbahnbetrieb schon ohne jede Vermehrung der Zugzahlen, ohne jeden Mehreinsatz von Lokomotiven und Personal lediglich durch Ausnutzung der Leerzüge auf den beiden Hauptabfuhrlinien mehr als das Doppelte an Kohlen nach dem Rhein würde bringen können, als überhaupt für den Kanal (5,6 Mill. t.) vorgesehen ist.

Die Abbeförderung der 5,6 Millionen t Massengut auf dem Bahnweg würde nur 18 Züge zu 1000 t werktäglich erfordern. Die 18 Züge ergeben eine Mehrbelastung der zweigleisigen Abfuhrstrecken um je 8 und der eingeleisigen um 2 Züge. Die Mehrbelastung ist also rund 12% der heutigen Streckenbelegung und fällt betrieblich nicht ins Gewicht.

Geht die Kohlenausfuhr der Ruhr über Aachen stark zurück, womit nach dem Ende des englischen Streiks bestimmt zu rechnen ist, so werden zur Abfuhr einer

<sup>1)</sup> Stellungnahme der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu den Wasserstraßen, insbesondere zu dem Bau des Hansa-Kanals und des Aachen-Neußer-Kanals.

im Sinne des Kanalprojekts gesteigerten Produktion des Aachener Gebietes Leerzüge besonders zugeführt werden müssen; für die Durchführung dieser Züge bietet der Ausfall der jetzigen Vollzüge aus der Ruhr mehr als ausreichenden Raum. Auch tritt in der Beförderung eine Erleichterung ein, weil die bergwärts zuzuführenden Leerzüge weniger Zugläufe beanspruchen als die jetzt zu befördernden Vollzüge; ebenso können die künftig talwärts laufenden Vollzüge aus dem Aachener Gebiet nach dem Rhein mit höherer Last als die jetzigen Vollzüge auf der Ruhr nach Belgien abgerichtet werden; sie werden 1000—1200 Nettotonnen übernehmen können, ohne daß andere Lokomotiven einzusetzen sind. Die Leistungsfähigkeit ist deshalb ohne dichtere Streckenbelegung noch um etwa 3 Millionen höher bei Beförderung der Aachener Kohle zum Rhein, als bei der Beförderung der Ruhrkohle nach Belgien. Erfolgt die Abfuhr eines Teils der Produktion in Großgüterwagen, so steigt die Leistungsfähigkeit der beiden Hauptabfuhrlinien mindestens auf das dreifache der Kanalleistung.

Die dritte eingleisige Abfuhrlinie Aachen Nord—Hochneukirch wird nach reichlicher Berücksichtigung des sonstigen Verkehrs, nach Einsatz schwerer Lokomotiven, 25 Züge zu mindestens 1000 Nettotonnen, also eine zusätzliche Jahresleistung von 7,5 Millionen t tragen können.

Jede der drei Abfuhrlinien ist also für sich allein imstande, den Gesamtkohlenverkehr zu leisten, der auf den Kanal gelegt werden soll.

Bevor die triftigste Begründung für das Verlangen nach dem Aachen-Rhein-Kanal erörtert wird, bleibt nur noch die Frage zu beantworten, ob die Erbauung des neuen Campine-Kanals durch Belgien und des Juliana-Kanals durch Holland sich so auswirken werden, daß selbstverständliche Folge die Forderung nach dem Aachen-Rhein-Kanal sein muß. Was den Campine-Kanal angeht, so ist dies zu verneinen. Durch diesen Kanal, der das Kohlengebiet der Campine mit Antwerpen verbinden soll, entsteht dem Aachener Gebiet kein Wettbewerb. Die Kohle, die nach Antwerpen kommt, verschwindet hingegen vom europäischen Markt, und dort wird sie nötig gebraucht als Rückfracht für die in Ballast ausgehenden Seedampfer. Außerdem ist Belgiens Überfluß an Kohle vorläufig nicht zu überschätzen. Denn in den beiden letzten Jahren 1924 und 1925 hatte das Land bei einer Förderung von jährlich etwas über 23 Millionen t Steinkohle einen Verbrauch von 30—31 Millionen t, also einen Einfuhrbedarf von rund 8 Millionen t jährlich. Infolge des Sortenaustauschs ist die Einfuhr noch stärker gewesen, rund 12 Millionen t, wofür eine Ausfuhr von rund 4 Millionen t stattgefunden hat, von denen aber nichts nach Deutschland gegangen ist.

Anders dürfte die Frage in bezug auf Holland zu beantworten sein. Der Bau des Juliana-Kanals und der geplante Kanal von der Maas zum Waal, zwischen Mook und Nymegen, sind sicher nicht nur in der Absicht unternommen worden, um die Kohle nach Rotterdam und Amsterdam, sondern vor allem auf kürzestem Wasserwege nach dem Oberrhein zu bringen. Holländische Kohle ist schon in Neuß nach dem Oberrhein umgeschlagen worden, und Anträge auf direkten Anschluß der holländischen Zechen zum Reichsbahnnetz und auf Einführung von Ausnahmetarifen zum Umschlag in Neuß zeigen, welche Richtung die Entwicklung nimmt. Hinzu kommt, daß der Ausfuhrwille des holländischen Bergbaues nach Deutschland noch dadurch deutlich in die Erscheinung tritt, daß Holland im Zusatzabkommen zum deutsch-niederländischen Handelsvertrag ein Einfuhrkontingent an Steinkohle nach Deutschland erlangt hat, das ab 1. Mai 1926 monatlich 70 000 t und ab 1. August 1926 monatlich 80 000 t beträgt. Zwar ist dieses Kontingent, in der Hauptsache wohl infolge des englischen Bergarbeiterstreiks, noch nicht ausgenutzt worden. Wo aber

holländische Kohle auf dem Oberrhein aufgetreten ist, hat sie die deutsche Kohle um *M* 2.— bis *M* 3.— je Tonne unterboten. Außerdem ist die Spanne zwischen Förderung und Verbrauch in Holland bei weitem nicht so stark wie in Belgien. Sie betrug im Jahre 1924 3,6 Millionen t, wird also sehr bald überhaupt verschwinden, und statt des Zuschußbedarfes wird Überschuß eintreten. Wenn aber holländische Kohle in größeren Mengen zum Oberrhein kommt, so wird sie nicht allein die Aachener, sondern vor allem die Ruhrkohle verdrängen, die sie schon in ganz anderem Ausmaße als die Aachener Kohle aus Holland selbst verdrängt hat. Denn während die deutsche Gesamteinfuhr an Steinkohle nach Holland im Jahre 1913 rund 7,8 Millionen t betrug, hat sie sich im Jahre 1925 auf 7,0 Millionen t ermäßigt. Da, wie weiter oben erwähnt, 100 000 t als Verlust des Aachener Gebietes zu buchen sind, gehen die restlichen 700 000 t Ausfuhrverlust zu Lasten des Ruhrgebietes. Nicht also das Aachener Gebiet, sondern vielmehr das Ruhrgebiet müßte Abwehrmaßnahmen gegen die Entwicklung des holländischen Bergbaues und des holländischen Kanalnetzes fordern.

Bei dieser Gelegenheit wird seitens des Aachener Bergbaues gerne der Einwand gemacht, daß holländische Kohle nur die Aachener Kohle verdrängen könne, denn nur diese beiden seien sortengleich, während die Ruhrkohle ganz andere Sorten führe. Demgegenüber sei auf zwei Gutachten hingewiesen, die diese Behauptung als unzutreffend bezeichnen. Prof. Dr. ing. Heise sagt in seiner Untersuchung<sup>1)</sup>: „Die Sorten sind in den beiden Revieren völlig gleichwertig und für dieselben Zwecke gleichmäßig verwendbar, und zwar unbeschadet der geringen Unterschiede in bezug auf den Gehalt an flüchtigen Bestandteilen sowie hinsichtlich der Wärmeeinheiten“ und der Vertreter des Reichskohlenkommissars erklärte vor dem Verkehrsausschuß des Reichstages als Zusammenfassung eingehender Darlegungen<sup>2)</sup>: „Das Aachener Revier und Holland einerseits und das Ruhrrevier andererseits weisen zwar eine Verschiedenheit in den Sorten auf. Es findet aber dennoch ein Wettbewerb zwischen diesen Revieren in erheblichem Umfange statt. Man wird sagen können, daß die Kohlensorten der einzelnen Reviere untereinander durchaus vertauschbar sind.“

Der eigentliche Grund für die Forderung auf Erbauung des Kanals ist der Wunsch des Aachener Bergbaues, seine Förderung ganz bedeutend zu steigern und für die Mehrförderung sich neue Absatzgebiete zu erschließen. Der Geschäftsbericht der Industrie- und Handelskammer Stolberg für das Jahr 1925 besagt darüber:

Durch enge Beziehungen zu Konzernwerken der Eisenerzeugung und -verarbeitung sind die maßgebenden Bergwerksunternehmen des Bezirks in der Lage, ihre Koksproduktion im Auslande unterzubringen. Es kommt hinzu, daß durch erhöhten Bedarf der luxemburgischen Eisenindustrie für den zu ihr in Beziehung stehenden Eschweiler Bergwerksverein sogar die Möglichkeit besteht, in nächster Zeit bereits seine Koksproduktion zu verdoppeln. Das Gesamtförderergebnis muß also wesentlich gesteigert werden. Voraussetzung für die Steigerung der Koksproduktion aber ist, daß die nicht zur Verkokung geeignete Kohle ihren Absatz auf angestammten Absatzgebieten in Süddeutschland und im Süden suchen kann, und zwar zu Bedingungen, die nicht von vornherein durch außergewöhnlich ungünstige Frachtverhältnisse den Konkurrenzgebieten gegenüber unträglich erschwert werden.

Diese Ausführungen sowie die in den „Wirtschaftlichen Grundlagen für die Erbauung einer Wasserstraße von Aachen zum Rhein“ enthaltenen Angaben über

<sup>1)</sup> Gutachten betreffend die wirtschaftlichen Wirkungen eines Aachen—Rhein-Kanals von Dr.-Ing. Ottmann, Dr. Wirminghaus, Prof. Dr.-Ing. Heise.

<sup>2)</sup> Reichstagsdrucksache III 1924/26, Nr. 2628.

die beabsichtigte Erhöhung der Förderung im Aachener Bergbau, die im Jahre 1925 3,670 Mill. t betrug, im Jahre 1926 rund 1 Mill. t mehr betragen wird, im Jahre 1930 10,4 Mill. t, und im Jahre 1933 sogar 11,4 Mill. t erreichen soll, geben also klar zu erkennen, daß es sich nicht um die Bekämpfung einer Notlage, sondern daß es sich vielmehr um ein großangelegtes Ausbreitungsbestreben auf weite Sicht handelt.

Das Aachener Gebiet beansprucht für sich also dieselbe Entwicklung, die Belgien und Holland für ihre neuen Bergbaugelände vorgesehen haben. Es wird dabei betont, daß das, was für Belgien und Holland richtig sei, für Aachen nicht falsch sein könne. Dennoch liegen die Verhältnisse grundverschieden. Belgien und Holland erstreben vorerst durch die Förderung eines eigenen starken Kohlenbergbaues ihre Länder in der Brennstoffversorgung selbständig zu machen und von ausländischer Kohleneinfuhr zu befreien, ein Ziel, das richtig bleibt, auch wenn der Kohlenabsatz auf dem Weltmarkt stockt. Der Aachener Bergbau dagegen will, lediglich zu eigenem Frommen, die Förderung steigern, um sich hierfür auf dem übersättigten Kohlenmarkt neue Absatzgebiete zu Lasten anderer deutscher Reviere zu suchen.

Bei der obenerwähnten Steigerung der Förderung wird Aachen nach Abzug des Selbstverbrauchs, der Deputatskohle usw., folgende Mehrmengen im Jahre 1930 auf den Markt bringen:

	1925	1930	Mehrmengen 1930
	t	t	t
Nicht verkockbare Fettkohle . . . . .	917 000	3 100 000	2 180 000
Halbfett- und Magerkohle . . . . .	740 000	1 600 000	860 000
Brech- und Siebkoks . . . . .	160 000	540 000	380 000
Großkoks . . . . .	800 000	2 740 000	1 940 000
Insgesamt rund . . . . .	<u>2 600 000</u>	<u>8 000 000</u>	<u>5 400 000</u>

Die Mehrmengen an Großkoks sollen nach den Aachener Angaben auf den Werken der Arbed untergebracht werden. Allerdings behauptet der Ruhrbezirk, daß auch diese Mengen ihm verlorengehen werden. Für die verbleibenden 3,5 Mill. t muß neues Absatzgebiet gesucht werden, und zwar sollen gehen

nach dem Rheingebiet von Düsseldorf bis Coblenz . . . . .	390 000 t
nach dem oberrheinischen Gebiet von Coblenz aufwärts . . . . .	1 153 000 t
nach Süddeutschland, Schweiz, Italien . . . . .	1 751 000 t
Insgesamt . . . . .	<u>3 294 000 t</u>

Es drängt sich die Frage auf: Wird der Kohlenmarkt im allgemeinen und der süddeutsche Markt insbesondere für diese Mehrmengen von 5,4 bzw. 3,5 Mill. t aufnahmefähig sein? Diese Frage ist in beiden Fällen zu verneinen, denn es ist bekannt, daß der Steinkohlenverbrauch in den letzten Jahrzehnten durch den Ausbau der Wasserkraft für die Erzeugung elektrischen Stromes, durch die Verwendung von Heizölen, insbesondere an Stelle der Bunkerkohle, durch die Verbesserung der Wärmewirtschaft sowie schließlich durch das Vordringen der Braunkohle, sich wesentlich vermindert hat. Diese Ursachen der Verminderung des Steinkohlenverbrauchs aber werden auch weiterhin, und in steigendem Maße, sich bemerkbar machen. Die Verminderung des europäischen Kohleabsatzes aber ist außer in dieser allen Weltteilen gemeinsamen Entwicklung darin zu suchen, daß die fremden Erdteile sich mehr und mehr von europäischer Kohle freigemacht haben durch eine starke Steigerung ihrer eigenen Förderung. Es ist also damit zu rechnen, und es ist dies von ungeheurer Bedeutung für den europäischen Kohlenbergbau, daß der

augenblickliche Rückgang der Förderung aller Voraussicht nach ein Dauerzustand werden wird.

Auch Deutschland nimmt an dieser Sachlage unentrinnbar teil. Ja, es ist sogar zu befürchten, daß Deutschland dadurch, daß Holland und Belgien mit aller Macht bestrebt sind, sich von fremder Kohleneinfuhr, und zwar ist das in der Hauptsache deutsche Kohle, frei zu machen, unter dem Absatzmangel noch stärker leiden wird, als die übrigen europäischen Länder. Deutschland wird also viel mehr als auf eine Vermehrung seiner Förderung auf eine Rationalisierung seines Kohlenbergbaues hinarbeiten müssen.

Noch geringer als auf dem Kohlenmarkt überhaupt erscheint die Möglichkeit der Unterbringung der Aachener Mehrförderung in Süddeutschland. Zwar behauptet Aachen, damit nur ausländische Kohle verdrängen zu wollen. Demgegenüber erklärte aber der Vertreter des Reichskohlenkommissars vor dem Verkehrsausschuß des Reichstages:

„Vom Aachener Revier wurde nach Süddeutschland im Monatsdurchschnitt an Steinkohlen versandt:

Im Jahre 1913 . . . . .	16 000 t
„ 1925 . . . . .	24 000 t
„ 1. Vierteljahr 1926 . . . . .	44 000 t
„ 1. Halbjahr 1926 . . . . .	49 000 t

Der Absatz des Aachener Reviers nach Süddeutschland hat sich mithin gegenüber 1913 verdreifacht. Der Gesamtempfang Süddeutschlands an Steinkohle hat im Monatsdurchschnitt des ersten Halbjahres 1926 660 000 t betragen. Davon stammten aus dem

Ruhrrevier . . . . .	388 000 t	Saarrevier . . . . .	66 000 t
Oberschlesien . . . . .	91 000 t	England . . . . .	8 000 t
Niederschlesien . . . . .	20 000 t	Lothringen . . . . .	5 000 t
Aachen . . . . .	49 000 t	Holland/Tschechoslowakei . . . . .	15 000 t
Sachsen . . . . .	18 000 t		

Da das Saarrevier für die vorliegende Betrachtung nicht als ausländische Kohle angesehen werden kann, hat der Bezug Süddeutschlands an ausländischer Kohle im Monatsdurchschnitt nur 28 000 t betragen. Hiervon entfallen auf Hausbrandkohlen nur verschwindend geringe Mengen. Was dann weiter die Frage anlangt, wie sich die Absatzverhältnisse in Süddeutschland stellen würden, wenn der Aachener Kanal gebaut wäre, so rechne Aachen damit, im Jahre rund 3 Mill. t Kohle mehr auf den Rhein zu bringen als jetzt, im Monatsdurchschnitt also 350 000 t. Daraus soll eine stärkere Belieferung von der Schweiz, von Italien, im wesentlichen aber von Süddeutschland, bestritten werden, nach letzterem Gebiet rund 180 000 t monatlich. Das Saarrevier hatte in der Vorkriegszeit einen Absatz nach Süddeutschland von monatlich 250 000 t. Es setzt jetzt 66 000 t ab und würde, wenn es wieder zu Deutschland zählt, also mindestens noch weitere 180 000 t nach Süddeutschland absetzen wollen. Das würde einen Mehranspruch auf Absatz nach Süddeutschland seitens des Aachener Reviers und des Saarreviers von zusammen 360 000 t monatlich ergeben gegenüber einem jetzigen Gesamtbezug an in- und ausländischer Kohle von 660 000 t. Es erscheint ausgeschlossen, daß sich der Gesamtbedarf Süddeutschlands in dieser enormen Weise heben könnte.“

Der Anspruch des Saarreviers, nach der Rückkehr zu Deutschland seinen früheren Kohlenabsatz nach Süddeutschland wiederzuerlangen, ist besonders wichtig. Das Saarrevier hat denn auch sofort seine Wünsche angemeldet und für den Fall

des Zustandekommens des Aachener Kanals seinerseits den Bau eines Kanals von Saarbrücken nach dem Rhein gefordert. Würde aber das Saarrevier den früheren Absatz von 3 Mill. t und das Aachener Gebiet den Mehrabsatz einer gleich großen Menge in Süddeutschland unterbringen, so könnte dies, angesichts der Unmöglichkeit, den Gesamtabsatz zu steigern, nur auf Kosten anderer deutscher Kohlengebiete, vorwiegend aber des Ruhrgebietes, geschehen können, das dann seinen ganzen süd-deutschen Absatz verlieren müßte.

Nicht also Gewinn neuen Absatzes für den deutschen Kohlenbergbau, sondern lediglich Verschiebung der Absatzgebiete zugunsten Aachens und zum Nachteil von Ruhr und Saar, wären die Folgen der Erbauung des Aachen-Rhein-Kanals.

Verschärft werden die Bedenken gegen den Kanal durch die hohen Zuschüsse, die sein Bau und Betrieb erfordern würden. Nach Schätzung von Aachener Seite sollen bei Betriebseröffnung auf dem Kanal befördert werden:

Kohlen aus dem Aachener Gebiet nach dem Oberrhein . . . . .	3 294 000 t
Kohlen aus dem Ruhrgebiet nach Aachen . . . . .	420 000 t
Schwer Güter in Empfang und Versand . . . . .	1 402 000 t
Durchlauf- und Stückgüter . . . . .	500 000 t
Insgesamt . . . . .	<u>5 616 000 t</u>

Diese Zahl erscheint übertrieben günstig ermittelt worden zu sein. So konnte z. B. der Absatz von 3,3 Mill. t Kohle am Oberrhein eben als unwahrscheinlich bezeichnet werden. Der Versand an Ruhrkohle nach dem gesamten M.-Gladbach-Aachener Bezirk hat im Jahre 1925 nur 480 000 t betragen. Derjenige Teil aber, der gegebenenfalls auf den Kanal übergehen könnte, wird seitens der Versender im Ruhrgebiet auf höchstens 100 000 t angegeben gegenüber einer Schätzung von 420 000 t (in früheren Schätzungen rechnete Aachen sogar mit 1,2 Mill. t) seitens der Kanalfreunde.

Selbst aber, wenn man die Aachener Angaben gelten läßt, erscheint die Maßnahme nicht wirtschaftlich. Das Baukapital von rund  $\mathcal{M}$  200 000 000.— erfordert jährlich

bei 6%iger Verzinsung und 1%iger Tilgung . . . . .	$\mathcal{M}$ 14 000 000.—
Die jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten sollen betragen (nach Aachener Angaben) . . . . .	2 294 000.—
Die Ausgaben insgesamt . . . . .	<u><math>\mathcal{M}</math> 16 294 000.—</u>

Dem stehen gegenüber, ebenfalls nach Aachener Angaben, die Einnahmen an Kanal- sowie Hafengebühren von  $\mathcal{M}$  4 830 000.—, so daß ein jährlicher Fehlbetrag von  $\mathcal{M}$  11 464 000.— verbleibt, d. h. je beförderte Tonne ein Zuschuß von  $\mathcal{M}$  2,05 aus öffentlichen Mitteln, ein Zuschuß, der, falls die angenommenen Verkehrsziffern nicht erreicht werden, sich noch wesentlich höher stellen dürfte.

Zu den Kosten für den Kanalbau würden noch die Kosten für die Ansiedlung der im Aachener Gebiet neu benötigten und im Ruhrgebiet abzulegenden Bergarbeiter kommen. Das Aachener Gebiet leidet heute schon unter Mangel an Bergarbeitern. Die beabsichtigte Mehrförderung fordert aber eine Erhöhung der Belegschaft um 17 000 Mann, für die, nach Aachener Angaben, 11 000 neue Wohnungen mit öffentlichem Zuschuß zu bauen wären. Nach den früheren Ausführungen würde aber jeder in Aachen neu angesiedelte und neu fördernde Bergarbeiter nicht eine Verminderung der Erwerbslosenzahl, als vielmehr einen neuen Erwerbslosen in einem anderen deutschen Bergrevier bedeuten.

Geben die zu befürchtenden innerwirtschaftlichen Auswirkungen des Aachen-Rhein-Kanals zu schweren Bedenken gegen das Vorhaben Anlaß, so kommen noch zwei schwerwiegende außenpolitische Gefahren hinzu:

Es war schon weiter oben davon die Rede, daß die holländische Kohle wiederholt versucht hat, auf dem kürzesten Wege nach Neuß und dem Oberrhein zu gelangen. Die Gefahr liegt nahe, daß der Kanal zu einem neuen Einbruchstor für Holland nach dem Rhein werden würde. Mit Recht stellt Geheimrat de Thierry in einem Gutachten fest, daß die holländische Kohle allein es sein wird, deren Verkehr die Wirtschaftlichkeit des Kanals sichern könnte.

Zwar hat die Handelskammer Stolberg auf eine diesbezügliche Anfrage des Reichswirtschaftsministers geglaubt, diese Befürchtung mit der Bemerkung widerlegen zu können, daß nach den jetzt geltenden Tarifen, die nach ihrer Berechnung eine Vorracht von rund  $\mathcal{M}$  3,90 je Tonne bis zum Kanal bedingen, dieser keine Anziehungskraft auf die holländische Kohle ausüben würde. Diese Gefahr ist jedoch weit ernster anzusehen. Es ist bekannt geworden, daß in Kreisen des holländischen Bergbaues der Kanalplan schon jetzt mit dem allergrößten Interesse und mit Genugtuung verfolgt wird. Weiter beruht die Berechnung der jetzigen Vorracht auf dem augenblicklichen deutsch-niederländischen Wechseltarif mit gebrochener Abfertigung; schon seit einiger Zeit werden aber Verhandlungen über Einführung eines direkten deutsch-niederländischen Gütertarifes mit durchgehender Abfertigung gepflogen, und es besteht die Möglichkeit, daß schon im nächsten Jahre der neue Tarif eingeführt wird. In ähnlichen Fällen der Einführung direkter Tarife hat man sich auf einen Nachlaß in Höhe von einem Drittel der Abfertigungsgebühren auf beiden Seiten geeinigt, so daß, wenn dieser Nachlaß auch im neuen niederländischen Tarif Platz greift, auf der deutschen Strecke für Kohlen eine Ermäßigung von etwa 35 Pfg. je Tonne eintreten würde. Da mindestens die gleiche Ermäßigung auf holländischer Seite zu erwarten ist, würde sich die Vorracht bis zum Kanal auf  $\mathcal{M}$  3,20 ermäßigen, während die Vorracht nach Rotterdam auf Grund des neuen Kontingenttarifes der holländischen Eisenbahnen  $\mathcal{M}$  3,65 beträgt. Der Anreiz, die Abfuhr über den Kanal vorzunehmen, würde dadurch noch erhöht, daß der Weg nach dem Oberrhein durch den Kanal um rund 330 km kürzer sein wird als über Rotterdam.

Auf das zweite außenpolitische Bedenken wurde schon eingangs hingewiesen. Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal in der durch den Friedensvertrag bestimmten Linienführung ist nicht geeignet, dem Hafen von Antwerpen neues Hinterland zu schaffen. Der Kampf um das Hinterland zwischen den deutschen, belgischen und italienischen Häfen spielt sich in Süddeutschland und der Schweiz ab. Nur ein möglichst rhein-aufwärts mündender Kanal kann Antwerpen in diesem Kampf zu Hilfe kommen. Hinzu kommt, daß Holland die Durchquerung seines Gebietes etwa in der Höhe von Venlo immer ungern sehen wird, da es daraus keinen Vorteil zu ziehen vermag, während eine Verbindung des neuen Campine-Kanals mit dem Aachen-Rhein-Kanal durch das Limburger Kohlenbecken hindurch sowohl Belgien als Holland überaus willkommen sein könnte. Für Belgien wäre besonders vorteilhaft, daß es bei dieser Linienführung außer dem neuen Campine-Kanal keinen zweiten Kanal bauen müßte. Es besteht demnach die Gefahr, daß unter Verzicht auf den Rhein-Maas-Schelde-Kanal Belgien von Deutschland die etwas nördlich von Aachen technisch durchaus mögliche Durchführung des Aachen-Rhein-Kanals zum neuen Campine-Kanal fordern und durchsetzen könnte, wodurch eine Wasserstraße zustande käme, die der deutschen Wirtschaft und den deutschen Nordseehäfen bei weitem abträglicher wäre als der Rhein-Maas-Schelde-Kanal. Diese Gefahr haben denn auch die deutschen Nordseehäfen sofort übersehen und in einer Eingabe der Industrie- und Handels-



kammern Hamburg, Bremen und Lübeck ihre Bedenken gegen den Aachen-Rhein-Kanal zum Ausdruck gebracht.

Nach alledem erscheint der Aachen-Rhein-Kanal nicht dasjenige Mittel zu sein, das zur Linderung der Wirtschaftsnöte, die das Aachener Gebiet mit dem übrigen Deutschland teilt, empfohlen werden kann. Die Rückführung des Aachener Hinterlandes in den Verband des Deutschen Reiches und die hilfreiche Unterstützung der westlichen Nachbarländer durch Deutschland bei den Bemühungen um die Stabilisierung ihrer Währung sowie eisenbahntarifarisches Maßnahmen dürften weit mehr als die Erbauung eines Aachen-Rhein-Kanals dem Aachener Gebiet und darüber hinaus der Wirtschaft des gesamten Vaterlandes die erhoffte Hilfe bringen.

## Die Bilanz der Deutschen Reichsbahngesellschaft und ihre Sonderheiten.

Von Diplomb Kaufmann Dr. Guido Fischer, Mannheim.

Die folgenden Ausführungen beabsichtigen nicht, eine Bilanzkritik zu geben. Dafür ist das Vergleichsmaterial noch zu gering. Wohl liegen jetzt<sup>1)</sup>, wie die beiden abgedruckten Bilanzschemata beweisen (Anl. 1 und 4), zwei Reichsbahnbilanzen vor, jedoch zeigen diese wesentliche Abweichungen untereinander. Die Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahngesellschaft vom 1. Oktober 1924 (Anl. 1) ist im allgemeinen die Schlußbilanz des früheren staatlichen Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“. In ihren Hauptteilen ist sie aus dem bisherigen staatlich kameralistischen Rechnungswesen der Reichsbahn herausgegangen und trägt daher deutlich dessen Kennzeichen an sich. Die Bilanz der Deutschen Reichsbahngesellschaft vom 31. Dezember 1925 zeigt bereits die Angleichung an kaufmännische Bilanzformen (Anl. 4).

Aus der Eröffnungsbilanz vom 1. Oktober 1924 (Anl. 1) seien zunächst die Verbindlichkeiten betrachtet. Diese — betriebswirtschaftlich ist dafür die Bezeichnung Passiva geläufiger — zerfallen in die Kapitalwerte und die Schulden. Als eigentümliche Gruppierung fällt hier zunächst auf, daß die Reparationsschuldverschreibungen inmitten des Eigenkapitals der Gesellschaft stehen, während sie unter die Schulden zu rechnen sind. Zu erklären ist diese Gruppierung mit dem Charakter der Reichsbahnfinanzierung, auf die ich bei dem Aktivposten „Betriebsrecht“ noch zu sprechen kommen werde.

Zwischen den beiden Aktienarten, die unter den Verbindlichkeiten ausgewiesen sind, besteht ein wirtschaftlicher Unterschied. Die Stammaktien bedeuten keinen Kapitalsanspruch an die Gesellschaft, da eine Auflösung derselben nicht möglich ist. Die von ihr verwalteten Vermögenswerte sind bei Erlöschen der Reichsbahn-„Gesellschaft“ dem Reich zurückzugeben, dafür erhält sie die Stammaktien im Betrag von 13 Milliarden zurück. Daher bestimmt auch die Gesellschaftssatzung (§ 25, Abs. 2, Ziffer 4), daß die Stammaktien während der Dauer der Gesellschaft unverändert mit diesem Betrag in den Jahresbilanzen eingesetzt werden müssen.

Die Vorzugsaktien in einer Höhe von 2 Milliarden haben einen anderen wirtschaftlichen Charakter. Bei ihnen findet sich eine Unterteilung, die einen Unterschied in der Verwertung des Finanzerlöses ausdrückt. Nach § 5 des Reichsbahngesetzes hat das Reich auf ein Viertel des Erlöses der Vorzugsaktien, die Gesellschaft

<sup>1)</sup> Der Aufsatz wurde bereits im Herbst 1926 geschrieben.

auf drei Viertel desselben Anspruch. Die Vorzugsaktien sind bei der Gründung der Reichsbahngesellschaft als Finanzierungsmöglichkeit gedacht gewesen, wenn eine Begebung weiterer Obligationen markttechnisch nicht möglich ist. Außerdem sollten es diese Vorzugsaktien auch dem Reich ermöglichen, seine Reparationsverpflichtungen des ersten Dawesjahres zu erfüllen. Dem Reich ist es jedoch geglückt, aus laufenden Haushaltsmitteln diese Verpflichtungen in einer Höhe von 500 Millionen Reichsmark abzudecken, so daß das Reich nicht gezwungen war, den ihm zustehenden Anteil der Reichsbahnvorzugsaktien zu verkaufen. Daher wurden dem Reich von der Deutschen Reichsbahngesellschaft anstatt der Verkaufssumme diese 500 Millionen Vorzugsaktien in natura übergeben. Die restlichen 1500 Millionen Vorzugsaktien, auf deren Erlös die Reichsbahngesellschaft Anspruch hat, waren am Tag der Bilanzerstellung (1. Oktober 1924) noch nicht begeben. Es ist daher unter den Aktiven ein gleich hoher Betrag als Korrekturposten eingesetzt.

Die „Betriebsrücklage“ der Eröffnungsbilanz in einer Höhe von 756 Millionen Reichsmark stellt eine offene Reserve dar. Dieser Posten ist aus der Schlußbilanz des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ übernommen. Dort ist dieser Betrag als Reingewinn des Unternehmens ausgewiesen.

Die Reparationsschuldverschreibungen in der Höhe von 11 Milliarden sind die Belastung der Reichsbahngesellschaft auf Grund des Dawesplanes, zu dessen Ausführung u. a. bekanntlich die Deutsche Reichsbahngesellschaft ins Leben gerufen worden ist. Die Reparationsschuldverschreibungen müssen jährlich mit 5% verzinst und mit 1% getilgt werden. Jedoch sind für die ersten drei Reparationsjahre die Jahresleistungen auf 200, 595 und 550 Millionen Reichsmark begrenzt.

Bevor die Posten der Verbindlichkeiten weiter untersucht werden können, ist zunächst auf der Vermögensseite der Bilanz das „Betriebsrecht“ näher anzusehen. Dieses ist mit 24,5 Milliarden Reichsmark eingesetzt. Zunächst ist wesentlich, daß die Reichsbahngesellschaft kein Eigentum an dem Reichseisenbahnvermögen besitzt. Es ist ihr nur ein „Betriebsrecht“ auf den und mit den reichseigenen Anlagen eingeräumt. Nach den Bestimmungen des Reichsbahngesetzes muß die Bilanz der Deutschen Reichsbahngesellschaft diejenigen Beträge nennen, welche die Grundlagen ihres Finanzaufbaues sind. Um diese Voraussetzungen zu erfüllen, ist es nicht notwendig, die verschiedenen Anlagewerte einzeln aufzuführen, die sich zudem nicht im Eigentum der bilanzierenden Gesellschaft befinden. Daher ist auch das „Betriebsrecht“ nicht weiter gegliedert, sondern drückt in einer Summe bilanzmäßig den Gegenposten zu den verschiedenen gesetzlichen Finanzverpflichtungen aus, die der Reichsbahngesellschaft obliegen. Es sind dies:

Stammaktien . . . . .	13 000 000 000 RM
Vorzugsaktien, deren Erlös der Deutschen Reichsbahngesellschaft zufließt . . . . .	1 500 000 000 „
Reparationsschuldverschreibungen . . . . .	11 000 000 000 „
	<hr/>
	24 500 000 000 RM

In dieses Betriebsrecht sind die 500 Millionen Vorzugsaktien, deren Erlös dem Reich zukommt, nicht mit eingerechnet. Denn ein bilanzmäßiger Gegenwert fällt hierfür der Deutschen Reichsbahngesellschaft nicht zu. Somit kann sich daraus auch keine Einwirkung auf das „Betriebsrecht“ ergeben, das nichts anderes als ein rechnungsmäßiger Gegenposten für die verschiedenen Finanzverpflichtungen ist.

Bei der Festlegung ihrer Höhe ging man bei der Gründung der Deutschen Reichsbahngesellschaft von dem statistischen Anlagekapital des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ aus. Von dieser Summe ist auch das retrograde Entstehen