

in Deutschland nur allzuleicht übersah oder unterschätzte, da sie beim Ausbau des eigenen Luftnetzes wegfielen; nämlich politische und militärische Gesichtspunkte. In der Geschichte des deutschen Luftverkehrs gab es bisher nur politische Hemmungen für den Luftverkehr, im Ausland oft das Gegenteil, nämlich politische Förderung. Ebenso wie im Kriegs- oder Handelsschiff sah man im Flugzeug ein Mittel politischer Repräsentation. Militärische Luftgeschwader flogen nach verbündeten Ländern, um die Freundschaft ihrer Luftflotten zu betonen, und in regelmäßig betriebenen Luftverkehrslinien erblickte man die beste Gelegenheit, dauernd die Flagge des Landes zu zeigen. So organisierte Frankreich seine große europäische Luftlinie zu den Hauptstädten der kleinen Entente, Warschau, Belgrad, Bukarest.

Noch deutlicher als hier die politischen Motive sind es bei der Organisation des großbritannischen Luftdienstes in den Kolonialgebieten militärische Vorteile, die den Ausschlag geben. Bei der militärischen Kontrolle seines mesopotamischen Kolonialgebietes stützt sich England seit längerer Zeit in erster Linie auf die dort stationierten Luftstreitkräfte. An Schlagfertigkeit wie an Schlagkraft erwiesen sie sich den Kolonialtruppen überlegen; innerhalb weniger Stunden war es mit ihrer Hilfe bei Ausbruch lokaler Unruhen möglich, in sonst sehr schwer zugänglichen Gebieten, militärische Wirkungen auszuüben, denen die Eingeborenen nichts Ebenbürtiges gegenüber zu setzen hatten, und die deshalb ihren Eindruck nicht verfehlten. Gerade durch diese Gebiete wird jetzt die erste große Koloniallinie des britischen Luftdienstes gelegt. Von Kairo führt sie über Bagdad und Basra am Persischen Golf entlang bis nach Karachi an der Grenze Indiens; Anfang 1927 soll sie eröffnet werden<sup>1)</sup>. Mit ihren Flughäfen, Tankstationen, Notlandeplätzen, mit der durch sie ermöglichten genauen Erforschung der meteorologischen und geographischen Verhältnisse bildet sie für die Sicherung des ganzen nahen und mittleren Ostens eine Etappenlinie ersten Ranges. — Nicht umsonst hat deshalb auf der Reichskonferenz 1926 der Luftminister Sir Samuel Hoare in seiner großen Rede vor den Premierministern der Dominions festgestellt, daß „the civil and military aspects of air communication are inextricable connected and the development of Imperial air lines, whether by aeroplane or airship is vital to Empire defence“. — Was es für ein Reich wie das britische wirtschaftlich und politisch bedeutet, wenn in Zukunft der Premierminister von Australien statt wie jetzt in 60 in 11 Tagen nach der Zentrale gelangen kann, braucht wohl nicht näher ausgeführt zu werden.

Derartige Einflüsse werden jedoch nicht den entscheidenden Richtungsfaktor der künftigen Entwicklung bilden können; je mehr der Luftverkehr anwächst, um so weniger wird es möglich sein, durch irgendeine Subventionspolitik sein Wachstum in eine bestimmte Richtung zu lenken, und um so stärker werden die ihm innewohnenden verkehrstechnischen Tendenzen zur Geltung kommen.

<sup>1)</sup> Ist inzwischen geschehen.

## Die Schifffahrtsstelle beim Bayerischen Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe.

Ein Rückblick auf die ersten fünf Jahre des Bestehens.

Von Ing. Dr. Klaus Serrat, Volkswirt R. D V., München.

### I. Vorgeschichte.

Die Hebung der Binnenschifffahrt, die in der jetzigen Zeit eine so bedeutende Rolle im Staatsleben einnimmt, wurde vor dem Kriege im Lande Bayern nicht besonders von staatlicher Seite aus gepflegt. Die Schifffahrt wurde nur von Privatgesellschaften ausgeübt, während jetzt der Bayerische Staat am Bayerischen Lloyd, der einzigen deutschen Donauschifffahrts-Aktiengesellschaft (Sitz in Regensburg) stark beteiligt ist. Die Verkehrsverhältnisse lagen in jedem Hafen anders. In Bayern behandelte vor dem Kriege die bayerische Eisenbahnverwaltung die Belange der bayerischen Häfen, während die bayerische Zollverwaltung den Betrieb der Häfen innehatte. Hafenreferate oder ähnliche Einrichtungen kannte man bei der Bauverwaltung nicht; wobei zugegeben werden muß, daß der Binnenschifffahrtsverkehr vor dem Kriege in viel ruhigeren Bahnen lief, als heute. Doch kann man auf den ersten Blick die damalige verstreute bayerische Binnenschifffahrtspolitik erkennen.

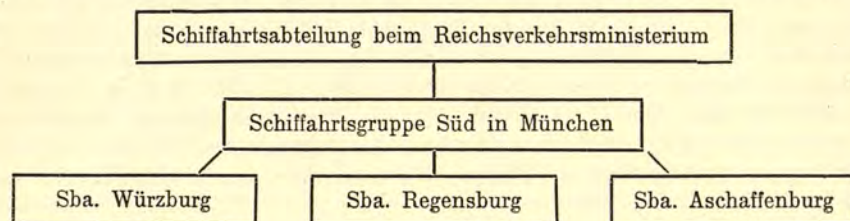
Mit Kriegsbeginn trat hierin eine Änderung ein. Die militärischen Erfordernisse machten die Ausnützung der Schifffahrt und Eisenbahn notwendig. So wurde für die deutsche Binnenschifffahrt eine eigene zentrale Stelle errichtet, die als Transportzentrale hervorragende Dienste leistete. Im Mai 1916 entstand eine Schifffahrtsbehörde als Organ des Feldeisenbahnchefs: „Die Schifffahrtsgruppe beim Chef der Eisenbahnabteilung des stellvertretenden Generalstabs der Armee“ — abgekürzt: „Sg“ —. Die Sg. bearbeitete die Nach-, Abschub- und sonstigen Transporte der Armeen des Ostens auf dem Seewege, sowie die hierfür in Betracht kommenden Binnenschifffahrtsstraßen der Heimat und des besetzten Gebietes“. Daneben suchte sie „der durch den Krieg notleidenden schifffahrttreibenden Bevölkerung lohnbringende Beschäftigung zu verschaffen“.

Bei der fortschreitenden Ausdehnung der kriegerischen Operationen entstanden für die Binnenschifffahrt neue Aufgaben, die durch eine umfassende Neuregelung im März 1917 gelöst wurden. Ihr Träger für die Wassertransporte war als Nachfolgerin der Sg. die „Schifffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens“, abgekürzt: „S.A.“. Außendienststellen wurden an allen wichtigen Verkehrsplätzen eingerichtet, mit Schifffahrtsbeauftragten — abgekürzt: „Sba“ — besetzt, denen an weniger wichtigen Plätzen „Betriebsstellen“ oder auch nur an Privatfirmen übertragene „Meldestellen“ unterstellt wurden. Nach der Revolution behielt die S. A. zunächst noch ihre militärischen Befugnisse in Unterstellung unter den Chef des Feldeisenbahnwesens. Für die infolge der Verkehrsnot auftretenden Aufgaben wurde die S. A. hierauf als zivile Reichsbehörde dem Reichsminister für die wirtschaftliche Demobilisierung unterstellt, um dann bei der Verreichlichung der Eisenbahnen und Wasserstraßen dem Reichsverkehrsministerium, Abteilung Wasserstraßen, unterstellt zu werden.

## II. Errichtung der Schiffsahrtsgruppe Süd bis zur Auflösung der Schiffsahrtsabteilung vom 1. Januar 1920 bis 31. März 1921.

Bereits vor der Verreichlichung der Eisenbahnen und Wasserstraßen wurde mit Erlaß der Schiffsahrtsabteilung (S.A.) beim Reichsverkehrsministerium vom 19. Dezember 1919 die „Schiffsahrtsgruppe Süd beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern“, mit dem Dienstsitz in München errichtet. Diese „Schiffsahrtsgruppe Süd“ war die jetzige Schiffsahrtsstelle beim Bayerischen Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe in ihrer ersten Gestalt. Zur Durchführung der dienstlichen Aufgaben wurde die „Schiffsahrtsgruppe Süd“ dem damaligen bayerischen Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten angegliedert.

Den Aufbau der Schiffsahrtsbehörden, soweit sie Bayern betrafen, zeigt nachfolgende kleine Aufstellung für die Zeit vom 1. Januar 1920 bis 31. März 1921:



Als allgemeine Aufgabe oblag der „Schiffsahrtsgruppe Süd“, zur Behebung der Verkehrsnot die Vertretung der Schiffsahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens bei den zuständigen süddeutschen Zentralbehörden sowie bei der Generalbetriebsleitung Süd in Würzburg wahrzunehmen und bei der Beobachtung und Regelung des Schiffsverkehrs und gebrochenen Verkehrs mitzuwirken. Das Arbeitsgebiet erstreckte sich auf den Main von der Landesgrenze bei Stockstadt bis Bamberg, auf den Ludwigs—Donau—Mainkanal von Bamberg bis Kelheim und auf die Donau von Kelheim bis Passau.

Zur Durchführung ihrer Aufgaben hatte die „Schiffsahrtsgruppe Süd“ ständige Verbindung mit den benachbarten außerbayerischen Schiffsahrtsbeauftragten, und zwar in Frankfurt für den Main und in Wien für die Donau.

Der „Schiffsahrtsgruppe Süd“ kamen hierbei folgende Aufgaben zu:

1. Die Verkehrs- und Umschlagsregelung in den bayerischen Main- und Donauhäfen, welche mit Hilfe der der „Schiffsahrtsgruppe Süd“ unterstellten Außendienststellen, den Schiffsahrtsbeauftragten (siehe obige Aufstellung), durchgeführt wurde. Zur Grundlage der Verkehrsregelung gehörte die Kenntnis der jeweiligen Verkehrslage bei Bahn und Schiffsahrt mit der Kenntnis der Fahrbarkeit der betreffenden Wasserstraße und eine wirtschaftliche Ausnützung der bestehenden Umschlagseinrichtungen. Zur Kenntnis der Verkehrslage waren die Schiffsahrtsbeauftragten in enger Fühlung mit den örtlichen Schiffsahrtsbetrieben und Eisenbahndienststellen; die Schiffsahrtsgruppe Süd mit dem Betriebsreferat des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten und der Generalbetriebsleitung Süd in Würzburg. Zur Kenntnis der Fahrbarkeit der Wasserstraßen erhielten die Schiffsahrtsbeauftragten ständig die Pegelstände und eventuelle Schiffsahrtshindernisse von den Straßen- und Flußbauämtern mitgeteilt. Die Verkehrsstatistik wurde von den Schiffsahrtsbeauftragten in Wochen- und Monatsberichten der Schiffsahrtsabteilung, der Schiffsahrtsgruppe Süd und den benachbarten Schiffsahrtsbeauftragten mitgeteilt.

2. Maßnahmen zur Förderung der Schiffsahrt durch Regelung ihrer Beziehungen zur Bahn und Spedition bei Verkehrsstörungen.

3. Ausführung von Reichstransporten auf der Donau. Die Ausführung derartiger Massengütertransporte auf dem Wasserweg auf Grund größerer Abschlüsse im Ausland oder in Nord- und Mitteldeutschland bedurfte hinsichtlich der Abnahme durch die Bahn, bzw. Schiffsahrt, gründlicher Vorbereitung wegen Wagengestellung, Wagenart und Schiffsraumgestaltung nicht allein für die Übergangsorte selbst, sondern auch über die bayerischen Grenzen hinaus, an Absende- bzw. Empfangsorten zur glatten Zu- oder Abfuhr. Ein Zusammenarbeiten der Schiffsahrtsgruppe Süd mit den genannten Stellen war daher dringendes Erfordernis.

4. Regelung der Verkehrsbeziehungen der bayerischen Schiffsahrt zur außerbayerischen Rhein-, Main- und Donauschiffsahrt. Durch den Krieg und den Friedensvertrag von Versailles hatte die deutsche Rhein- und Donauflotte derartige Verluste erlitten, daß das Zusammengehen deutscher Gesellschaften zu Arbeitsgemeinschaften mit außerdeutschen Gesellschaften vorübergehend oder dauernd für die Bewältigung abgeschlossener Massentransporte notwendig war. Auch kamen bei diesen Transporten Hilfeleistungen in Frage, welche durch die Fühlung der Schiffsahrtsgruppe Süd mit den außerdeutschen Schiffsahrtsgesellschaften speziell auf der Donau wirksam unterstützt wurden.

5. Versorgung der Schiffsahrt mit Bau- und Betriebsstoffen. Infolge ungenügender Belieferung des Bayerischen Lloyd und der Süddeutschen Donau-Dampfschiffsahrtsgesellschaft mit Bunkerkohle zur Zeit der Kohlenrationierung, übernahm die Schiffsahrtsgruppe Süd in Zusammenarbeit mit dem Reichskohlenkommissar die Versorgung der deutschen Donauschiffsahrt mit Bunkerkohle. Außerdem sorgte sie für flüssigen Zulauf von Bau- und Betriebsstoffen für die deutschen Donauschiffswerften.

6. Schiffsuntersuchungen. Ins Ausland zu verkaufende Schiffe und Bagger benötigten eine Ausfuhrerlaubnis durch die Schiffsahrtsabteilung, nach Auflösung der Schiffsahrtsabteilung durch die Außenhandelsstelle für Schiffe, Berlin. Die der Erlaubniserteilung vorausgehenden Schiffsuntersuchungen hatte die Schiffsahrtgruppe Süd vorzunehmen.

7. Ausstellung von Fahrterlaubnisscheinen. Für die Ausfuhr deutscher Schiffe über die deutsche Zollgrenze im Wechselverkehr und ins Ausland verkaufter Schiffe war der Besitz von Fahrterlaubnisscheinen vorgeschrieben, welche vom Sba. Regensburg ausgestellt und durch die Hauptzollämter Regensburg und Passau kontrolliert wurden. Durch diese Maßnahmen gelang es damals auch, der unerlaubten Abwanderung deutschen Schiffsraumes Einhalt zu tun.

## III. Angliederung der Schiffsahrtsgruppe Süd an das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, bis zur Angliederung an das Bayerische Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe

vom 1. April 1921 bis 1. Juli 1922.

Am 21. März 1921 wurde die Schiffsahrtsabteilung als eigenes Ressort in Berlin aufgelöst und Teile hiervon wurden dem Reichsverkehrsministerium angegliedert als Anfänge der Wasserstraßenabteilung. Damit verlor auch die Schiffsahrtgruppe Süd beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, ihre bis dahin noch gewährte Selbständigkeit. In Erfüllung ihrer Aufgabe gewann die Schiff-

fahrtsgruppe Süd immer innigere Fühlung mit der Abteilung III des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, und übernahm diese Arbeiten nach Auflösung dieser Abteilung III vollständig.

Für den Außendienst (Verkehrsmeldungen) wurden an Stelle der aufgelassenen Dienststellen der Sba. Würzburg und der Dienststelle Aschaffenburg das Verkehrsreferat der Eisenbahndirektion Würzburg, die Schiffahrtsgesellschaft „Demerag“, Nürnberg, und später die Hafeninspektion Aschaffenburg zur Mitarbeit herangezogen. Es verblieb nur die Dienststelle des Sba. Regensburg.

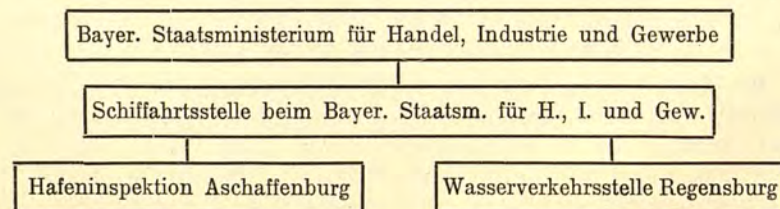
Die Aufgaben der Schiffahrtsgruppe Süd in diesem Zeitabschnitt waren naturgemäß ähnliche, wenn nicht die gleichen, wie in der vorhergehenden Zeit. Meldungen der Verkehrslage der bayerischen Schiffahrt wurden in Wochen- und Monatsberichten an das Reichsverkehrsministerium, Wasserstraßenabteilung, Berlin, und an das Bayerische Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe abgegeben. An den Aufgaben der Abteilung III des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, arbeitete die Schiffahrtsgruppe Süd kräftig mit und leistete dabei die Vorarbeiten für die Schiffsabgaben der bayerischen Schiffahrtsgesellschaften laut Friedensvertrag von Versailles. Als dann die Schiffahrtsgruppe Süd von dem „Reichskommissar für die Donauschiffahrt“ die Durchführung der Aufgabe erhielt, führte sie die Donauschiffsabgabe in Wien und Budapest im Auftrage des Reichskommissars durch. Auch in damals schwierigen Tariffragen des Schiffspersonals wie auch in Schlichtung von Streiken wirkte die Schiffahrtsgruppe Süd erfolgreich mit und erwarb sich das Vertrauen des Schiffspersonals und der Schiffahrtsgesellschaften.

#### IV. Angliederung der Schiffahrtsgruppe Süd an das Bayerische Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe bis zur Durchführung der Neuorganisation

vom 1. Juli 1922 bis 1. April 1923.

Der nunmehr vollzogene Übergang der Kriegswirtschaft auf die Friedenswirtschaft legte die Verkehrs- und Umschlagsregelung in die Hände der Privatwirtschaft zurück. Für den Main hatte daher die Schiffahrtsgruppe Süd mangels der notwendigen Außendienststellen enge Verbindung mit der Schiffahrtsgesellschaft „Demerag“ und mit der Hafeninspektion Aschaffenburg und für die Donau mit der noch weiter bestehenden Dienststelle des Sba. Regensburg und den Donaudampfschiffahrtsgesellschaften. Die neue Wirtschaftsorientierung nach Osten gab dem Donauverkehr erhöhte Bedeutung.

Während sich die Schiffahrtsgruppe Süd praktisch ständig diesen neuen Strömungen anschloß, wurde dieser Tatsache auch formell durch Umbenennung und Angliederung der Schiffahrtsgruppe Süd an das bayerische Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe Rechnung getragen. Seit dem 1. Juli 1922 heißt die Schiffahrtsgruppe Süd „Schiffsstelle beim Bayerischen Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe“.



Die Errichtung der Schiffsstelle erfolgte durch nachstehende Verfügung des Gesamtministeriums des Freistaates Bayern vom 1. August 1923, Nr. 15862, über „Errichtung einer Schiffsstelle beim Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe“:

„Gemäß §§ 46 und 61 Ziffer 6 der Verfassung des Freistaates Bayern wird mit Genehmigung des Landtages verordnet, was folgt:

#### § 1.

Beim Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe wird eine Schiffsstelle errichtet.

#### § 2.

1. Die Schiffsstelle hat die Aufgabe, in Wasserverkehrsfragen aller Art tätig zu sein, innerhalb des bayerischen Wasserstraßennetzes den gesamten Verkehr und den Umschlag auf den Wasserstraßen und in den Häfen zu beobachten, statistisch zu erfassen und für ihre Zwecke zu verarbeiten, hierbei die Belange der Reichswasserstraßenverwaltung und des Landes zu wahren, die Beziehungen zu den Schiffahrtsgesellschaften zu pflegen, den Verkehr betreffende Wünsche und Anträge derselben zu prüfen und zu verfolgen, Verkehrsschwierigkeiten und Beschwerden nachzugehen, die Vermittlung zwischen Schiffahrt, Behörden, Hafenverwaltungen und anderen Verkehrsunternehmungen zu übernehmen und insbesondere für ein förderliches Zusammenarbeiten zwischen Schiffahrt und Eisenbahn besorgt zu sein.
2. Die Schiffsstelle erhält ihre Weisungen, soweit sie Aufgaben der Reichswasserstraßenverwaltung versieht, vom Reichsverkehrsministerium durch Vermittlung des Bayerischen Handelsministeriums, soweit sie Belange des Landes Bayern wahrnimmt, vom Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe. Sie ist berechtigt, im Rahmen ihrer Geschäftsaufgabe mit den Straßen- und Flußbauämtern unmittelbar zu verkehren. Ein Anordnungsrecht steht ihr nicht zu.

#### § 3.

Die Verordnung tritt rückwirkend am 1. Juli 1922 in Kraft.

Die Umwandlung der Schiffahrtsgruppe in eine bayerische Landesstelle war aus folgenden Gründen notwendig: Die Schiffahrtsabteilung beim Reichsverkehrsministerium (die frühere Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens) und die ihr unterstellten Schiffahrtsgruppen waren aufgelöst worden. Ihre Aufgaben wurden im allgemeinen von der Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums, den Wasserstraßendirektionen und Wasserbauämtern übernommen. Lediglich die Schiffahrtsgruppen West in Köln und Süd in München sollten nach der Absicht des Reichsverkehrsministeriums aus besonderen Gründen — erstere wegen der besonderen Verhältnisse des besetzten Rheines, letztere wegen der besonderen Verhältnisse des bayerischen Wasserstraßennetzes und der bayerischen Wasserstraßenverwaltung und ihrer Aufgaben — aber unter anderem Namen und anderer Organisation erhalten bleiben.

Mit dem Ausscheiden des Staatsrats Dr. von Graßmann (Rhein—Main—Donau-Akt.-Ges.) aus dem Dienste der Zweigstelle Bayern, übernahm die Bayerische Regierung, und zwar das Handelsministerium, selbst die Behandlung der Verkehrsfragen auf den Wasserstraßen und in der Schiffahrt, soweit bayerische Belange berührt werden. Als solche kamen insbesondere die Verkehrs- und Umschlagsverhältnisse der beim Lande verbliebenen Binnenhäfen, die Beziehungen zu den

Schifffahrtsgesellschaften und Schifffahrtsvereinen, die Wahrung der Rechte aus dem Staatsvertrag und der bayerischen Interessen an dem Wasserstraßenverkehr und an der Schifffahrt überhaupt in Betracht. Auch für die Reichswasserstraßenverwaltung ergab sich damit die Notwendigkeit einer Änderung der bisherigen Organisation der Schifffahrtsgruppe, und zwar auf Grund des vorläufigen Staatsvertrages über den Übergang der Wasserstraßen auf das Reich (Gesetz vom 23. September 1921). Nach § 11 desselben wurden die Aufgaben der Reichswasserstraßenverwaltung in Bayern in der mittleren und unteren Instanz auf Kosten des Reiches und unter Leitung des Reichsverkehrsministeriums durch Landesbehörden besorgt. Es bestand also für die Reichswasserstraßenverwaltung nicht die Möglichkeit, die Schifffahrtsgruppe Süd als besondere Reichsstelle in Bayern weiterbestehen zu lassen; sie mußte vielmehr formell in eine Landesbehörde umgewandelt werden, der unter Leitung des Reichsverkehrsministeriums die Besorgung von Verkehrsaufgaben der Reichswasserstraßenverwaltung in Bayern oblag. Die Kosten der Landesstelle werden, soweit sie Reichsaufgaben versieht, vom Reich ersetzt.

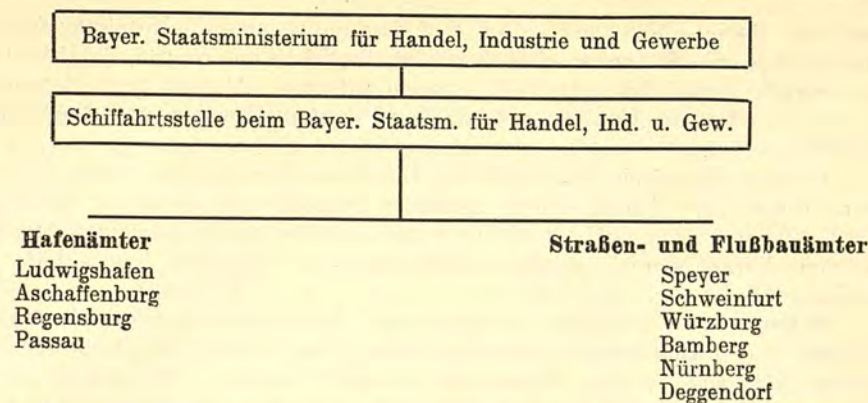
#### V. Von der Durchführung der Neuorganisation der Schifffahrtsstelle

(1. April 1923) bis jetzt.

Nachdem sich die bayerische amtliche Zentralstelle für die Binnenschifffahrt genügend gefestigt hatte, ging sie daran, auch die Außenstellen zweckentsprechend auszubauen. Mit der Durchführung der Verkehrsaufgaben in den äußeren Dienststellen wurden die Straßen- und Flußbauämter im Zuge des Mains, des Ludwigs—Donau—Mainkanals und der Donau betraut, welche je nach ihrer Bedeutung für den Wasserverkehr die Aufgaben nebenamtlich durchführen oder eigene Referate für die Abwicklung der Verkehrsaufgaben schaffen. Letzteres kommt vor allem in Regensburg und Deggendorf in Frage.

Da die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt sowie der Bahn auf einem möglichst raschen Umlauf ihrer Transportmittel fußt, ist jeder Zeitverlust auch Geldverlust. Der Übergang von Massengütern vom Schiff zur Bahn und umgekehrt erfordert daher nicht nur eine genaue Disposition und Durchführung der Umschlagsmanipulationen, ein enges Zusammenarbeiten der beiden Transportinstitute am Orte selbst, sondern auch auf größere Entfernung durch rechtzeitige Transportvoranmeldung. Die Praxis (Regensburg und Passau) hat gezeigt, daß die Verbindung zwischen der privaten Schifffahrt und der Staatsbahn allein den Anforderungen nicht gerecht wurde. Es wurden daher als Anfang der Neuorganisation die vordringlichen Dienststellen in Regensburg und Passau geschaffen, die bei den Wasserverkehrsinteressenten als „Wasserverkehrsstellen“ eingeführt wurden. Seit dem 1. November 1922 ist so die Wasserverkehrsstelle Passau bei der Bauamtsaußenstelle des Straßen- und Flußbauamtes Deggendorf, seit dem 1. April 1923 beim Straßen- und Flußbauamte Regensburg die Wasserverkehrsstelle Regensburg gebildet.

In welcher Weise die mit Schifffahrtsinteressen und Verkehrsaufgaben betrauten bayerischen Stellen zur Zeit sachlich miteinander in Beziehung stehen, zeigt nachfolgende Zusammenstellung:



Die Wasserverkehrsstellen sind Außenstellen der Schifffahrtsstelle beim Handelsministerium und sind derselben in sachlicher Hinsicht unterstellt. Die Wasserverkehrsaufgaben werden von den Wasserverkehrsstellen als selbständige Geschäftsaufgaben durchgeführt. Dienstaufsichtlich sind die Wasserverkehrsstellen den Straßen- und Flußbauämtern unterstellt. Die Wasserverkehrsstellen sind innerhalb ihres Bezirkes bei der Behandlung der Verkehrsaufgaben vollkommen selbständig, wobei aber die Selbständigkeit eine enge Zusammenarbeit nicht ausschließt, da ein gegenseitiges Benehmen in allen Fragen von allgemeiner Bedeutung unbedingt notwendig ist.

Die Wasserverkehrsstellen sind die berufenen amtlichen Vertreter der Schifffahrt und Spedition und haben deren Interessen wahrzunehmen. Es obliegt ihnen die Aufsicht über die Durchführung des örtlichen Wasser- und Umschlagsverkehrs, Entgegennahme von Anregungen und Wünschen verkehrsdienstlicher Natur der Schifffahrt und Speditionen, Vertretung deren Interessen bei Maßnahmen der Bahn- und Zollverwaltung, sowie auch den Arbeiterorganisationen gegenüber. Mit der Verkehrsregelung gleichlaufend, liefern die Wasserverkehrsstellen die Unterlagen für die Wasserverkehrstatistik, die als amtliches statistisches Material von der Schifffahrtsstelle zu Wochen- und Monatsberichten, wie seit jeher, verarbeitet werden, die dann wiederum Unterlagen für die gesamte bayerische Wasserverkehrstatistik des Landes und des Reiches bilden.

Die Schifffahrtswochenberichte der Schifffahrtsstelle beim Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe erscheinen längstens acht Tage nach Ablauf der Berichtwoche. Sie enthalten die Pegelstände und Verkehrsziffern auf dem Rhein, dem Main und der Donau. Ferner enthalten sie sonstige, die Schifffahrt betreffende Mitteilungen, u. a. über Verkehrslage, Verkehrshindernisse, Schiffsunfälle, Wagenstellung, Rangierverhältnisse, Frachtsätze, Lohn- und Tarifbewegung. Als Quellen dienen die Schifffahrtsberichte der Hafenämtämter.

Die Monatsberichte über die Binnenschifffahrt in Bayern erscheinen bis Ende des dem Berichtsmonat folgenden Monats. Sie enthalten die Wasserstände von 6 Pegeln des Mains, 25 Pegeln der Donau und eine Kurve über die Wasserstände. Ferner bringen sie die Zahlen des gesamten An- und Abgangsverkehrs und des Umschlagsverkehrs in den Häfen von Ludwigshafen a. R., Frankenthal, Speyer, Aschaffenburg, Lengfurt, Karlstadt, Würzburg, Bamberg, Regensburg, Deggendorf und Passau, dazu den Durchgangsverkehr in den Schleußen Stockstadt, Würzburg, Schweinfurt und Viereth, dann die Statistik über die Kettenschleppschifffahrt auf dem kanalisiertem Main und über den Floßverkehr und Schiffsverkehr auf dem

Ludwigs—Donau—Mainkanal. Der Verkehrsbericht enthält Mitteilungen über die Verkehrslage, die Wasserstandsverhältnisse, Verkehrshinderungen, Schiffsunfälle und sonstige die Schiffahrt betreffende Angelegenheiten. Als Quelle dienen die Übersichten vom Bayerischen Statistischen Landesamt in München und die Mitteilungen der Hafentämter.

Da das Statistische Jahrbuch des Deutschen Reiches den Güter- und Schiffsverkehr erst nach Ablauf von 1—2 Jahren herausbringt, ist dieses zur Benützung für die Zwecke der Schiffahrt nicht geeignet, auch wenn die sonstigen Angaben, die in den Verkehrsberichten der Schiffahrtsstelle enthalten sind, dort gegeben wären.

Neben diesen amtlichen Berichten gibt die Schiffahrtsstelle eine Zusammenstellung der Ausnahmetarife und Durchfuhrnahmetarife der Deutschen Reichsbahngesellschaft für den allgemeinen Gebrauch heraus. Der Zweck dieser Zusammenstellung ist der, den beteiligten Behörden und Privatfirmen eine Übersicht über das Tarifwesen zu geben, an Hand welcher festgestellt werden kann, in welchen Fällen die Reichsbahn durch ihre Tarifpolitik als Konkurrentin der Binnenschiffahrt auftritt und wo sie die Binnenschiffahrt durch Einführung entsprechender Umschlagstarife fördert. Da sich auch die Schiffahrtsgesellschaften, Speditions- und Verkehrsunternehmungen für diese Zusammenstellung interessieren, werden dieselben gegen Erstattung der Druckkosten auch an Private abgegeben. Die Urteile der Fachpresse und zahlreiche Zuschriften beweisen, wie gut diese Arbeit in Fachkreisen aufgenommen wird.

## Der Groß-Schiffahrtsweg Wolga-Don.

Von Professor Eug. Blisniak, Moskau.

In der U.S.S.R. ist gegenwärtig in die Zahl der allerersten Arbeiten die Realisierung des Wolga-Donischen Wasserwegs einbegriffen. Die projektierte Wasserstraße beginnt bei der Stadt Sarepta an der Wolga (südlich der Stadt Stalingrad, ehemals Zarizin), durchschneidet die Wasserscheide zwischen den Flüssen Wolga und Don an der Stelle der größten Annäherung der genannten Flüsse mit einem 98 km langen Kanal und mündet in den Fluß Don bei der Stadt Kalatsch; weiter zieht sich der Wasserweg den Fluß entlang auf einer Strecke von 522 km und mündet bei der Stadt Rostow am Don, welche einen Seehafen am Asowschen Meer darstellt. Die Gesamtlänge des Wasserwegs beträgt 620 km. Ihr Gesamtwert beträgt ungefähr 130 000 000 Rubel.

Die angeführten Angaben zeigen, daß der projektierte Wasserweg ein Großbau ist, welcher eine enorme ökonomische Bedeutung hat, weil dank derselben der Hauptfluß der U.S.S.R. Wolga, die in das geschlossene Kaspische Meer mündet, einen Ausgang in das Asowsche und Schwarze Meer erhält. Ergänzend muß man verzeichnen, daß die Länge der Schiffahrtswege des Wolgagebietes über 50 000 km beträgt, die Bevölkerung des Wolgagebietes über 50 Millionen Einwohner zählt.

Die komplizierteste technische Aufgabe des beschriebenen Wasserwegs bietet der Kanal zwischen den Flüssen Wolga und Don. Bei seiner genauen Beschreibung wollen wir uns länger aufhalten. Vor allem muß man vermerken, daß die Idee der Verbindung des Flusses Wolga mit dem Fluß Don alten Ursprunges ist. Schon im

Jahre 1568—1569 waren auf Befehl des türkischen Sultans Selim II. Arbeiten für die Kanalverbindung des Flusses Ilowl (Nebenfluß des Don) und des Flusses Kamyschinka (Nebenfluß der Wolga), um das Heer vom Don nach Astrachan zu transportieren, vorgenommen worden; jedoch wurden diese Arbeiten wieder wegen Mangels an erfahrenen Leitern aufgegeben. An dieser selben Stelle wurden von neuem Arbeiten auf Befehl Peters des Großen im Jahre 1696 begonnen, aber angesichts großer Schwierigkeiten ebenfalls aufgegeben; statt dessen wurde die Verbindung des Flusses Don mit dem Oberlauf des Flusses Oka (Nebenfluß der Wolga) verwirklicht; im ganzen wurden 23 Steinschleusen gebaut, aber auch diese Arbeit wurde nicht vollendet. Im Anfang und in der Mitte des 19. Jahrhunderts lebte das Vorhaben, die Verbindung der Wolga und des Dons zu realisieren, von neuem auf. Als eines von den am meisten erörterten Projekten damaliger Zeit erweist sich das Projekt von Leon Drü, welcher die Absicht hatte, Schiffe von 1200 t passieren zu lassen. Vor dem Kriege stand die Frage über den Bau des Wolga-Donischen Kanals schon nahe zur Erledigung; wenigstens waren Unternehmer hervorgetreten, welche den Kanal für Schiffe von 3000 t auf konzessionellen Bedingungen zu bauen anboten. Der Gesamtverkehr des Kanals wurde damals mit 4 400 000 t berechnet. Die Kriegsverhältnisse verzögerten die Frage des Kanalbaues, und erst im Jahre 1918 wurde Kredit zum Beginnen der Arbeiten des Kanalbaues bereitgestellt; aber der Bürgerkrieg in dem Gebiete des Kanals hat diese Arbeiten wieder unterbrochen.

Unter Leitung des Autors dieses Artikels wurde im Jahre 1918 ein einleitender Plan verfaßt, welcher den Durchgang von Schiffen von 106,5 × 16,0 m, Tiefgang 2,85 m, Tragfähigkeit 3800 t vorsah. Die Gesamtlänge des Kanals beträgt ungefähr 98 km. Von seiten des Flusses Wolga waren 9 Schleusen projektiert, jede mit einem Gefälle von 9,1 m, von seiten des Flusses Don 4 Schleusen mit einem Gefälle von 9,6 m<sup>1)</sup>. Der Gesamtumfang der Erdarbeiten ist ungefähr 35 000 000 m<sup>3</sup>. Die Tiefe der Abgrabung auf der Wasserscheide ist ungefähr 20 m. In dem neuen Projekte gibt es 11 Schleusen. Der Querschnitt des Kanals wird für das Passieren zweier Schiffe (jedes von einer Breite von 16,0 m mit Tiefgang von 2,85 m) ausgebildet; dementsprechend ist die Breite des Kanals 42,6 m, die Maximaltiefe 4,2 m; Wasserquerschnitt des Kanals  $\Omega = 192 \text{ m}^2$ , das Verhältnis  $n = \frac{\Omega}{B \cdot H} = 4,28$ .

Die Schleusen mit 60 % Wasserersparnis sind in folgenden Größen projektiert:

|   |              |
|---|--------------|
| Länge der Kammer . . . . .              | 160,0 m      |
| Breite der Kammer . . . . .             | 19,2 „       |
| Drempeltiefe . . . . .                  | 3,60 „       |
| Zeit der Anfüllung der Kammer . . . . . | 7,5 Minuten. |

Hauptmaterial Beton. Die Nahrung der Schleusen vollzieht sich durch wasserleitende Umläufe mit einem Durchmesser von 3,8 m, welche in den Wänden der Kammer liegen. Das Oberhaupt der Schleuse wird durch ein sich auf einer Horizontalachse drehendes Tor (Klapptore) verdeckt, das Unterhaupt durch Stemmstore.

Die Passierfähigkeit (Güterverkehr) des Kanals ist 20 000 000 t gleich.

Die Wasserscheidestrecke des Kanals hat eine Länge von ungefähr 75 km und stellt einen Wasserbehälter von einem Rauminhalt von ungefähr 15 000 000 m<sup>3</sup> dar; diese Strecke wird in einzelne 12 km lange Abschnitte mittels Sicherheitstoren

<sup>1)</sup> Don: Wasserspiegel 30 m; Wasserscheide 85,1 m;  
Wolga: Wasserspiegel — 12,8 m; Wasserscheidestrecke des Kanals 68,3 m.