

b) Ausland

- Der Verkehr auf dem Suez- und auf dem Panamakanal 1935. Z. d. IIEV. 9, S. 303.
 Un plan de reconstruction pour nos flottes de commerce et de pêche. R. Moreux. Mar. March. 902, S. 1245; 903, S. 1283.
 Le déficit des Services contractuels des Messageries Maritimes, ses causes et ses remèdes. Chr. d. Tr. 20, S. 2.
 Marseille 1935. Mar. March. No. 923.
 Die polnische Schifffahrts- und Verkehrspolitik. H. Boustedt. Hansa 31, S. 1534.
 Svenska Handelsflottans Bestånd och Användning 1935. Kommersiella Meddelanden 19, S. 671.
 Le Port d'Alger. Mar. March. No. 917.
 Bemerkenswerte Häfen am Florida-Golfstrom. W. Franke. Werft—Reederei—Hafen 17, S. 267; 18, S. 287.

Luftverkehr.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Lage und Entwicklung des Luftverkehrs. Pirath. Ztg. d. VMEV. 42, S. 827.
 Das Flugzeug, ein vollwertiges Verkehrsmittel. Hildenbrand. DWZtg. 40, S. 924.
 Les progrès récents de l'aviation commerciale dans le monde. Chr. d. Tr. 16, S. 2; 17, S. 4.
 Air transport in Europe and U. S. A. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. Vol. 35, No. 910, S. 9.
 Aufgaben und Entwicklung des deutschen Luftverkehrs. Rhein-Mainische WZtg. 14, S. 435.
 Zusammenwirken des Luftverkehrs mit anderen Verkehrszweigen. Rhein-Mainische WZtg. 14, S. 448.
 Die Luftverschollenheit von Personen. Haupt. Archiv f. Luftrecht 3/4, S. 252.
 Postflüge nach Nordamerika. Die ersten Nordatlantik-Versuche der Lufthansa. Gubin. Luftreise 10, S. 255.
 Deutschland im Weltluftverkehr. Orlovius. Vt. W. 42/44, S. 592.
 Winterflugplan 1936/37. Vt. W. 46, S. 636.
 Das Luftverkehrsgesetz und die Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936. Wegerdt. Archiv f. Luftrecht 3/4, S. 157.
 Köln im deutschen und internationalen Luftverkehr. Zur Eröffnung des neuen Kölner Flughafens. Hartung. Westdt. Wirtschafts-Ztg. 31, S. 635.
 Deutscher Luftverkehr. König. Z. f. öffentl. Wirtschaft 9, S. 347; 10, S. 377.
 Weltflughafen Rhein-Main. Rhein-Mainische WZtg. 14, S. 443.
 Der Weltluftverkehr im Jahre 1934/35. Pollog. Weltwirtschaftliches Archiv, 44. Bd., H. 1, S. 183.

b) Ausland

- Der Flugverkehr der englischen Eisenbahnen. Wernecke. A. f. E. 6, S. 1444.
 Les résultats d'Air-France en 1935. Chr. d. Tr. 14, S. 2.
 La liaison aérienne transatlantique sud. Chr. d. Tr. 19, S. 10.
 La Compagnie de navigation aérienne Pan-Américan Airways. Chr. d. Tr. 24, S. 13.
 Modern air traffic operation. Dealing with passengers and goods. The handling of mails. Mod. Tr. Vol. 35, No. 913, S. 7; Vol. 36, No. 915, S. 7.
 Um die Luftverbindung UdSSR.—USA. Zu Lewanjewskis Langstreckenflug Los Angeles—Moskau. Borissow. Sowjetwirtschaft u. Außenhandel 18, S. 33.

Fremdenverkehr.

- Wandlungen im Fremdenverkehr Europas. F. Schuhwerk. WD. 31, S. 1098.
 Fremdenverkehrsstatistik als Grundlage der Propaganda. F. Schuhwerk. Prakt. Betriebswirt 9, S. 1030.
 Die wirtschaftliche Bedeutung des Reiseverkehrs für Polen. P. H. Scraphim. Ost-Europa-Markt 12, S. 665.
 Aufbau und Aufgaben der Reisebüroorganisationen — Reisebüro und Verkehr — Reisebüro und andere Zweige der Wirtschaft. Rhein-Mainische WZtg. Nr. 18.

Die Abschnitte „Straßenverkehr“ sowie „Post- und Nachrichtenverkehr“ der Zeitschriftenschau folgen in Heft 4.

ABHANDLUNGEN.

Die Organisation der deutschen Binnenschifffahrt.

Von Professor Dr. Dr. h. c. Dr. e. h. Josef Hellauer, Frankfurt/Main.

1. Die Organisation im allgemeinen.
2. Die Notstandsorganisation.
3. Die berufsständische Organisation.
4. Die schifffahrtsfördernde und propagandistische Organisation.

I. Die Organisation im allgemeinen.

Die deutsche Binnenschifffahrt wird zum Teil in Großbetrieben, zum Teil in Kleinbetrieben durchgeführt. Die Großbetriebe werden fast durchweg durch Gesellschaften gebildet und deshalb auch vielfach mit dem Worte „Gesellschaften“ gekennzeichnet. Noch häufiger spricht man von ihnen als von den Reedereien, obwohl auf der anderen Seite auch die Bezeichnung Kahnreeder für den Kleinunternehmer der Binnenschifffahrt vorkommt. Die besondere Gesellschaftsform der Reederei, wie sie das deutsche Seerecht kennt, gibt es in der Binnenschifffahrt nicht. Doch wird, wie übrigens auch in der Seeschifffahrt, das Gewerbe des Schifffahrtsbetriebes ohne Rücksicht auf die Unternehmungsform zum großen Teile als Reederei bezeichnet. Man stellt auch die „Reedereien“ als Großschiffer dem Begriff der Kleinschiffer gegenüber, obwohl nach deutschem Binnenschifffahrtsrecht und auch nach sonstigem Sprachgebrauch Schiffer nicht der Schifffahrtsunternehmer, sondern der Führer des Schiffes ist. Er kann mit dem Schiffseigner identisch, aber auch von ihm verschieden sein, und in diesem Falle hat er den Schiffseigner in bestimmtem Umfange zu vertreten. Auch der Begriff Schiffseigner deckt sich übrigens nicht vollkommen mit dem des Schifffahrtsunternehmers. Der erstere Begriff ist der weitere. Nach dem „Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt“ vom 15. 7. 1895, in neuer Fassung vom 1. 1. 1900, gewöhnlich kurz als „Binnenschifffahrtsgesetz“ bezeichnet, ist Schiffseigner der „Eigentümer eines zur Schifffahrt auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes“, Dritten gegenüber aber auch der sog. Ausrüster, der „ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut.“ Beide brauchen das verwendete Schiff nicht zum Erwerb zu gebrauchen. Erst wenn das geschieht, kann man aber von einem Schifffahrtsunternehmer sprechen. — In diesem Zusammenhange sei noch erwähnt, daß der Schifffahrtsunternehmer in der Frachtschifffahrt auch nicht etwa mit dem Frachtführer gleich zu sein braucht. Frachtführer ist nach deutschem Binnenschifffahrtsrecht, wer vertragsmäßig die Ausführung der Güterbeförderung übernimmt, sofern er daraus ein Gewerbe macht. Wer sein Schiff an einen Ausrüster vermietet, ist auf diese Weise nicht Frachtführer. Auf der anderen Seite kann der Ausrüster oder ein sonstiger Nicht-Eigentümer eines Schiffes, wie der „Befrachter“, Frachtführer werden.

Als Kleinschiffer wird nach deutschem Recht (den Bestimmungen über die später zu erwähnenden Schifferbetriebsverbände) derjenige bezeichnet, „der in der Regel mit nicht mehr als drei Binnenschiffen (Kähnen, Motorkähnen, Schleppern oder Güterbooten) gewerbsmäßig Güter für andere befördert“.

Der Kleinschiffer, der auch als Einzelschiffer oder Privatschiffer, im Rheingebiet als Partikulier bezeichnet wird, unterscheidet sich vom Großschiffer wie etwa in der gewerblichen Wirtschaft der Handwerker vom Fabrikanten. Während der Großschiffer über größere Kapitalien verfügt, einen kaufmännischen Betrieb mit entsprechend dauernder Organisation besitzt, insbesondere durch allerlei Werbemittel (Inserate u. a.) und Werbeorganisationen (z. B. einem Netz von Agenturen) Kunden zu gewinnen vermag, fehlt das alles bei dem Kleinschiffer. Er ist im Wirtschaftsverkehr meist unbeholfen, ihm fehlen die erforderlichen kaufmännischen Stützen im Innern und nach außen, über die der Großbetrieb ohne weiteres verfügt. Wenn er nach einem Orte kommt und dort Frachten werben will, so muß er — von den noch zu besprechenden Organisationen der Genossenschaften und der Meldestellen zuerst abgesehen — erst einen persönlichen Verkehr mit Absendern (im Verkehr fälschlich als Verfrachter bezeichnet) oder Einlagerern¹, Reedereien, sonstigen Frachtenunternehmern (Personen, die zu Frachtführern werden wollen, wie die „Befrachter“) und mit Frachtemittlern verschiedener Art (Maklern, Schiffsprokureuren, Spediteuren) herstellen. Er muß bei diesen vielfach in den Kontoren vorsprechen und dabei oft lange warten, bis ihm Gehör geschenkt wird; er bildet durch Zusammenkommen mit anderen Kleinschiffen und den erwähnten Gegenkontrahenten oder Vermittlern auf dem Hafendamm oder in Kneipen eine Art von Winkelbörse des Frachtenmarktes, und es bedeutet eine große Förderung für ihn, wenn ihm ein solches Zusammenkommen durch eine offiziell organisierte Börse, wie durch die Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort, ermöglicht wird.

Es ist angesichts dieser Verhältnisse begreiflich, daß der Kleinschiffer meist gerne die Gelegenheit ergreift, bei einem Großunternehmer jederzeit Beschäftigung zu finden, auch wenn er dabei zum Teil auf wirtschaftliche Selbständigkeit verzichten muß. Insbesondere sind es Reedereien, die zu ihren Frachtgeschäften außer ihrem eigenen Schiffspark auch noch fremde Schiffe benutzen, mit deren Eigentümern solche Beziehungen hergestellt werden. Entweder vermietet der Kleinschiffer seinen Kahn für längere Zeit fest an die Reederei, oder er verpflichtet sich, wenn er nach dem betreffenden Orte kommt, seinen Kahn stets zuerst der Reederei, sei es zu im voraus abgemachten Frachtsätzen, sei es zu sog. Tagesfrachten (Frachtsätzen, die an dem betreffenden Tage herrschen), anzubieten. In den beiden letzten Fällen spricht man von Bereitstellungsverträgen. Auf diese Weise entsteht natürlich eine gewisse Abhängigkeit des Kleinschiffers von der Reederei oder dem sonstigen Großunternehmer, die ausgebeutet werden kann.

Ein Verhältnis der Abhängigkeit des Kleinschiffers von Reedereien vermag auch dadurch zu entstehen, daß der Kleinschiffer, soweit er Kähne besitzt, die nicht genügend motorische Kraft in sich schließen, auf das Geschlepptwerden durch Schlepper angewiesen ist und diese Schlepper zum großen Teile sich in den Händen der Reedereien befinden. Die Reedereien können dabei erklären, daß sie nur die Kähne jener Kleinschiffer schleppen, die in einem der früher erwähnten Vertragsverhältnisse zu ihnen stehen. Hierdurch können abermals Ausbeutungen der Kleinschiffer bei Miet- und Frachtverträgen entstehen.

¹ Binnenschiffe, vornehmlich die der Kleinschiffer, dienen nicht nur zur Transportdurchführung, sondern auch zur Einlagerung von Gütern. In Berlin und Hamburg spielt das eine große Rolle.

Infolge der wirtschaftlichen Macht, die die Reedereien den Kleinschiffen gegenüber besitzen und durch die sie diese vom allgemeinen Frachtenmarkte entweder auszuschließen oder doch in ihrem Einflusse auf ihn zu beschränken vermögen, kommen die Kleinschiffer auf dem Frachtenmarkte nicht in jenem Ausmaße zur Geltung, die der Zahl ihrer Schiffe entsprechen würde. Noch immer ist diese in den meisten deutschen Stromgebieten größer als der Schiffspark der Reedereien. Besonders gilt das für die östlichen Wasserstraßen. Von geringer Bedeutung ist der Kleinschiffer nur auf der Donau.

Um größere Unabhängigkeit zu gewinnen, haben sich die Kleinschiffer vielfach zu Genossenschaften zusammengeschlossen. Es gibt Schleppschiffahrtsgenossenschaften, die Schlepper angeschafft haben und diese den Genossen zur Verfügung stellen, und es gibt Genossenschaften, die die Frachtemittlung besorgen. Die Genossenschaft kann hierbei dem einzelnen Genossenschaftler gegenüberreten wie ein selbständiger Frachtenunternehmer, indem sie auf der einen Seite mit dem Genossen zu bestimmten Frachtsätzen abschließt und auf der anderen Seite mit den Güterversendern Frachtgeschäfte tätigt, wobei natürlich der Jahresgewinn am Schlusse des Jahres in irgendwelcher Weise an die Genossen zur Verteilung gelangt; oder die Genossenschaft beschränkt sich auf die Tätigkeit eines Schiffahrtsagenten, indem sie die gewonnenen Frachten den Genossen, die sich bei ihr melden, meist in der Reihenfolge ihrer Anmeldung (unter Berücksichtigung der Tauglichkeit ihrer Fahrzeuge, ihres Aufenthaltsortes u. a.) zuweist. Auf jeden Fall gewinnen die Kleinschiffer durch eine Genossenschaft der letzteren Art eine ständige Organisation, die für sie Frachten zu werben und Frachtengeschäfte abzuschließen vermag.

Für das Bestehen und die Entwicklung der Kleinschiffahrt haben angesichts des Kapitalmangels, an dem diese leidet, noch große Bedeutung die Schiffbeleihungsbanken. Sie haben das Kreditbedürfnis, das beim Erwerb der Kähne vorhanden ist, zu befriedigen. Das besondere Schiffspfandrecht, bei dem das Pfandrecht an dem Schiffe im Schiffsregister eingetragen und im Schiffsbrief vermerkt wird, spielt dabei die Hauptrolle. Wenn auch das Schiffspfandrecht nicht dieselbe Sicherheit bietet wie eine Grundbuch-Hypothek — als Schiffseigentümer gilt nur der, der im Schiffsregister eingetragen ist, Schiffe entwerten rasch, sind Havarien ausgesetzt, der Schuldner kann sich durch Fahrten ins Ausland dem Zugriff inländischer Gerichtsbehörden entziehen — so bietet es doch die Möglichkeit der Gewährung eines Realkredits, wo sonstiges Vermögen fehlt. Das Pfandrecht kann auch schon an Schiffen, die im Bau begriffen sind, bestellt werden, worüber ein besonderes Gesetz vom 4. 7. 1926 handelt. — Den größten Anteil an dem Schiffbeleihungsgeschäft der deutschen Binnenschiffahrt besitzen holländische Banken. Deutsche Schiffbeleihungsbanken, auch als Schiffsbanken bezeichnet, bestehen erst seit 1918. Um ihren Geschäftsbetrieb auf eine besonders gesicherte Grundlage zu stellen, wurde das „Gesetz über Schiffspfandbriefbanken (Schiffsbankgesetz)“ vom 14. 8. 1933 erlassen.

Auch in der Binnenschiffahrt bestehen Konzentrationsbestrebungen. So wie sich die Kleinschiffer zu Genossenschaften zusammenschließen, bilden sich in der Gruppe der Reedereien immer größere Unternehmungen durch Fusionen, es bilden sich durch Kapitalbeteiligungen Konzerne, wie insbesondere in der Rheinschiffahrt, oder man schließt Konventionen mit oder ohne Bindungen bezüglich der Beförderungspreise ab, wie sie z. B. im Donaugebiet anzutreffen sind. Das Konzentrationsbestreben geht aber auch in der Richtung einer Zusammenfassung von Groß- und Kleinschiffahrt in Kartellen zur Verbesserung der Wirtschaftsverhältnisse in beiden Schiffahrtszweigen. Demgegenüber bildet aber eine große Schwierigkeit die Vielheit der Kleinschiffer, vornehmlich solange sie nicht organisiert sind, zum Teil der Mangel

ihres wirtschaftlichen Verständnisses sowie die verhältnismäßige Leichtigkeit, mit der in der Binnenschifffahrt bei verbesserten Wirtschaftsverhältnissen neue Unternehmungen, insbesondere in der Kleinschifffahrt, entstehen können, die als Außenseiter von den durch das Kartell geschaffenen Verhältnissen Nutzen ziehen.

Zu erwähnen ist schließlich noch die Unterscheidung der Binnenschifffahrt in *Berufs- oder gewerbliche Schifffahrt* und in *Werksschifffahrt*. Die letztere wird von Handels- und von Industrie- bzw. Bergwerksunternehmungen zur Ergänzung und Unterstützung ihres Hauptgewerbes betrieben. Je nachdem, ob sie mit eigenen oder mit fremden Schiffen durchgeführt wird, bezeichnet man sie als *unmittelbare* oder als *mittelbare* Werksschifffahrt. Meist kommt beides nebeneinander vor. Gegenüber dem, daß Firmen, die für die Werksschifffahrt in Frage kommen, zur Durchführung ihres Verkehrs fremde Schiffe heranziehen können, ergibt es sich in Zeiten schlechter Beschäftigung im eigenen Betriebe, daß solche Firmen, wenn sie eigene Schiffe besitzen, in Konkurrenz zur Berufsschifffahrt auf dem Frachtenmarkte als Anbietende von Schiffsraum auftreten.

2. Die Notstandsorganisation¹.

Die Binnenschifffahrt war durch die langdauernde Wirtschaftskrise ganz besonders in Mitleidenschaft gezogen worden. Es war durch den Rückgang des anfallenden Ladungsgutes, wie es in der Einführung zum „Gesetz zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt“ heißt, „ein Kampf um das Frachtgut entbrannt, der zu einem unregelmäßigen Unterbieten der Frachten, vielfach bis unter die Selbstkosten geführt hat“. Trotzdem blieb ein großer Teil der Schiffe unbeschäftigt. Das wirkte sich bei den Reedereien, die mit hohen fixen Kosten arbeiten, dahin aus, daß manche von ihnen in finanzielle Schwierigkeiten kamen. Einzelne mußten zu Sanierungsmaßnahmen schreiten. Die Kleinschiffer aber, die von ihren Schiffs-Einnahmen ihren persönlichen Unterhalt bestreiten, gerieten in solche Notlage, daß sie die Wohlfahrtsfürsorge in Anspruch nehmen mußten. Bei ihnen mußte sich die Wirtschaftskrise auch deshalb besonders scharf auswirken, weil sie in normalen Zeiten, wie an früherer Stelle erwähnt, ihre Beschäftigung zu einem großen Teile von den Reedereien erhalten, die nun bei dem herabgeminderten Frachtenangebot mit ihrem eigenen Schiffs-park auskamen. Auf der anderen Seite waren es die Kleinschiffer, die in ihrer großen Not schließlich zu jedem Frachtsatze Fracht zu gewinnen suchten und damit die Frachtsätze auf ein Niveau drückten, das unter den Selbstkosten der Reedereien lag.

Die Reichsregierung konnte dieser Notlage der Binnenschifffahrt gegenüber nicht untätig bleiben. Deshalb brachte schon die „Verordnung des Reichspräsidenten zur Anpassung einiger Gesetze und Verordnungen an die veränderte Lage von Wirtschaft und Finanzen“ vom 23. 12. 1931 in ihrem dritten Teile Bestimmungen, die mit „Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt“ überschrieben waren. Diese Bestimmungen wurden dann noch erweitert durch das „Gesetz zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt“ vom 16. 6. 1933. Durch dieses wurde der Reichsverkehrsminister „ermächtigt, zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt, namentlich zum Ausgleich zwischen dem Angebot an Frachtgut und Frachtraum, verkehrswirtschaftliche Maßnahmen zu treffen. Er kann insbesondere:

- a) Schifffahrtstreibende zu öffentlich-rechtlichen Verbänden zusammenschließen sowie die Ausnützung des Kahn- und Schlepparks und seine Vermehrung beschränken,
- b) selbst oder durch dazu von ihm ermächtigte Verbände oder andere Stellen Mindest- und Höchstentgelte in der Binnenschifffahrt (Beförderungspreise, Anteilfrachten, Schlepp-

¹ Siehe hierzu *Gustav Koenigs*, Die Notlage der Binnenschifffahrt und ihre Bekämpfung. Frankfurt/Main 1937.

löhne, Maklerentgelte, Schiffsmieten, Vergütungen für die Einlagerung von Gütern in Binnenschiffen oder dergleichen) festsetzen und die Verteilung des Fracht- und des Lagergutes und der Schleppgelegenheiten regeln,

c) zur Durchführung von Abwrackmaßnahmen den zu a) genannten Verbänden das Recht verleihen, Umlagen zu erheben“.

Diese Formulierung der Ermächtigung des Reichsverkehrsministers schloß sowohl die damals erörterten Pläne für Hilfsmaßnahmen, die nicht zur Durchführung gekommen sind, als auch die tatsächlich durchgeführte Notstandsorganisation für die deutsche Binnenschifffahrt in sich.

Für die *Rheinschifffahrt* bestanden als Pläne, die nicht zur Durchführung gebracht wurden, der sog. *Jäger-Plan* sowie der *Abeichungsplan* des Generaldirektors Dr. Welker. Nach dem ersteren sollte durch die Gesamtheit der Reedereien des Rheins eine Treuhand-Gesellschaft gebildet werden, die die gesamte Tonnage der Partikulierschiffer zu mieten und zu gleichen Bedingungen an Reeder und Befrachter abzugeben, einen gewissen Teil davon aber je nach dem vorhandenen Raumbedarf still zu legen gehabt hätte. Bei Überschreiten der Stilllegungen des Kahnraumes der Partikulierschiffer von 2 Millionen Tonnen hätten in gleichem Maße die Reeder mit ihrer Tonnage an Stilllegungen teilzunehmen gehabt. Für die Miete der Partikulier-Kähne sollten Mindestsätze gelten, die für die fahrende und für die stillgelegte Tonnage verschieden hoch sein sollten. Gleichzeitig sollte durch den Zusammenschluß der Reeder in der Treuhand-Gesellschaft eine Regelung der Frachtsätze in der Reederei-Gruppe ermöglicht werden.

Nach dem „*Abeichungsplan*“ von Welker sollte die Beladungsgrenze der Schiffe nicht nach dem jeweiligen Wasserstand, sondern nach der Größe des Frachtangebotes bemessen werden. Bei geringem Ladungsangebot wäre die Beladungsgrenze bis zu 70 oder selbst 60% der Ladefähigkeit der Kähne herabzusetzen gewesen. Man sprach danach auch von einem „*künstlichen Kleinwasserplan*“. Jedenfalls wäre auf diese Weise dasselbe erreicht worden wie durch eine teilweise Stilllegung von Tonnage, nur daß die wirtschaftliche Auswirkung einer solchen hier gleichmäßig auf sämtliche Beteiligte aufgeteilt worden wäre. Als Nachteil hätte sich aber gegenüber einer Stilllegung ergeben, daß nach dem „*Abeichungsplan*“ auch die nicht in Verwendung genommenen Kahnräume bewegt werden mußten und damit Kosten, die durch Stilllegung hätten vermieden werden können, entstanden wären.

Die Maßnahmen, zu denen die Reichsregierung tatsächlich gegriffen hat, sind in der Hauptsache folgende: Man hat die Kleinschifffahrt in straffer Organisation zusammengefaßt, indem man *Schiffer-Betriebsverbände* zwangsweise bildete, man suchte auch einen entsprechenden *Zusammenschluß der Reedereien* zu erreichen — die Reedereien sollen einen bestimmten Teil der Kleinschifffahrtstonnage fest in Miete nehmen und unter sich aufteilen —; im übrigen erhalten die Kleinschiffer ihre Beschäftigung (Zuweisung der Ladung) durch *Meldestellen*, die sie der Reihe nach abfertigen. Schließlich wurden *Frachtausschüsse* gebildet, die für die wichtigsten Güter und Verkehrsbeziehungen die Frachten verbindlich festsetzen.

Man hat mit der durch die gesetzlichen Bestimmungen ermöglichten Regelung in *Mittel- und Ostdeutschland* begonnen, weil diese dort auf der einen Seite besonders dringlich, auf der anderen Seite aber auch ohne übergroße Schwierigkeiten durchzuführen war. Es handelte sich um die Flußgebiete der Elbe und Oder samt den dazwischen liegenden Kanälen sowie um Ostpreußen. So errichtete man *Frachtausschüsse* für die Elbe in Hamburg, Magdeburg und Dresden, für die Saale in Halle, für den Elbe-Lübeck-Kanal in Lübeck, für die märkischen Wasserstraßen in Berlin

für die Oder in Stettin und Breslau und für Ostpreußen in Königsberg¹. Zuletzt wurde ein Frachtausschuß in Dortmund gebildet; er ist zuständig für die Wasserstraßen zwischen dem Rhein und dem Stromgebiet der Elbe.

Die Bestimmungen, die für die Frachtausschüsse in zahlreichen Verordnungen und Erlassen getroffen waren, sind unter dem 25. 9. 1935 in der 18. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt vom 16. 6. 1933 und in den dazu ergangenen „Richtlinien“ zusammengefaßt worden². Nach § 4 der Durchführungsverordnung setzen sich die Frachtausschüsse zusammen aus Vertretern der Kleinschifffahrt, der Großschifffahrt, der Verlager und der Spediteure. Die Mitglieder werden von der Aufsichtsbehörde berufen und entlassen, die auch aus dem Kreise derselben den Vorsitzenden und den Stellvertretenden Vorsitzenden bestimmt. Es gibt Mitgliederversammlungen und Fachausschüsse. Die Beschlüsse der letzteren gelten ohne weiteres als Beschlüsse des Frachtausschusses. Sie sind so zu besetzen, daß die Klein- und Großschifffahrt einerseits und die Verlager und Spediteure andererseits gleich stark vertreten sind. Das ist wichtig, weil die Beschlüsse der Frachtausschüsse durch Abstimmung zustande kommen. Die Frachtausschüsse sind keine Körperschaften öffentlichen Rechtes. Ihre Mitglieder haben als Einzelpersonen zu handeln; sie haben auch keine Weisungen von den Wirtschaftsgruppen, die sie vertreten, entgegenzunehmen. Trotzdem werden diese die Beschlüsse der Frachtausschüsse leichter hinnehmen, wenn sie wissen, daß ihre Vertreter ihre Stimmen voll zur Geltung bringen konnten. Um übrigens die Mitglieder möglichst unabhängig von den vertretenen Wirtschaftsgruppen zu machen, sind die Sitzungen der Ausschüsse nicht öffentlich. Die Beschlüsse bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Bestätigung der Aufsichtsbehörde. Die Aufsichtsbehörde kann sich schon bei den Sitzungen vertreten lassen, hat aber dort kein Stimmrecht. Versagt die Aufsichtsbehörde dem Beschlusse eines Frachtausschusses die Bestätigung und damit die Gültigkeit, so entsteht damit nicht etwa das Recht derselben, nun von sich aus eine Vorschreibung zu machen. Vielmehr wird dann die Bildung der Entgelte der Wirksamkeit von Angebot und Nachfrage überlassen. Es liegt also bis zu einem gewissen Grade in der Hand der Frachtausschüsse, ob ein Entgelt festgesetzt wird oder nicht. Immerhin hat die Aufsichtsbehörde das Recht, über eine bestimmte Angelegenheit eine Beschlußfassung oder, wenn schon ein Beschluß vorliegt, eine nochmalige Beschlußfassung zu verlangen.

Als Aufgaben der Frachtausschüsse erklärt § 6 der Durchführungsverordnung: „Mindest- und Höchstentgelte in der Binnenschifffahrt (Beförderungspreise, Anteilfrachten, Schlepplöhne, Maklerentgelte, Schiffsmieten, Vergütungen für die Einlagerung von Gütern in Binnenschiffe u. dgl.) festzusetzen sowie die Verteilung des Fracht- und Lagergutes und der Schleppgelegenheiten zu regeln“. „Die Vereinbarung von Entgelten, die bestätigten Beschlüssen von Frachtausschüssen widersprechen, ist ungültig“ (§ 8). Doch gibt es sog. *Ausnahmege-schäfte*; das sind nach den Richtlinien solche Geschäfte, bei denen mit Zustimmung des Frachtausschusses eine Fracht festgesetzt werden soll, die unter dem vom Frachtausschuß allgemein festgesetzten Satz liegt. Auch Entgelte für *Nebenleistungen*, die mit der Beförderung unmittelbar zusammenhängen, können von den Frachtausschüssen festgesetzt werden. Endlich sind nach § 9 der Durchführungsverordnung „Verträge, die eine Güterbeförderung mit Binnenschiffen bezwecken (insbesondere Mietverträge) . . . nur gültig, wenn sie der zuständige Frachtausschuß genehmigt und die

¹ G. Koenigs, a. a. O. S. 11.

² Siehe hierzu auch E. Billing, Die neue Verordnung über die Frachtausschüsse, in Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1935, Heft 10.

Aufsichtsbehörde den Beschluß bestätigt“. Auch Lagerkahnverträge sind, wenn der Frachtausschuß eine diesbezügliche Anordnung trifft, ihm zur Genehmigung vorzulegen. Es soll dadurch vermieden werden, daß gegebenenfalls durch übermäßiges Einlagern der Kahnraum für das Fahrtgeschäft zu knapp wird. Regelungen von Schifferbetriebsverbänden oder von Reedereienvereinigungen, die Beschlüssen von Frachtausschüssen entgegenstehen, werden durch diese Beschlüsse aufgehoben. Wichtig für Verlagerkreise ist, „daß die Frachtausschüsse in ihren Beschlüssen gleichzeitig angeben, wie lange die getroffene Festsetzung Gültigkeit haben soll“¹. Dem Geschäftsverkehr wird dadurch bis zu einem gewissen Grade eine sichere Kalkulationsbasis geboten. — Die Beschlüsse der Frachtausschüsse müssen veröffentlicht werden.

Schiffer-Betriebsverbände, zu denen die Kleinschiffer, wie erwähnt, zwangsweise zusammengeschlossen worden sind, wurden ebenfalls zuerst auf der Elbe, auf den märkischen Wasserstraßen, der Oder und in Ostpreußen gebildet. Später wurde ein Verband für die Untere Elbe und schließlich ein solcher für das Rheingebiet errichtet². Keine Schiffer-Betriebsverbände bestehen im Stromgebiet der Weser und im Gebiet der westdeutschen Kanäle. Für die östlichen Wasserstraßen waren sie von besonderer Bedeutung, weil dort mehr als zwei Drittel des Kahnraumes sich in den Händen der Kleinschiffer befindet.

Durch die 13. Durchführungsverordnung vom 15. September 1934 erhielten die Schiffer-Betriebsverbände einheitliche Satzungen. In § 3 derselben wird als Aufgabe der Verbände bestimmt:

„Der Verband hat die Belange seiner Mitglieder zu fördern. Zu seinen Aufgaben gehört insbesondere die Vertretung der Belange seiner Mitglieder nach außen, namentlich gegenüber den Behörden und den an der Binnenschifffahrt Beteiligten, sowie die Teilnahme an gemeinsamen Einrichtungen der Binnenschifffahrt.

Daneben kann der Verband seine Tätigkeit insbesondere erstrecken auf:

1. Beschaffung von Beihilfen für in Not geratene Mitglieder;
2. Beratung der Mitglieder in Rechts-, Steuer- und sonstigen geldlichen Angelegenheiten;
3. Förderung aller Bestrebungen, die der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Hebung der Kleinschiffer dienen (Versicherungswesen, Schulwesen, Genossenschaftswesen usw.).

Der Verband ist nicht befugt, eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit auszuüben.“

Die Schiffer-Betriebsverbände sind überdies als Bezirksgruppen der Fachgruppe „Reeder und Kleinschiffer“ der Reichsverkehrsgruppe „Binnenschifffahrt“ eingegliedert und damit gleichzeitig Teil der berufsständischen Organisation der Binnenschifffahrt geworden. Trotzdem verblieben sie Körperschaften des öffentlichen Rechtes, die sie nach der 12. und 13. Durchführungsverordnung sind.

§ 4 der Satzungen erklärt, daß der Verband zur Erfüllung seiner Aufgaben insbe-

¹ E. Billing, a. a. O.

² Die Errichtung des Schiffer-Betriebsverbandes für das Rheingebiet, das ist der Rhein mit seinen Nebenflüssen, erfolgte durch die 10. Verordnung zur Durchführung des „Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt vom 16. Juni 1933“ vom 15. September 1934. Nach der 13. Durchführungsverordnung haben die bestehenden sechs Schiffer-Betriebsverbände die folgenden Bezeichnungen:

Schiffer-Betriebsverband für den Rhein,			
„	„	„	die Elbe,
„	„	„	die Untere Elbe,
„	„	„	die mitteldeutschen Wasserstraßen,
„	„	„	die Oder,
„	„	„	die ostdeutschen Wasserstraßen.

sondere 1. Schiffermeldestellen einrichten, 2. Raumgestellungsverträge abschließen und 3. Abmachungen mit anderen Schifffahrttreibenden und ihren Verbänden treffen kann.

Die wichtigste Aufgabe ist zweifellos, für eine gleichmäßige Verteilung des Fracht- und des Schleppgutes unter den Mitgliedern zu sorgen. Diesem Zwecke dienen die Schiffermeldestellen. Die Mitglieder der Verbände sind verpflichtet, ihre sämtlichen Fracht- und Mietverträge über die Meldestellen abzuschließen. Die Miet- und Bereitstellungsverträge, durch die die Kleinschiffer an Reedereien, Spediteure, Großverfrachter, Befrachter u. a. gebunden waren, wurden allmählich gelöst, so daß die Schiffer heute überhaupt nur mehr über den Verband mit dem Frachtenmarkte in Verbindung treten oder doch treten sollen.

Natürlich konnten sie damit nur einverstanden sein, wenn ihnen dabei eine genügende Beschäftigung gesichert war. Das wurde damit erreicht, daß sich die Reeder verpflichten mußten, „einen Teil der von ihnen übernommenen Transporte durch die Kleinschiffer ausführen zu lassen und zwar auch zu Zeiten, wo sie selbst genügend Kahnraum haben“¹. Wie Koenigs angibt, dürfen z. B. die Reeder auf der Oder von den Transporten von Brennstoffen nur 28 vH, von anderen Gütern nur 33 1/3 vH mit eigenen Kähnen ausführen; für das übrige müssen sie Kleinschiffsraum beim Schiffer-Betriebsverband anfordern². Dadurch ist die Kleinschiffahrt im ganzen sicher nicht schlechter gestellt als früher, wo einzelne Kleinschiffer durch Miet- oder Bereitstellungsverträge durch bestimmte Reeder Beschäftigung bekamen.

Die Meldestellen verteilen die Ladungsgüter in der Reihenfolge, in der sich die Schiffer bei ihnen haben eintragen lassen. Es liegt daher im Interesse der Schiffer, nach Beendigung einer Reise sich so rasch als möglich bei der in Betracht kommenden Meldestelle einzuschreiben. Eine Verpflichtung des Schiffers, die Beförderung, die ihm von der Meldestelle zugewiesen wird, anzunehmen, besteht nur in dem Falle, daß er der letzte auf der Anmeldeungsliste stehende Schiffer ist, und daß für das angebotene Gut eine Mindestfracht festgesetzt ist, zu deren Einhaltung der Verfrachter bereit ist. Andernfalls wird im Falle der Weigerung eines Schiffers das Gut dem nächsten auf der Liste stehenden zugewiesen.

Durch die Einrichtung der Meldestellen wurde das Gewerbe der Schiffsmakler überflüssig. Die Personen, die auf diese Weise beschäftigungslos geworden wären, sind zu einem großen Teile bei den Meldestellen untergebracht worden.

In Verfolg der Notstandsorganisation der Binnenschiffahrt erfolgten auch Zusammenschlüsse der Reedereien zu Reederei-vereinigungen. So sind die Reeder der Märkischen Wasserstraßen zur „Mitteldeutschen Reedereivereinigung von 1933“, die der Elbe zur „Elbe-Reederei-Vereinigung von 1934“, dem sog. Elbekartell, zusammengefaßt. Die erstere hatte zur Aufgabe, mit dem Schifferbetriebsverband für die mitteldeutschen Wasserstraßen ein Beschäftigungsabkommen zu schließen, und hat dieses Abkommen zu entsprechender Durchführung zu bringen. Das Elbekartell dagegen hat über diese Aufgabe hinaus auch für eine entsprechende Verteilung der Ladungen unter seine Mitglieder Sorge zu tragen und eine Festsetzung der Frachten vorzunehmen. Eine Güterverteilungsstelle, die es gemeinsam mit dem Schifferbetriebsverband für die Elbe unterhält, sorgt nicht nur für die erwähnte Verteilung an die Mitglieder der Vereinigung, sondern auch für die

¹ G. Koenigs, a. a. O. S. 14.

² Zufolge der 20. Durchführungsverordnung vom 22. 12. 1936 zum Gesetz vom 16. 6. 1933 ist der Verkehr auf näher bezeichneten Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder auf Mitglieder der „Mitteldeutschen Reederei-Vereinigung“ und die Kleinschiffer der Schifferbetriebsverbände beschränkt und auf die beiden Gruppen aufgeteilt im Verhältnis von 22 : 78.

Verteilung der Ladungen zwischen Reedereien und Kleinschiffern. Unter dem 8. 7. 1937 erhielt sie durch die 24. Durchführungsverordnung zum Gesetz vom 16. 6. 1933 — eine Einigung zwischen den Kartellmitgliedern war nicht zustande gekommen — eine neue Satzung, die das Kartell vom 1. 1. 1938 an auflockert, indem sie es in ein reines Betriebskartell umstellt. Die bisherigen Geschäftsanteile fallen fort. Der Kundenschutz wird für kleinere Transportmengen aufgehoben. Die Betätigung der Kartellmitglieder außerhalb des Kartellgebietes wird mit sofortiger Wirkung von allen Bindungen freigestellt.

Am schwierigsten waren die Verhältnisse für den Rhein zu regeln wegen der Internationalität der Schifffahrt auf diesem Strome. Beträgt doch die Rheinschiffahrt unter der deutschen Flagge nur etwas mehr als ein Drittel der gesamten Tonnage, die auf dem Rhein verkehrt. Deshalb hat man die Partikuliere erst so spät zu einem Schiffer-Betriebsverbande zusammengeschlossen, der dann auch Meldestellen eingerichtet hat¹. Er setzt Mindestfrachten für seine Mitglieder fest. Mit den Rhein-Reedereien wurden in freier Vereinbarung Raumgestellungsverträge abgeschlossen. Für 1936 war ein Raumgestellungsvertrag geschlossen worden, nach dem die Reedereien monatlich 180 000 Tonnen der Partikuliere beschäftigen mußten, auch wenn zur Bewältigung der Transporte die eigene Tonnage ausgereicht hätte. Trotzdem waren die Partikuliere, die durch den guten Wasserstand des Rheins während des Jahres sowie wegen geringerer Beschäftigung im Getreide-Lagergeschäft Schaden erlitten hatten, nicht befriedigt. Ab 1. Februar 1937 wurde nun nach längeren Verhandlungen ein Raumgestellungsabkommen vereinbart, nach dem die Reedereien auf die Dauer eines Jahres 2,14 Millionen Tonnen Partikulierschiffsraum zu festen Frachtsätzen übernehmen, während weitere 860 000 Tonnen zu Tagessätzen abgenommen werden. Formell werden auf Grund des Abkommens die Gestellungsverträge zwischen dem Schiffer-Betriebsverband für den Rhein und den einzelnen Reedereien geschlossen.

Um mit der bedeutenden holländischen Schifffahrt auf dem Rhein in ein geregeltes Verhältnis zu kommen, wurde am 29. Mai 1935 zwischen dem Schiffer-Betriebsverband für den Rhein und der Niederländischen Partikuliere Rijnvaart-Centrale in Rotterdam ein Abkommen getroffen. Danach wurde eine Kommission aus zwei Vertretern des Betriebsverbandes und zwei Vertretern der Centrale sowie einem Vorsitzenden, der abwechselnd jährlich von dem Betriebsverbande und der Centrale gestellt wird, gebildet. Aufgabe der Kommission ist, die ständige Verbindung zwischen den beiden Organisationen aufrechtzuhalten. Im einzelnen werden ihre Aufgaben und Befugnisse durch eine besondere Geschäftsordnung festgelegt. Ein Zusammenwirken mit den belgischen Rheinschiffern ist für den Fall, daß für diese ebenfalls eine entsprechende Organisation gebildet wird, vorgesehen. In dem Abkommen ist insbesondere bestimmt, daß Schiffermeldestellen nicht nur in Deutschland, sondern auch in Holland unterhalten werden. Den Mitgliedern der beiden Organisationen soll zur strengen Pflicht gemacht werden, die Beschäftigung ihrer Fahrzeuge nur über die Meldestellen zu suchen. Es wird ihnen dabei für die Meldestellen beider Organisationen gleiche Behandlung zugesichert, allerdings mit einigen Ausnahmen. Im Bergverkehr von der Ruhr und oberhalb gelegenen Rheinhäfen soll das Beschäftigungsverhältnis zwischen deutschen und niederländischen Partikulierschiffern, das vor Einrichtung der Meldestelle Duisburg-Ruhrort bestand, nicht beeinträchtigt werden, und die Verfrachtung des deutschen Reichsgetreides ab Rotterdam soll wie bisher vorzugsweise in deutschen Rheinschiffen erfolgen. Die in einer niederländischen Naamlooze Vennotschap unter niederländischer Flagge verkehren-

¹ Es gibt im Rheingebiet Meldestellen in Duisburg-Ruhrort, Neuß, Köln, Koblenz und Linz, Mainz, Frankfurt a. Main, Mannheim, Heilbronn, Karlsruhe, Kehl, Saarbrücken.

den Fahrzeuge, die durch Anteile an der Vennotschap deutschen Staatsangehörigen zugehören, oder von solchen betrieben werden, gelten als deutsche Fahrzeuge. Den Abschluß von Schiffsgestellungsverträgen haben sich die beiden Vertragsparteien vorbehalten. Im übrigen wurde vereinbart, einheitliche Verfrachtungsbedingungen zu erstreben.

Eine Ausnahme bezüglich der Notstandsmaßnahmen¹ bildet die Schifffahrt auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser. Hier war eine Notlage der Binnenschifffahrt wie in den übrigen deutschen Schifffahrtsgebieten nie vorhanden. „Reedereien und Kleinschiffer haben unter sich ein Abkommen geschlossen, worin sie die einzelnen Verkehre aufgeteilt und die Anteile der Groß- und Kleinschiffer unter sich geregelt haben“².

Zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt waren für die mitteldeutschen und ostdeutschen Flüsse und Kanäle auch ein Neubauverbot und ein Zugungsverbot erlassen worden. Das Neubauverbot wurde nun mit Ausnahme der Unterelbe, von Groß-Hamburg und der Werkschifffahrt durch Erlaß vom 2. 4. 1937 bedeutend gelockert. Der Neubau von Kähnen und Tankschiffen wurde vollständig freigegeben, während für den Bau von Schleppern und Motorschiffen gewisse Beschränkungen aufrecht blieben. Bezüglich der Werkschiffe³ wurde durch die 22. Durchführungsverordnung zum Gesetze vom 16. 6. 1933 bestimmt, daß im Stromgebiet der Elbe und Oder, auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder und auf den ostpreußischen Wasserstraßen eine Vermehrung des Bestandes an Werkschiffen nach Zahl, Schiffsraum und Triebkraft verboten ist. Auch dürfen die Werkschiffe nicht zur Güterbeförderung für andere oder zum Schleppen von Fahrzeugen anderer Unternehmer verwendet werden. Es soll dadurch die gewerbliche Binnenschifffahrt gegenüber der Werkschifffahrt in Schutz genommen werden.

Durch den Aufschwung, den die deutsche Wirtschaft seit 1933 genommen hat, ist die Notlage der Binnenschifffahrt zum größten Teil überwunden. Deshalb konnte das Neubauverbot gelockert werden. An einen Abbau der Marktregelung, wie sie als Notstandsorganisation dargelegt worden ist, wird aber wohl nicht gedacht. Sie hat in schlechter Zeit gute Früchte getragen, und sie wirkt sich auch heute in günstiger Weise aus sowohl für die Kleinschifffahrt wie auch für die Reedereien.

3. Die berufsständische Organisation⁴.

Die Grundlage der berufsständischen Organisation der deutschen Binnenschifffahrt bildet die „Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs (Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft)“ vom 25. 9. 1935. Gemäß § 1 dieser Verordnung wurde das Verkehrsgewerbe „fachlich zusammengefaßt und, soweit erforderlich, fachlich und bezirklich gegliedert“. § 2 der Verordnung bestimmte als fachliche Gliederung sieben Reichsverkehrsgruppen: Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Kraftfahrergewerbe, Fuhrergewerbe, Schienenbahnen, Spedition und Lagerei, Hilfgewerbe des Verkehrs. Der Paragraph sagt weiterhin, daß die Reichsverkehrsgruppen „in Fachgruppen und diese nach Bedarf in Fachuntergruppen gegliedert“ werden.

¹ Siehe dazu aber den früher erwähnten kürzlich errichteten Frachtausschuß in Dortmund.

² G. Koenigs, a. a. O. S. 19.

³ Werkschiffe sind nach der 22. Durchführungsverordnung Binnenschiffe, „die ausschließlich dem Güterverkehr eines bestimmten Werkes dienen und ausschließlich für dieses bestimmte oder von ihm versandte Güter befördern“.

⁴ Siehe hierzu E. Schreiber, Die Organisation der Binnenschifffahrt, Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1937, Heft 3.

Danach wurden für den Bereich der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt durch § 7 der Satzung derselben, die von ihrem Leiter erlassen und vom Reichsverkehrsminister genehmigt worden ist, ursprünglich vier Fachgruppen gebildet:

- eine Fachgruppe „Reeder“,
- „ „ „Kleinschiffer“,
- „ „ „Hafen und Umschlagbetriebe“,
- „ „ „Sondergewerbe der Binnenschifffahrt“.

Die beiden ersteren Fachgruppen wurden durch Anordnung des Reichsverkehrsministers vom 8. 4. 1937 zur Fachgruppe „Reeder und Kleinschiffer“ zusammengefaßt.

Zur Fachgruppe „Hafen- und Umschlagbetriebe“ gehören die Hafenverwaltungen der öffentlichen Körperschaften, gemischtwirtschaftliche Hafengesellschaften, Hafenanlagen privater Unternehmer, Umschlagsbetriebe, gleichgültig, ob sie den Umschlag mit eigenen oder mit fremden Anlagen durchführen, u. a.

Die Fachgruppe „Sondergewerbe der Binnenschifffahrt“ zerfällt nach § 7, Ziff. 2, der Satzung in folgende Fachuntergruppen:

- die Fachuntergruppe „Hafenschifffahrt“,
- „ „ „Fährbetriebe“,
- „ „ „Lotsen und Haupter“¹,
- „ „ „Flößerei“,
- „ „ „Befrachter² und Makler“,
- „ „ „Selbständige Schifffahrtssachverständige“,
- „ „ „Schifffahrtsagenturen“.

Außer der fachlichen sieht die „Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs“ auch eine bezirkliche Gliederung vor. Diese bedarf der Zulassung durch den Reichsverkehrsminister. Aber auch Fachgruppen und Fachuntergruppen können bezirklich gegliedert werden, „wenn ein zwingendes Bedürfnis besteht“. Nach § 7, Ziff. 3, der Satzung der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt waren die Fachgruppen „Reeder und Kleinschiffer“ sowie „Hafen und Umschlagsbetriebe“ und die Fachuntergruppen der Fachgruppe „Sondergewerbe der Binnenschifffahrt“ stromgebietsweise unterzugliedern. Auf Grund dieser Vorschrift erfolgte die bezirkliche Gliederung, mit Ausnahme der Fachuntergruppen „Hafenschifffahrt“ und „Lotsen und Haupter“ in folgende Gebiete:

1. Rheingebiet,
2. Westdeutsche Kanäle und Weser,
3. Elbgebiet,
4. Mitteldeutsche Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder,
5. Odergebiet,
6. Ostdeutsche Wasserstraßen,
7. Donaugebiet³.

Man hat sich also bei der Gliederung nicht an politische Grenzen gehalten, sondern hat Gebiete zur Grundlage gewählt, von denen ein jedes seine besondere Eigenart besitzt.

„Die bestehenden, vom Reichsverkehrsminister anerkannten Spitzenverbände des Verkehrsgewerbes und ihre Gliederungen“ (§ 6 der VO. vom 25. 9. 1935) waren in die Reichsverkehrsgruppe und ihre Gliederungen überzuführen. Im Bereiche der Binnenschifffahrt hat man jedoch eine wichtige Ausnahme bezüglich des „Central-Vereins

¹ Die sogenannten Elbehaupter besitzen das Elbschiffer-Ergänzungszeugnis und bedienen die ohne Triebkraft talwärts fahrenden Elbschiffe.

² Befrachter sind Frachtführer im Sinne des Binnenschifffahrtsgesetzes, die ihr Gewerbe, ohne eigene Schiffe zu besitzen, betreiben.

³ Nach E. Schreiber a. a. O.

für deutsche Binnenschifffahrt“ gemacht, allerdings nur, soweit seine Tätigkeit über den Rahmen berufsständischer Vertretung der Binnenschifffahrt hinausging.

Denn nach der Satzung der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt ist die Reichsverkehrsgruppe „die alleinige Vertreterin der Unternehmer und Unternehmungen, die auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt selbständig tätig sind“ (§ 1). Sie hat nach § 2 der Satzung „die allgemeinen Belange der Binnenschifffahrt und die Selbstverwaltungsangelegenheiten des Gewerbes wahrzunehmen und die Mitglieder fachlich zu beraten und zu betreuen“. Sie hat ferner „die Reichsregierung und die Behörden in allen Fragen des Gewerbes zu beraten und zu unterstützen“, und sie „hat innerhalb ihres Verkehrszweiges für Ordnung und Anstand in Angebot und Durchführung der Verkehrsleistung und für Lauterkeit im Wettbewerb unter den Berufsangehörigen und mit anderen Berufsgruppen zu sorgen“.

Die Reichsverkehrsgruppe hat ihren Sitz in Berlin und umfaßt das ganze Reichsgebiet. Sie hat die Stellung eines rechtsfähigen Vereins, während Fachgruppen, Fachuntergruppen und Bezirksgruppen keine Rechtsfähigkeit haben. Eine besondere Rechtsstellung nehmen die Schifferbetriebsverbände ein. Sie sind Bezirksgruppen der Fachgruppe „Reeder und Kleinschiffer“; trotzdem sind sie Körperschaften des öffentlichen Rechtes, soweit sie nach der Notgesetzgebung die Aufgabe der Marktregelung zu erfüllen haben.

Die Zugehörigkeit zur Reichsverkehrsgruppe „Binnenschifffahrt“ ist eine zwangsweise. Nachdem der Reichsverkehrsminister die einzelnen Fachgebiete abgegrenzt hat, sind alle Unternehmer und Unternehmungen, die auf einem der Fachgebiete der Binnenschifffahrt selbständig tätig sind, Mitglieder der Reichsverkehrsgruppe „Binnenschifffahrt“. Sie werden, nachdem sie sich gemeldet haben, der zuständigen Fachgruppe oder Fachuntergruppe sowie deren bezirklicher Gliederung zugewiesen.

Jede Gruppe hat einen ehrenamtlich tätigen Leiter. Der Leiter der Reichsverkehrsgruppe wird vom Reichsverkehrsminister bestellt und abberufen. Die Leiter der Fachgruppen werden vom Leiter der Reichsverkehrsgruppe, die Leiter der Fachuntergruppen und der bezirklichen Gliederungen der Fachgruppen werden vom Leiter der betreffenden Fachgruppe bestellt und abberufen.

An der Seite jedes Leiters steht ein Beirat, der vor allen wichtigen Maßnahmen zu hören ist. „Bei den Fachuntergruppen, den Fachgruppen und der Reichsverkehrsgruppe hat der Beirat in der ersten Sitzung des Geschäftsjahres darüber zu beschließen, ob der Leiter das Vertrauen genießt“ (§ 17, Ziff. 3 der Satzung). „Jede Bezirksgruppe der Fachgruppe ‚Hafen- und Umschlagsbetriebe‘ und ‚Sondergewerbe der Binnenschifffahrt‘ hat jährlich eine Mitgliederversammlung abzuhalten.“ Bei den Bezirksgruppen der Fachgruppe „Reeder und Kleinschiffer“ tritt an die Stelle der Mitgliederversammlung der Beirat (§ 22 der Satzung). Die Mitgliederversammlung „beschließt, ob der Leiter das Vertrauen genießt“ (§ 23, Ziff. 1, der Satzung). „Trifft der Leiter einer Fachgruppe, Fachuntergruppe oder Bezirksgruppe eine Entscheidung, vor der der Beirat zu hören ist, abweichend von der Meinung der Mehrheit des Beirats, so hat er dem Leiter der übergeordneten Gruppe unter Übersendung einer Abschrift der Niederschrift davon innerhalb von drei Tagen Kenntnis zu geben. Der Leiter der übergeordneten Gruppe kann innerhalb einer Woche nach Zustellung die Entscheidung aufheben und selbst entscheiden“ (§ 17, Ziff. 5, der Satzung).

Nach der Satzung der Reichsverkehrsgruppe „Binnenschifffahrt“ können auch Sonderausschüsse zur Bearbeitung bestimmter Aufgaben gebildet werden. So besteht ein Sonderausschuß für Genossenschaftsfragen, Sonderausschüsse für die Güter- und Fahrgastschifffahrt und ein Sonderausschuß für Hafenbahnangelegenheiten.

4. Die schiffahrtsfördernde und propagandistische Organisation.¹

a) Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt und die ihm angegliederten Vereine.

Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt e. V. bildet die wichtigste Organisation schiffahrtsfördernder und propagandistischer Art auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt für Deutschland. Wohl mußte er die berufsständischen Aufgaben, die er früher erfüllt hat, an die Reichsverkehrsgruppe „Binnenschifffahrt“ abgeben. Er konnte sich aber dadurch selbständig erhalten, daß er in seiner in der 63. Mitgliederversammlung am 28. 9. 1934 in Breslau beschlossenen neuen Satzung als Zweck des Vereins die Förderung des Wasserstraßenverkehrs in Deutschland erklärt hat. Auf dieser Grundlage wurden dann alle nichtberufsständischen Vereine der Binnenschifffahrt dem Zentral-Verein eingegliedert oder angegliedert.

In der Organisation des Vereins herrscht das Führerprinzip. Der Vorsitzende wird vom Reichsverkehrsminister ernannt und bestellt dann seinerseits den Hauptteil des Führerrates sowie aus diesem drei Stellvertreter. Von den letzteren muß je einer der Wirtschaft, der Wissenschaft und der Verwaltung angehören. Sie bilden zusammen mit dem Hauptgeschäftsführer den kleinen Führerrat. Im übrigen obliegt die Beratung des Vorsitzenden fünf Ausschüssen, deren Leiter ebenfalls vom Vorsitzenden bestimmt werden.

Dem Zentral-Verein sind insbesondere die folgenden Stromgebietsvereine eingegliedert, indem sie Mitglieder desselben sind:

1. Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V., Duisburg,
2. Verein zur Wahrung der Schiffahrtsinteressen des westdeutschen Kanalgebietes e. V., Dortmund,
3. Verein zur Wahrung der Weserschiffahrtsinteressen e. V., Bremen,
4. Verein zur Wahrung der Elbschiffahrtsinteressen e. V., Hamburg,
5. Verein zur Wahrung der Mitteldeutschen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin,
6. Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen e. V., Breslau,
7. Verein zur Wahrung der Main- und Donauschiffahrtsinteressen e. V., Nürnberg.

Diese Vereine gelten in gewissem Sinne als Zweigvereine des Zentral-Vereins. Für sie besteht eine Einheitssatzung, in der als Zweck des betreffenden Vereins erklärt ist, „in Zusammenarbeit aller am Verkehr des Stromgebietes beteiligten und interessierten Kreise der Verwaltung und Wirtschaft den Wasserstraßenverkehr dieses Gebietes zu fördern“ und „im Rahmen der Gemeinschaftsarbeit des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt e. V. alle auf die Förderung des deutschen Binnenwasserstraßenverkehrs gerichteten Bestrebungen zu unterstützen“ (§ 2 der Satzung). „Die ordentliche Mitgliedschaft zum Verein schließt die Mitgliedschaft zum Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt in sich“ (§ 3 der Satzung).

Mitglieder des Zentral-Vereins sind auch die vielen Kanalvereine, deren Stellung zum Zentral-Verein aber insofern anders als die der Stromgebietsvereine ist, als ihre Mitglieder nicht ohne weiteres gleichzeitig Mitglieder des Zentral-Vereins sind. E. Schreiber bezeichnet sie in seinem zit. Aufsatz als dem Zentral-Verein nur angeschlossen. Er führt in diesem Aufsatz die Adressen von 20 Kanalvereinen an, für die das Verhältnis des Angeschlossenseins gilt. Auch für sie ist eine Einheitssatzung aufgestellt worden, in deren § 2 als Vereinszweck bezeichnet wird: „1. den Bau einer Kanalverbindung von nach zu fördern, 2. im Rahmen der Gemeinschaftsarbeit des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt e. V. alle auf die

¹ Siehe auch hierzu E. Schreiber, Die Organisation der Binnenschifffahrt, Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1937, Heft 3.

Förderung des deutschen Binnenwasserstraßenverkehrs gerichteten Bestrebungen zu unterstützen“.

Endlich stehen noch die kleinen örtlichen Innungen und Vereine der Binnenschiffer, die sogenannten *Schifferevereine*, in einer gewissen Verbindung mit dem Zentral-Verein. Auch für sie besteht eine *Einheitssatzung*, die vom Zentral-Verein im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister bearbeitet und herausgegeben worden ist. In dieser wird als Zweck des jeweiligen Vereins erklärt: „Die Pflege der Geselligkeit und kameradschaftlichen Verbundenheit in den Kreisen der Binnenschiffer im Geiste des nationalsozialistischen Volksstaates.“ „Die Vertretung der Mitglieder in wirtschaftlichen und sozialpolitischen Angelegenheiten ist nicht Aufgabe des Vereins“ (§ 2). Diese Vereine sind in unmittelbare Verbindung mit den Stromgebietsvereinen gebracht, indem es in § 3 der Einheitssatzung heißt: „Der Verein ist Mitglied des zuständigen Stromgebietsvereins.“

b) *Der Internationale Ständige Verband der Schifffahrtskongresse.*

Früher gab es getrennt internationale Kongresse für die Binnenschifffahrt und solche für die Seeschifffahrt. Der erste internationale Binnenschifffahrtskongreß wurde 1885 in Brüssel abgehalten. Wegen der engen Verbindung, die zwischen den Verhandlungsgegenständen der Binnen- und der Seeschifffahrt zum Teil besteht, wurde auf dem 6. Internationalen Kongreß im Haag beschlossen, die beiden Kongreßarten unter der Bezeichnung „Schifffahrtskongresse“ miteinander zu vereinigen. Sie finden in der Regel alle drei Jahre statt. Der letzte war 1935 in Brüssel. Man hat zur ständigen Durchführung der Kongresse und ihrer Beschlüsse einen Verband gebildet, der aus Vertretern von Staaten und Körperschaften sowie aus Einzelmitgliedern gebildet ist. Fast alle Kulturstaaten sind in ihm vertreten. Sein Zweck ist „die Förderung und Hebung der Binnen- und Seeschifffahrt“. Diesen Zweck sucht er außer durch die Schifffahrtskongresse durch Veröffentlichung von Abhandlungen, Berichten und sonstigen Schriftstücken zu erreichen. Seine Leitung erfolgt durch eine „Internationale Ständige Kommission“, die ihren Sitz in Brüssel hat, und die in der Hauptsache durch Wahl von Vertretern der Regierungen, deren Länder dem Verbandsangehören, gebildet wird.

c) *Der „Mittleuropäische Binnenschifffahrtsverband“.*
Er ist aus dem im Jahre 1896 gegründeten Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verband für Binnenschifffahrt, der 1911 zum Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschifffahrt erweitert worden war, hervorgegangen. 1926 wurde der Titel „Mittleuropäischer Binnenschifffahrtsverband“ angenommen. Die heutige Fassung seiner Satzung beruht auf den Beschlüssen der Friedrichshafener Delegiertenversammlung vom 16. 6. 1928. Er „bildet den Zusammenschluß von Schifffahrts- und Kanalvereinen Mitteleuropas“ (§ 1 der Satzung) und hat seinen Sitz in Berlin. Es gehören ihm gegenwärtig die Binnenschifffahrtsvereine von Deutschland, Österreich, Ungarn, der Tschechoslowakei und der Schweiz an. Sein Zweck ist, „die gemeinsamen wasserwirtschaftlichen Aufgaben der Verbandsstaaten, insbesondere auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt, zu fördern. Er soll auf den Ausbau und die Hebung des Verkehrs auf den gemeinsamen Wasserstraßen hinwirken, zur technischen und wirtschaftlichen Klärung der Projekte zur Verbindung der vorhandenen Wasserstraßen beitragen und die Verwirklichung der als baureif anzuerkennenden Pläne nach Kräften fördern“ (§ 2 der Satzung). Auch dieser Verband hält *Kongresse* ab. Der letzte wurde als „Mittleuropäischer Binnenschifffahrtstag“ 1931 in Stuttgart durchgeführt. Um seiner in der Verbandsatzung aufgestellten Aufgabe „Aufklärung und Beeinflussung der öffentlichen Meinung, der Regierungen und Volksvertretungen in Wort und Schrift“ zu entsprechen, hat er überdies eine umfangreiche „Schriftenreihe“ herausgegeben.

Die Verkehrsströme auf den europäischen Binnenwasserstraßen.

Von Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath, Stuttgart.

1. Die Bedeutung von Verkehrsstromkarten.

Die zunehmende Verflechtung und Überdeckung der Verkehrsnetze der Wasserstraßen, Eisenbahnen, Straßen und Fluglinien im europäischen Raum legen ganz allgemein den Gedanken nahe, fortlaufend ein Bild über die *Größe der Verkehrsströme der verschiedenen Verkehrsmittel* zu erhalten. Aus der Summe der in gleichen Verkehrsbeziehungen, jedoch auf verschiedenen Verkehrsmitteln fließenden Verkehrsmengen im gleichen Verkehrsraum ergeben sich dann die tatsächlichen *Verkehrsspannungen*, die innerhalb und zwischen den verschiedenen Gebieten Europas lebendig sind. Weiterhin läßt sich fortlaufend der Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel an der *Raumerschließung* eines jeden Gebietes veranschaulichen, so daß sich gewisse *Schwergewichtslagen* der einzelnen Verkehrsmittel ergeben, die für die weitere Ausgestaltung eines großräumigen allgemeinen Verkehrssystems wichtig sind.

Bei dem Versuch, eine derartige Raumkarte für den europäischen Verkehr aufzustellen oder vorzubereiten, zeigte es sich sehr bald, daß, je weitmaschiger das Verkehrsnetz eines Verkehrsmittels ist, um so einfacher das statistische Material sich beschaffen und kartenmäßig darstellen läßt. Das ist im allgemeinen der Fall bei dem Wasserstraßen- und Luftverkehr, während bei dem dichten Netz der Eisenbahnen und Straßen sowohl die Erhebung der Zahlen wie ihre Darstellung verwickelter ist. Ferner schält sich immer mehr bei der heutigen starken Individualisierung des Personenverkehrs durch den Kraftwagen als darzustellende Verkehrsgattung der *Güterverkehr* sowohl vom statistischen Standpunkt wie vom Standpunkt der wirtschaftlichen Verflechtung der Länder heraus.

Die nähere Untersuchung ergab, daß heute schon für den Wasserstraßenverkehr und den Luftverkehr Europas sich zuverlässige Verkehrsstromkarten aufstellen lassen, während dies für den Eisenbahn- und Straßenverkehr wohl für einzelne Länder, nicht aber für alle Länder Europas möglich ist. Es besteht an sich keine unüberwindliche Schwierigkeit, das notwendige statistische Material für den Verkehr auf Eisenbahnen und Straßen zu gewinnen. Die fast in allen Ländern bereits eingeleiteten Straßenverkehrszählungen für das Verkehrssystem der Land- und Stadtstraßen werden in absehbarer Zeit genügende Ergebnisse für die Darstellung der Straßenverkehrsströme bringen. Es wäre zu hoffen, daß dann anschließend auch die Länder ihre Eisenbahnunternehmungen veranlassen, soweit es noch nicht geschehen ist, die Stärke ihres Verkehrs auf den verschiedenen Strecken zu bestimmen, darzustellen und zu veröffentlichen. Die noch vielfach seitens der Eisenbahnen geübte Zurückhaltung in der Veröffentlichung von Verkehrsstromkarten wird kaum noch vertreten werden können, je mehr vor allem Eisenbahnen und Kraftwagen in einer geschlossenen Verkehrseinheit der Allgemeinheit ihren Dienst anzubieten haben und auch die Zusammenarbeit von Wasserstraßen und Kraftwagen sich entwickelt. Für die Entschlüsse der *staatlichen Verkehrspolitik* und für die in allen Ländern Europas sich anbahnende *Landesplanung* sind Verkehrsstromkarten nicht mehr entbehrlich, wobei je nach dem Zweck die Verkehrsströme auf den Kontinentallinien, den Hauptlandeslinien und unter Umständen auf den Bezirkslinien erfaßt und dargestellt werden müssen.

2. Form und Inhalt der Verkehrsstromkarten.

Als Vergleichsmaßstab für die Verkehrsströme kommen die auf einem Streckenabschnitt im Laufe eines Jahres *beförderten Tonnen Güter* in Frage, die am