

Die Entwicklung der Binnenschifffahrt und Binnenschifffahrtspolitik in den Niederlanden in jüngster Zeit.

Von Dr. rer. pol. habil. A. F. Napp-Zinn, Köln.

Einleitung.

Anfang 1938 wurde von mir eine Untersuchung „Binnenschifffahrtspolitik der Niederlande“ als Heft 5 der Verkehrswissenschaftlichen Abhandlungen, Schriftreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates beim Reichsverkehrsministerium (Verlag von Gustav Fischer, Jena) veröffentlicht. Sie kommt auf Grund des bis zu ihrem Abschluß vorliegenden Materials die Entwicklung der Binnenflotte und des Binnenwasserstraßenverkehrs in den Niederlanden bis 1935, die der Binnenschifffahrtspolitik der Niederlande bis Anfang 1937 verfolgen. Im folgenden sollen die Betrachtungen auf Grund von bis zum 1. Oktober 1938 herausgekommenem Material bis an die Gegenwart fortgeführt werden.

Zuvor mag es erlaubt sein, auf einige Bemerkungen einer Besprechung der vor genannten Schrift in dem holländischen Fachschrifttum etwas einzugehen. Es geschieht dies nicht in der leider öfters vorkommenden Manier rechtshaberischer Antikritik — zu der Anlaß gegeben ist —, sondern in dem Bestreben, durch sachlichen Gedankenaustausch einen zusammenfassenden Rahmen zu schaffen.

Unter dem Titel „Binnenschifffahrtspolitik“ faßte ich zusammen die Binnenwasserstraßenpolitik, die sich in Baupolitik und Abgabepolitik gliedert, und die Binnenschifffahrtbetriebspolitik. Während die meisten Besprechungen gerade die zusammenfassende Betrachtungsweise anerkennen und die Einheit des Objekts nicht in Zweifel ziehen, hat F. J. Schlingemann in seiner in der Tijdschrift voor Economische Geographie vom 15. 5. 1938 veröffentlichten Besprechung, die meiner Schrift in durchaus wohlwollender Weise gerecht wird, die Frage aufgeworfen: Besteht überhaupt eine Niederländische „Binnenschifffahrtspolitik“, nämlich ein wohlverhohenes, zusammenfassendes Ganzes von Regierungsmaßnahmen, das bezüglich der Binnenschifffahrt bestimmte Ziele zu erreichen trachtet? Schlingemann verneint dies und meint daher, daß der meiner Studie gegebene Titel mehr zu versprechen scheint, als es zu geben möglich war.

Hierzu meinerseits Folgendes: Ich bin der Auffassung, daß der Titel der Untersuchung sich zunächst aus der Einheit des Objektes rechtfertigt. D. h. mag auch aus verschiedenen Gesichtspunkten und von verschiedenen Stellen auf einen Verkehrs- oder sonstigen Wirtschaftszweig eingewirkt werden, so gründet sich doch die einheitliche Betrachtung der Maßnahmen auf der Einheit des Bezugsobjektes. Weiter meine ich, daß auch in den interessierten Kreisen der Niederlande, nämlich sowohl denen, die die staatliche Einflußnahme auf die Binnenschifffahrt ausüben, wie denen, die ihr unterliegen, subjektiv ein Bewußtsein für die Gesamtheit und die wechselseitige Abhängigkeit der Maßnahmen vorhanden ist. Verhandlungen im Parlament wie auf den Binnenschifffahrtkongressen scheinen mir ebenso wie zahlreiche Veröffentlichungen dafür den Beweis zu liefern. Nur insofern vermag ich allerdings dem erhobenen Einwand zuzustimmen, als tatsächlich die im Laufe der Geschichte entwickelten Einflußnahmen auf die niederländische Binnenschifffahrt, weil sie von verschiedenen oberkeitlichen Instanzen kamen und verschiedenen Motiven entsprangen, die Einheitlichkeit der heutigen Binnenschifffahrtspolitik wesentlich erschweren.

Wenn ich auch die Sonderstellung, die Binnenwasserstraßen und Binnenschifffahrt

in Wirtschaftsleben der Niederlande einnehmen, und das Dominieren des Meliorationsgedankens beim Wasserstraßenbau in meiner Studie wiederholt betont habe, so möchte ich doch aus der Besprechung Schlingemanns als besonders treffende Charakterisierung folgende Sätze anführen: „Von alters her muß die Binnenschifffahrt als primär betrachtet werden, als ein Verkehrsmittel, das nicht ins Leben gerufen zu werden brauchte oder insbesondere gegenüber anderen Verkehrsmitteln gefördert werden mußte, sondern das gegeben war. Hieraus läßt sich vielleicht erklären, daß z. B. das Problem der Rentabilität von Schiffahrtsstraßen in unserm Land immer relativ wenig Aufmerksamkeit gefunden hat. Wo in den Niederlanden neue Wasserstraßen angelegt oder bestehende verbessert wurden, ging es im allgemeinen nicht so sehr darum, einen vorhandenen Verkehr zu verbilligen, sondern um Teile des Landes neu oder besser zugänglich zu machen für die Güterbeförderungsart, die in der ganzen niederländischen Wirtschaft eine überragende Stellung einnahm, also um diese Gegenden in den typisch niederländischen Verkehr einzubauen.“

Freilich, wenn nun Schlingemann zu der Anlegung finanziell-ökonomischer Maßstäbe von meiner Seite an den Bau neuer Schiffahrtswege meint, daß ich aus theoretischen Gründen zuviel auf die Eisenbahnpolitik gehört habe, so bedarf dies einer Richtigstellung. Einmal habe ich subjektiv bei meinen kritischen Betrachtungen keiner Beeinflussung von irgendeiner Seite unterlegen. Ein andermal sind diese Maßstäbe, wenn man sich einmal sich ihrer zu bedienen entschlossen hat, objektiv unangreifbar. Sie anzulegen ist man aber gezwungen, wenn man das gesamte Verkehrswesen eines Landes ökonomisch durchdenken will. Allerdings liegt es — in Deutschland wie in Holland — so, daß diese ökonomisch-rationale Denkweise in Eisenbahnerkreisen stärker verbreitet ist als in denen der Wasserstraßenverwaltung. Dies findet seine Erklärung darin, daß die Eisenbahnen, so sehr auch wirtschaftspolitische Förderungs- und Erhaltungsgedanken bei ihrem Bau mitgespielt haben, als auf sich selbst gestellte Wirtschaftsinstrumente stärker dem Rentabilitätsdenken unterworfen waren, wie die Wasserstraßen, deren Erbauer und Hüter als Träger der Landesmelioration weniger nach der Eigenschafflichkeit ihrer Werke zu fragen hatten.

Wenn wir uns nunmehr nach diesen allgemeinen Betrachtungen den jüngsten konkreten Erscheinungen der Binnenschifffahrt und Binnenschifffahrtspolitik in den Niederlanden zuwenden, so sei diesmal folgender Weg eingeschlagen: Es werden zunächst die realen Substrate der Binnenschifffahrt, nämlich Wasserstraßen und Binnenflotte behandelt. Es folgt ein Überblick über die Binnenschifffahrtseinstellungen. Den Beschluß bildet die private und staatliche Binnenschifffahrtbetriebspolitik. Eine Betrachtung der Schifffahrtsabgabepolitik unterbleibt, da sich in prinzipieller Hinsicht gegenüber der in meiner eingangs genannten Schrift dargestellten Sachlage nichts geändert hat.

A. Binnenwasserstraßenbauten.

1. Amsterdam-Rhein-Kanal.

Unter den gegenwärtig in Gang befindlichen Wasserstraßenbauten in den Niederlanden ist der Bau einer neuen, außerordentlich leistungsfähigen Verbindung Amsterdams mit dem Rhein der bedeutendste. Der Kähne bis zu 4000 t Tragfähigkeit zulassende Kanal wird bestehen aus

1. dem verbreiterten Teilstück des Merwedekanales Amsterdam—Utrecht;
2. der neuen Kanalstrecke Utrecht—Jutphaas—Wijk bij Duurstede (am Lek);
3. der neuen Kanalstrecke Wijk bij Duurstede—Tiel (an der Waal);
4. dem neuen Zweigkanal Jutphaas—Vreeswijk (am Lek).

Während letzterer Kanalteil vornehmlich der Verbindung Amsterdam—Rotterdam dient, wird durch die Linie Jutphaas—Wijk bij Duurstede—Tiel die Verbindung Amsterdam

mit dem Rhein in Deutschland verkürzt. Von den genannten Kanalteilen ist der Zweigkanal Jutphaas—Vreeswijk, der als erstes Teilglied in Angriff genommen worden war, am 23. 3. 1938 dem Verkehr übergeben worden. Die Arbeiten zur Verbreiterung des Merwede-Kanals und der Bau des Kanals Utrecht—Wijk bij Duurstede sind in vollem Gang, Teilstücke bereits fertig, während die Arbeiten an der Betuwe-Haltung Wijk bij Duurstede—Tiel noch im Anfang stehen¹.

3. Großschiffahrtsweg Groningen—Ijsselsee.

Das außergewöhnlich dichte Wasserstraßennetz der beiden nordöstlichen Provinzen Friesland und Groningen setzt sich, von geringen Ausnahmen abgesehen, bislang nur aus kleinräumigen Wasserwegen zusammen, die höchstens Schiffe von 250 t, zumeist aber nur solche von noch geringerer Ladefähigkeit zulassen. Im Zug der allgemeinen Tendenz, immer weitere Landesteile den auf dem Rhein verkehrenden größeren Schiffstypen zu erschließen, erstand auch der Plan eines Groningen und Friesland von Ost nach West durchziehenden Großschiffahrtsweges, der die Stadt Groningen mit den Ijsselsee (holländisch: IJzemeer), der früheren Zuidersee, verbindet und so über den Ijsselsee der Großschiffahrt von Rhein und Maas auch den Zutritt zum Nordosten der Niederlande ermöglichen soll. Während die Führung des Großschiffahrtsweges in der Provinz Groningen keine größeren Fragen aufwarf, ergab sich hinsichtlich der Linienführung in der Provinz Friesland das Problem, ob der Großschiffahrtsweg entweder bei dem nördlicher gelegenen Stavoren oder dem südlicher gelegenen Lemmer in den Ijsselsee einmünden solle². Um diese Frage tobte in den beteiligten Kreisen jahrelang ein heftiger Streit. Erst im Frühjahr 1938 wurde er durch die Entscheidung des Ministers van Waterstaat zugunsten von Lemmer beendet. Mit dieser Entscheidung folgte das Ministerium dem Ergebnis eines Sachverständigenratschens, das eine Kommission, bestehend aus Ing. F. L. Schlingemann, G. C. Nuij und Prof. W. E. Boerman unter dem 31. 3. 1938 erstattet hatte. Aus diesem Gutachten seien im Folgenden die wichtigsten Feststellungen kurz wiedergegeben.

Während die bisherigen Wasserstraßen Groningen—Ijsselsee, und zwar sowohl über Stavoren wie über Lemmer, nur mit 250 t-Kähnen befahrbar sind, ist der neue Kanal für 1000 t-Kähne (80 × 9,20 × 2,40 m) bestimmt, während bei der Routeingung bereits der Möglichkeit einer späteren Verbreiterung für 3000 t-Kähne (100 × 12 × 2,80 m) Rechnung getragen wird und Schleusen und Brücken sogleich diesem Maß entsprechend eingerichtet werden.

Für die Wahl des Endpunktes des Großschiffahrtsweges fällt einmal ins Gewicht die Richtung des über den Ijsselsee gehenden bzw. kommenden Verkehrs und die sich daraus herleitende Gesamtlänge der bedeutendsten Verkehrsrelationen. Im wesentlichen kommen zwei Ausgangs- bzw. Endpunkte des Verkehrs über den Ijsselsee in Betracht: einerseits Schellingwoude (östlich Amsterdam), andererseits der Ketelmond (= IJsselmündung). Schätzungsweise spielt sich zur Zeit von dem gesamten Schiffsverkehr, der gegenwärtig über Lemmer oder Stavoren geht, $\frac{7}{8}$ über Schellingwoude und $\frac{1}{8}$ über den Ketelmond ab. Der Vergleich der Routen zwischen Schellingwoude und dem neuen Kanal ist durch die Unsicherheit über den künftigen Verlauf der Verbindung Schellingwoude—Lemmer bei einer weiteren Trocknung des Ijsselsees erschwert. Setzt man in dieser Hinsicht den ungünstigen Fall, daß die Fahrt Schellingwoude—Lemmer über Enkhuizen laufen soll unter Abschneidung des Hoornsche Hop, so ergeben sich vergleichsweise folgende Entfernungen:

Schellingwoude—Enkhuizen	50 km
Enkhuizen—Stavoren	24 „
Stavoren—Oudhof	28 „
Enkhuizen—Lemmer	31 „
Lemmer—Oudhof	16 „
Schellingwoude—Stavoren—Oudhof	102 km
Schellingwoude—Lemmer—Oudhof	97 km

Hinsichtlich der Verbindung zwischen dem Ketelmond und dem Kanal beträgt die Entfernung Ketelmond—Oudhof über Lemmer 55 km, über Stavoren 82 km. Für die weniger wichtige Relation Ketelmond—Oudhof ergibt sich also ein sehr bedeutender Entfernungsvorsprung (27 km) der Route über Lemmer, für die ausschlaggebende Relation Schellingwoude—Oudhof lediglich ein wenig bedeutender Vorteil von 5 km. Die Länge der Fahrt über offenes Wasser (Ijsselsee) beträgt zwischen Enkhuizen und Stavoren 24 km, zwischen Enkhuizen und Lemmer 31 km. Der hiernach sich ergebende Vorzug von Stavoren wird aber dadurch mehr als wettgemacht, daß die Fahrt Enkhuizen—Lemmer gradlinig verläuft, wogegen zwischen Enkhuizen und Stavoren die direkte Linie für Schiffe von 2,40 m und mehr Tiefgang nach der beabsichtigten Senkung des Ijsselseespiegels auf 0,40 m unter N.A.P. nicht mehr benutzbar sein, vielmehr eine bei starken West- und Nordwestwinden nicht ungefährliche Umgehung der Ausläufer des Fransandes notwendig werden wird. Der Umstand, daß die kleine Motorschiffahrt in den letzten 15 Jahren zunehmend den Weg über Stavoren genommen hat, kann nicht durchschlagen, da die Großschiffahrt im Gegensatz zur Kleinschiffahrt kaum Wert darauf legen wird, bei Überfahrt stets in Sicht des Landes zu bleiben, und da die gegenwärtige Strecke zwischen Lemmer und Oudhof über den Tjeukosee 6 km länger ist als die künftige Verbindung, so daß gegenwärtig die Entfernung Enkhuizen—Oudhof über Lemmer nicht kürzer ist als die über Stavoren.

Bei der bisherigen Behandlung der Frage der Einmündung des Großschiffahrtsweges in den Ijsselsee wurde zugunsten von Stavoren die geringere Blockierung im Winter durch Eis gegenüber Lemmer geltend gemacht. Die diesbezügliche Untersuchung der Kommission führte zu folgendem Ergebnis: In dem 25jährigen Zeitraum 1907 bis 1932 wurde die Dampfschiffahrt durch Eis behindert oder unterbunden bei Stavoren in elf Wintern während insgesamt 267 Tagen (durchschnittlich 10,7 Tage pro Jahr), bei Lemmer in 14 Wintern während insgesamt 421 Tagen (durchschnittlich 16,8 Tage pro Jahr). In dem 6jährigen Zeitraum 1932 bis 1938, also nach dem Abschluß der Zuidersee, war dies der Fall bei Stavoren in drei Wintern während 51 Tagen (durchschnittlich 8,5 Tage pro Jahr), bei Lemmer in drei Wintern während 52 Tagen (durchschnittlich 8,7 Tage pro Jahr). Wenn auch diese Zahlen gewissen Einwendungen unterliegen, insbesondere wegen der Kürze des letzten Beobachtungszeitraumes, so zeigen sie doch hinlänglich, daß der Vorsprung, den Stavoren gegenüber Lemmer früher aufwies, durch den Abschluß der Zuidersee verlorengegangen ist, was sich aus dem dadurch verursachten Fortfall des bei Stavoren besonders starken Gezeitenstroms erklären läßt. Da die Kommission auch anderweite Eisbildungsbefürchtungen für Lemmer nicht für begründet erachtet, kommt sie zu dem Schluß, daß die Frage der Eisblockierung keinen hinlänglichen Grund mehr abgibt, um Stavoren Lemmer gegenüber vorzuziehen.

Zu den wirtschaftspolitischen Argumenten, die zugunsten von Lemmer oder Stavoren geltend gemacht wurden, gehört der Hinweis, daß mit der Führung des Kanals über Lemmer der Verbindung sowohl von Limburg wie von Twente mit dem Nordosten besser gedient sei als über Stavoren. Hierzu stellt die Kommission fest, daß nach Vollendung des Amsterdam-Rhein-Kanals der Verkehr zwischen Limburg und Friesland

¹ Für Einzelheiten vgl. Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Jaarverslag 1937, S. 63—65.

² Vgl. hierzu die der eingangs erwähnten Schrift beigegebene Karte.

sich über diesen und Schellingwoude vollziehen wird, sich also nur ein geringer Entfernungsver sprung zugunsten von Lemmer ergibt, daß hingegen für den Verkehr zwischen Twenthe und dem Oberrhein einerseits und Nordost-Holland andererseits die Linie über Lemmer einen bedeutenden Vorteil bietet.

Zugunsten einer Kanalführung über Stavoren wurde friesischerseits die Möglichkeit geteilt gemacht, den Kanal unter Verlängerung um etwa 2 km über Sneek zu führen und damit dessen industrielle Entwicklung zu fördern. Die Kommission, die Zweifel in eine stärkere Industrieentwicklung bei Sneek setzt, ist hingegen der Auffassung, daß dieser mehr durch den vorgesehenen Kanal gedient wird, der durch den Houkesloot eine sehr gute, nur 4–5 km lange Verbindung mit Sneek aufweist, längs welcher für die Industriediegung geeignetes Gelände liegt.

Zugunsten von Lemmer wurde andererseits angeführt die günstige geographische Lage, die dieser Ort mit der zur Zeit im Gang befindlichen Anlage des Nordostpolders im IJsselsee erhält. Hierbei faßte man vornehmlich stärkere Austauschbeziehungen zwischen dem neuen Ackerbaugebiet und Groningen als Industriezentrum ins Auge. Nach Ansicht der Kommission ist die Frage, ob wirklich zwischen dem Nordostpolder und Groningen sich ein intensiver Verkehr entwickeln wird und Schiffe welcher Größe hierfür am vorteilhaftesten verwendet werden, schwer zu beantworten. Doch ist sie der Auffassung, daß, wenn große Mengen zur Beförderung kommen, man auch möglichst große Schiffseinheiten gebrauchen wird. Dazu würden dann die Güter von kleineren Plätzen, und zwar nicht nur im Nordostpolder, sondern auch in Friesland, mittels kleiner Schiffe oder Lastkraftwagen nach Sammelplätzen an dem Großschiffahrtsweg gebracht werden. Die Kostenersparnis bei dem Transport in größeren Kähnen auf diesem würde die Umschlagskosten überkompensieren. Die Frage, welche Orte für eine solche Entwicklung zu Sammelplätzen in Betracht kommen, beantwortet die Kommission dahin, daß Stavoren hierfür sehr ungünstig liegt, daß hingegen Lemmer und Sneek (Houkesloot) die gegebenen Plätze sind.

Schließlich spricht zugunsten der Führung des Großschiffahrtsweges über Lemmer, daß sie rd. eine Million Gulden weniger kosten wird als die über Stavoren, daß auch die Unterhaltungskosten geringer sein werden und daß die Trasse für die Schifffahrt günstiger verläuft als die über Stavoren.

Auf Grund der dargelegten Gesichtspunkte kam die Kommission Schlingemann-Nuij-Boerman zu einer einstimmigen und vorbehaltlosen Empfehlung¹ von Lemmer als Endpunkt des Großschiffahrtsweges Groningen—IJsselsee, der dann der Minister van Waterstaat mit seiner Entscheidung folgte.

Was den Stand der Arbeiten an dem Großschiffahrtsweg betrifft, so waren diese bis Anfang 1938 innerhalb der Provinz Groningen bereits vollendet. In der Provinz Friesland waren bis dahin für die Strecke von Stroobos (an der Groningenschen Grenze) bis zum Sneekersee die Pläne größtenteils fertig und ihre Durchführung verschiedenorts begonnen. Ähnlich standen die Dinge hinsichtlich des Zweigkanals Fonejacht—Leentwarden—Harlingen.

3. Sonstige Großschiffahrtsstraßenbauten.

Nach der Vollendung des Twenthe-Kanals von Zutphen bis Hengelo 1936 blieb die Gestaltung des Schifffahrtsweges vom Rhein bis Zutphen in der Schwebe. Während ursprünglich der Bau eines Kanals östlich der IJssel von Lobith bis Almen vorgesehen war, zog man nunmehr statt dessen eine Kanalisierung der IJssel in Erwägung. Gegen-

wärt genügt die IJssel den an einen Großschiffahrtsweg zu stellenden Anforderungen nicht. Denn es war die IJssel in dem Zeitraum 1927 bis 1936 im Jahresdurchschnitt für 1000 t-Schiffe (2,40 m Tiefgang) nur während 232 eisfreien Tagen befahrbar, für 600 t-Schiffe (2,10 m Tiefgang) während 276 Tagen. Der Gedanke an eine Kanalisierung gewinnt neuerdings an Kraft. Das Centraal-Bureau voor de Rijn-en Binnenvaart, d. i. die wirtschaftspolitische Organisation der holländischen Binnenschifffahrts-Reedereien, sprach sich im Frühjahr 1938 in einer Eingabe an den Minister van Waterstaat zu ihren Gunsten aus.

Außer der Verbindung Amsterdam—Rotterdam über den Merwede-Kanal befindet sich auch diejenige über die Gouwe im Ausbau, wobei in letzter Zeit an verschiedenen Schleusen und Brücken an der Gouwe und dem Aar-Kanal gearbeitet wurde. An dem nördlichen Ende der Verbindung baut die Stadt Amsterdam im Nieuwemeer mit Hilfe von Reichs- und Provinzbeihilfen und Zuschüssen aus dem Arbeitsbeschaffungsfonds eine neue Schleuse von 120 × 12 m, die die Befahrbarkeit der Strecke für Schiffe bis zu 2000 t sicherstellt. Die Vollendung des Ausbaus dieser Verbindung wird für Ende 1940 erwartet.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß die vornehmlich aus landeskulturellen Motiven unternommene Maasbegradigung unterhalb Grave, die aber auch der Schifffahrt durch wesentliche Verkürzung und Verbesserung der Maas nützt, sich der Vollendung nähert.

B. Die Binnenflotte in den Niederlanden.

Die aus der Einführung des Gesetzes zur Förderung einer möglichst gleichmäßigen Frachtverteilung in der Binnenschifffahrt vom 5. 5. 1933 sich herleitende Erfassung der der Güterbeförderung innerhalb der Niederlande dienenden Schiffe ermöglichte dem Centraal Bureau voor de Statistiek die Aufstellung einer Statistik der Binnenflotte in den Niederlanden. Sie umfaßt die Schiffe, die den Vorschriften des genannten Gesetzes über die Ausstattung bestimmter Ausweise Genüge geleistet haben und damit für Güterbeförderungen innerhalb der Niederlande zur Verfügung stehen. Über die tatsächliche Beschäftigung des Schiffes, also ob es überhaupt, wenig oder viel für innerholländische Transporte verwendet wird und in welchem Umfange es auch für zwischenstaatliche Transporte, namentlich im Verkehr mit dem deutschen Rhein, benutzt wird, besagt die Erfassung nichts. Nicht berücksichtigt sind die Schiffe, die ausschließlich im zwischenstaatlichen Verkehr Beschäftigung suchen. Ferner erfaßt die Statistik lediglich selbst der Güterbeförderung dienende Schiffe, läßt also Schlepper, reine Personenschiffe, Wohnschiffe außer Betracht. Die Statistik erschien bislang viermal und ergab folgende Gesamtbestandszahlen:

am 1. 3. 1934	17 133 Schiffe	mit 3 117 600 t	Tragfähigkeit	ct
„ 1. 1. 1936	18 532 „	„ 3 607 400 t	„	„
„ 1. 1. 1937	18 941 „	„ 3 763 700 t	„	„
„ 1. 1. 1938	19 209 „	„ 3 858 200 t	„	„

Die anhaltende Zunahme der Binnenflotte sowohl der Zahl wie der Tragfähigkeit nach, wobei letztere stärker gestiegen ist, erklärt sich nur zum kleinsten Teil aus Neubauten — von der am 1. 1. 1938 vorhandenen Tonnage waren nur 53 400 t in den Jahren 1934 bis 1937 erbaut —, vielmehr hauptsächlich aus einer fortschreitenden Vervollständigung der Statistik und weiteren Anmeldungen bisher nur im zwischenstaatlichen Verkehr beschäftigter Schiffe zu binnenholländischen Transporten. Indessen ist die Gegenfrage berechtigt, in welchem Umfang für binnenholländische Beförderungen angemeldeter Schiffsraum sich mit der starken Beflegung des Rheinverkehrs seit 1936 teilweise oder ganz der zwischenstaatlichen Fahrt zugewendet hat. Durch Ermittlungen an der Grenze

¹ Der volle Wortlaut des Gutachtens ist wiedergegeben in der Zeitschrift Binnenschifffahrt, 6. Jahrgang, 1938/39, Nr. 2 vom 25. Juni 1938.

über den Umfang dieser Betätigung könnte die vorliegende Statistik noch bedeutend an Wert gewinnen.

Ein wesentliches Einteilungsprinzip der Statistik der Binnenflotte leitete sich von den Betriebsarten ab, in denen die Schiffe eingesetzt sind. Als primäre Unterscheidung ergibt sich die in Eigenverkehr (in Deutschland in der Regel weniger glücklich mit Werkverkehr bezeichnet) einerseits und gewerbsmäßigen Verkehr andererseits. Innerhalb des letzteren unterscheidet man in Holland 1. „Beurtvaart“, das ist den Linienverkehr (regelmäßiger Verkehr zwischen bestimmten Plätzen zufolge fester Fahrtroute und zu bestimmten Zeiten); 2. „Vaste Relaties“, das ist den Kontraktverkehr, bei dem ein Schiffsverkehrsunternehmer ausschließlich oder fast ausschließlich für einen bestimmten Verleger fährt; 3. „Wilde Vaart“, das ist den fallweisen gewerbsmäßigen Bedarfsverkehr, auch als Einzeltransport bezeichnbar, bei dem der Beförderungsvertrag gegenwärtig jeweils durch Vermittlung der Befrachtungskommissionen (Zuweisung des an der Reihe befindlichen, geeigneten Fahrzeuges) geschlossen wird.

In der Statistik der Binnenflotte in den Niederlanden per 1. 1. 1937 ist erstmalig auch eine Unterscheidung nach der Unternehmungsform, nämlich in Reedereischiffe einerseits und Partikulierschiffe (Einzelverkehr) andererseits für „Vaste Relaties“ und „Wilde Vaart“ durchgeführt. Die Einleitung dieses Bandes der Statistik enthält aus der Feder von Dr. H a n r a t h eine bemerkenswerte Herleitung von Kriterien für diese Unterscheidung. Nach Ablehnung juristischer Eigentumsunterscheidungen als Ausgangspunkt wird festgestellt, daß tatsächlich nur zwei Kriterien in Betracht kommen für eine Unterscheidung zwischen Reederei- und Partikulierschiffen: ein soziales und ein betriebsökonomisches.

Das soziale Kriterium ist auf die Frage zugespielt: „Wie erfolgt die Entlohnung des Schiffers?“ Empfängt er festen Lohn . . . ist also das Unternehmungsrisiko ganz von ihm genommen oder wenigstens anscheinlich beschränkt (nämlich im Fall eines festen Grundlohnes mit Gewinnanteil), so gilt das Schiff als Reedereischiff.

Das betriebsökonomische Kriterium ist hingegen auf die Frage zugespielt: „Wie erfolgt die Frachtsuche und die Charterung und wie ist die Güterwerbung organisiert?“ Hat die Verkehrsunternehmung — gleich ob sie groß oder klein ist, ein Schiff oder mehrere Schiffe umfaßt — ein Kontor an Land, wo die Verwaltung geführt, die Güterwerbung ausgeübt, der Frachtvertrag geschlossen, der Betrieb technisch geleitet wird und von wo aus die Börse besucht und die Schiffe dirigiert werden, so liegt eine Reederei vor.

Man wird zwischen dem sozialen und dem betriebsökonomischen Kriterium eine Wahl treffen müssen. Ein Kompromiß zwischen diesen beiden ist nicht gut möglich, da eine Menge von Fällen denkbar ist, in denen die beiden Kriterien zu verschiedener Einordnung führen würden . . .

In der vorliegenden Statistik der Binnenflotte ist das betriebsökonomische Kriterium zum Ausgangspunkt genommen. Die Tab. 1 zeigt die Verteilung der Binnenflotte in den Niederlanden auf die oben genannten Betriebsarten und Unternehmungsformen in dem vorstehend entwickelten Sinn. Von der Tragfähigkeit der Gesamtflotte entfielen hier nach am 1. 1. 1938 auf die Beurtvaart 4,2%, die Vaste Relaties 3,5%, die Wilde Vaart 76,4%, den Eigenverkehr 14,9%, die Kombinationen 1%. Innerhalb der Vaste Relaties halten sich Partikulierschiffer und Reedereien der Tragfähigkeit nach mit einem Verhältnis von 92:48 annähernd die Waage, während in der Wilde Vaart erstere mit 87:13 bedeutend überwiegen. Der Schiffszahl nach ist das Übergewicht der Einzelschiffer noch stärker, da die Reedereien sowohl in der Wilde Vaart wie in den Vaste Relaties über durchschnittlich bedeutend größere Schiffeinbeinen verfügen. In die Tragfähigkeit des dem Eigenverkehr dienenden Schiffe teilen sich Unternehmungen einerseits, Eigen-

Tabelle 1. Verteilung der Binnenflotte in den Niederlanden nach Betriebsarten und Unternehmungsformen am 1. 1. 1937 und 1. 1. 1938

	Betriebsarten		Unternehmungsformen	1937		1938	
	Holländische Bezeichnung	Deutsche Übersetzung		Zahl	1000 t	Zahl	1000 t
1	Beurtvaart	Liniendienst	—	1899	161,8	1982	161,3
2a	Vaste Relaties	Kontraktverk.	Reedereien	237	64,4	260	64,4
2b	„	„	Einzelschiffer	662	73,4	640	69,9
3a	Wilde Vaart	Einzeltransport	Reedereien	750	364,7	752	376,2
3b	„	„	Einzelschiffer	10457	2564,2	10360	2572,9
4a	Eigen Vervoer	Werkverkehr	Unternehmung.	2717	366,6	2917	434,5
4b	„	„	Eigenhandelschiffer	1770	127,0	1962	142,2
5	Combinaties van 1, 2 en 4	Verbindungen von 1, 2 und 4	—	329	41,6	336	36,8
Zusammen				18941	3763,7	19209	3858,2

handelschiffer andererseits im Verhältnis von 75:25. Fällt auch die Tonnage der Handel und Transport in einer Person vereinigten Schiffer mit einem Anteil von 3,7% an der Gesamttragfähigkeit nicht ins Gewicht, so erreichen sie doch der Schiffszahl nach mit 10,2% einen beachtlichen Anteil. Indessen bleibt zu beachten, daß der Betriebscharakter als „Eigenhandelschiffer“ z. T. mißbräuchlich von tatsächlich dem gewerbsmäßigen Bedarfsverkehr dienenden Einzelschiffen angenommen worden ist, um die Unterwerfung unter die Vermittlung der Befrachtungskommission zu umgehen und sich eine freiere Betätigung — auf Kosten der Gesamtheit der Schiffer — zu verschaffen. Zählt man die in Wilde Vaart und Vaste Relaties tätigen Einzelschiffer und die Eigenhandelschiffer zusammen, so ergibt sich ein Anteil von 67,5% an der Schiffszahl und von 72,2% an der Gesamttragfähigkeit. Die in diesen Zahlen zum Ausdruck kommende überragende Stellung des Einzelschiffers in der innerholländischen Binnenschifffahrt ist tatsächlich noch etwas stärker, da sich auch unter den in der Beurtvaart und in Combinaties eingesetzten Schiffen Einzelschifferbesitz befindet. Denn wenn auch die Beurtvaart ausgesprochene Domäne der Reederei ist, so werden doch manche Liniendienste von Einzelschiffen betrieben, die regelmäßig an einen bestimmten Wochentag ihre Fahrt nach einem bestimmten Ziel beginnen. Es wäre daher erwünscht, wenn in der Statistik der Binnenflotte auch die Beurtvaart nach Unternehmungsformen unterteilt würde. Freilich kommt man hierbei mit dem oben dargelegten betriebsökonomischen Kriterium zur

Tabelle 2. Verteilung der Binnenflotte in den Niederlanden nach Antriebsarten am 1. 1. 1938.

Betriebsarten und Unternehmungsformen	Schleppkähne		Segelschiffe		Motorschiffe		Dampfschiffe	
	Zahl	1000 t	Zahl	1000 t	Zahl	1000 t	Zahl	1000 t
Linienfahrt	188	19,7	15	0,7	1496	104,7	283	36,1
Kontraktverkehr Reedereien	179	57,2	5	0,5	76	6,8	—	—
Kontraktverkehr Einzelschiffer	101	25,6	56	4,5	482	39,7	1	0,1
Einzeltransport Reedereien	596	355,1	19	1,1	135	19,7	2	0,2
Einzeltransport Einzelschiffer	3672	1878,5	2856	246,9	3846	447,1	6	0,4
Werkverkehr Unternehmen	2183	372,0	70	3,5	660	58,6	4	0,4
Eigenhandelschiffer	234	26,3	649	38,9	1079	77,1	—	—
Verbindungen von Betriebsarten	110	16,5	42	2,4	180	17,5	4	0,4
Zusammen	7263	2750,0	3692	298,5	7954	771,2	300	37,6

Unterscheidung von Reederei- und Partikulierschiffen nicht aus, sondern muß wohl oder übel die Eigentumsverhältnisse mit berücksichtigen.

In Tab. 2 ist die Verteilung der Binnenflotte nach Betriebs- und Unternehmungsformen auf die bedeutendsten Schiffskategorien am 1.1.1938 wiedergegeben. Danach entfielen von der Gesamttragfähigkeit auf Schleppkähne 71,3%, Segelschiffe 7,7%, Motorschiffe 20%, Dampfschiffe 1%, wobei nochmals bemerkt sei, daß Schlepper nicht mitfahrig sind. Gegenüber dem 1.1.1936, zu welchem Zeitpunkt die Verhältniszahlen 70,1:9,1:19,7:1,1 lauten, zeigt sich absolut wie relativ ein Rückgang der Segelschiffe, ein Zuname der Schleppkähne und Motorschiffe, welche letztere zahlenmäßig bereits 41,4% der Binnenflotte ausmachen.

C. Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt in den Niederlanden.

I. Verkehrsleistungen der Wilde Vaart.

Wie für die Binnenflotte gab die Durchführung der gleichmäßigen Frachtverteilung auch hinsichtlich der Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt in den Niederlanden Anlaß und Gelegenheit zur statistischen Erfassung, als deren Ergebnis die von dem Centraal Bureau voor de Statistiek bearbeitete „Statistik van de Bevrachtingen en van de Wachtijden in de Wilde Binnenvaart in Nederland“ bisher für die vier Jahre 1934 bis 1937 vorliegt. Sie beschränkt sich auf binnenholländische Transporte, läßt also den Verkehr mit dem Ausland unberücksichtigt, und erfährt überdies von dem holländischen Binnenverkehr nur die in der Wilde Vaart getätigten, also unter Vermittlung der Befrachtungskommissionen erfolgten Transporte. Die Verkehrsleistungen des Kontraktverkehrs (Vaste Relaties), des Linienverkehrs (Boutvaart) und des Eigenverkehrs von Unternehmen und Eigenhandelschiffern sowie des Tankschiffverkehrs sind somit außer Betracht geblieben.

Tab. 3 gibt die Gesamtbeförderungsleistungen und -entgelte der Wilde Vaart, Tab. 4 die Versand- und Empfangsmengen der einzelnen Befrachtungskommissionsbezirke für die Jahre 1934 bis 1937 wieder. Bei einem Vergleich der Ergebnisse der verschiedenen Jahre ist zu berücksichtigen, daß im Jahre 1934 das System der gleichmäßigen Frachtverteilung im wesentlichen auch für die Transporte zwischen den an den Rheinmündungsarmen gelegenen holländischen Plätzen in Kraft war, daß hingegen seit 1935 zufolge den Urteilen des Hooze Raad vom 17. 12. 1934 die gleichmäßige Frachtverteilung zwischen diesen Plätzen als im Widerspruch zur Rheinschiffsakts stehend betrachtet und daher nicht mehr aufrechterhalten wurde. Das so entstandene „Rijn-

Tabell 4. In der „Wilde Vaart“ innerhalb der Niederlande beförderte Gütermengen 1934—1937, in 1000 t.

Bezirk der Befrachtungskommission	Abfuhr				Zufuhr			
	1934	1935	1936	1937	1934	1935	1936	1937
Leeuwarden	419	351	298	322	678	575	544	635
Groningen	295	219	226	263	385	458	560	609
Venendam	601	495	548	492	498	442	392	420
Meppel	167	161	137	128	290	240	215	218
Zwolle	313	203	210	256	776	641	662	735
Nijmegen	1163	773	622	801	594	307	279	294
Dordrecht	475	314	285	306	607	668	472	497
Venlo	101	58	39	50	59	46	52	54
Maastricht	1576	2218	2716	3126	280	200	213	227
's-Heertogenbosch	313	801	87	98	404	353	269	309
Breda	138	133	137	121	329	300	365	364
Terneuzen	243	248	236	259	316	244	337	473
Rotterdam, Stadt	2352	1588	1620	1984	911	1166	1527	1769
Rotterdam, Umgebung	137	141	173	179	854	611	556	688
Leiden	48	31	34	43	235	200	176	181
Utrecht	129	114	73	93	494	644	257	301
Amersfoort	36	28	30	43	99	63	60	61
Amsterdam, Stadt	825	687	698	738	722	663	790	790
Amsterdam, Umgebung	181	149	157	143	577	592	589	652
Haarlem	313	266	310	366	310	296	316	445
Alkmaar	47	43	64	76	234	312	169	164
	9852	9021	8769	9886	9862	9021	8769	9886

vaart-Lek“ macht sich in der Statistik ebenfalls geltend in der Weise, daß die Zahlen für 1934 die Transporte der Wilde Vaart zwischen holländischen Rheinplätzen mit-enthalten, die Zahlen für 1935 bis 1937 hingegen nicht, so daß also die wegen ihrer Umfassendheit wertvolleren Zahlen für 1934 nicht direkt mit denen der folgenden Jahre vergleichbar sind.

Betrachtet man unter Mithinberücksichtigung des soeben erwähnten Umstandes die Ergebnisse der einzelnen Jahre, so können die Verkehrsmengen von 1934 und 1935

Tabell 5. Die wichtigsten Güterarten der „Wilde Vaart“ innerhalb der Niederlande 1934 und 1937.

	1934		1937	
	1000 t.	in vH	1000 t.	in vH
Weizen	628	6,4	602	6,1
Mais	272	2,8	225	2,3
Anderes Getreide	486	4,9	385	3,9
Mehl	126	1,3	148	1,5
Ölfrüchte	510	5,2	493	5,0
Zuckerrüben	149	1,5	225	2,3
Zuckerrüben	203	2,1	207	2,1
Düngemittel	964	9,8	730	7,4
Holz	427	4,3	395	4,0
Kohlen	2054	20,9	3136	31,7
Eisen und Stahl	173	1,7	295	3,0
Natursteine	124	1,3	163	1,6
Kalk, Traß, Zement	320	3,3	336	3,4
Erden	965	9,8	702	7,1
Kunststeine	1479	15,0	935	9,5
		90,3		90,9

Tabell 3. Gesamt-Beförderungsleistungen und -entgelte der „Wilde Vaart“ innerhalb der Niederlande 1934—1937.

Jahr	Beförderte t.	Geleistete tkm	Durchschnittliche Beförderungsweite in km	Erhobene Fracht in 1900 fl.	Durchschnittliche Fracht pro t in fl.	Durchschnittliche Fracht pro tkm in cents
	in 1000	in 1 000 000	in km	in 1900 fl.	in fl.	in cents
1934	9852	1119	114	9972	1,01	0,89
1935	9021	1110	123	8502	0,94	0,77
1936	8769	1184	136	8301	0,95	0,70
1937	9886	1361	138	9903	1,00	0,73

Die Zahlen der tkm, der Beförderungsweite und der Durchschnittsfracht pro tkm für 1934 beruhen auf Schätzung. Es sind in die Tabelle nicht die miteinander unvereinbaren Zahlen aus der Einleitung der Statistik 1937, sondern die aus der von 1934 entzogenen. Indessen dürften durchschnittliche Beförderungsweite und tkm Zahl zu niedrig, die Durchschnittsfracht pro tkm daher zu hoch angesetzt sein.

tatsächlich nicht bedeutend differiert haben. Dem Rückgang 1936 folgte 1937 eine ins Gewicht fallende Belebung (um 13,5 vH). Eine bedeutende Stütze bot bei rückläufigem übrigen Verkehr 1934 bis 1936 die Vermehrung der Schiffstransporte limburgischer Kohle aus dem Bezirk Maastricht, die von 1 082 000 t 1934 auf 1 811 000 t 1935 und 2 274 000 t 1936 stiegen. Die weitere Zunahme der limburgischen Kohlenverfrachtungen auf 2 577 000 t 1937 hat nicht ganz gleichen Schritt gehalten mit der Vermehrung des anderen Verkehrs in diesem Jahre. In den Zahlen des Kohlenverkehrs kommt hauptsächlich die Umlagerung der Abfuhr limburgischer Kohle vom Bahu- auf den Wasserweg (Juliana-Kanal und kanalisierte Maas) zum Ausdruck.

In Tab. 5 sind die Mengen der 15 wichtigsten Güterarten, die 1934 und 1937 in der Wilde Vaart innerhalb der Niederlande befördert wurden, zusammengestellt. Die starke Zunahme der Kohlentransporte ist die sinnfälligste Erscheinung. Bei der Verringerung der Zahlen der Kunststein-, insbesondere Ziegeltransporte ist zu berücksichtigen, daß die beträchtlichen zwischen Plätzen an den Rheinmündungsarmen sich vollziehenden

Tabelle 6. Herkunft der größeren Versandposten der „Wilde Vaart“ innerhalb der Niederlande nach Versandbezirken 1937.

Güterart und Versandbezirk	Menge in 1000 t	Güterart und Versandbezirk	Menge in 1000 t	Güterart und Versandbezirk	Menge in 1000 t
Weizen		Zuckerrüben		Holz	
Insgesamt . . .	602	Insgesamt . . .	225	Insgesamt . . .	395
davon aus		davon aus		davon aus	
Groningen . . .	45	Leeuwarden . . .	34	Veendam . . .	25
Veendam . . .	40	Groningen . . .	49	Rotterdam, St.	154
Dordrecht . . .	28	Veendam . . .	47	Amsterdam, St.	102
Breda	29	Haarlem	34	Amsterdam, St.	
Terneuzen . . .	48	Alkmaar	26	Umgebung . . .	60
Rotterdam, St.	312				
		Viehfutter		Kohlen	
Mais		Insgesamt . . .	207	Insgesamt . . .	3136
Insgesamt . . .	225	davon aus		Veendam . . .	21
davon aus		Veendam . . .	23	davon aus	
Rotterdam, St.	181	Dordrecht . . .	26	Leeuwarden . . .	53
Amsterdam, St.	44	Breda	23	Groningen . . .	22
		Rotterdam, St.	31	Veendam . . .	113
Anderes Ge-		Rotterdam, Umg.	20	Maastricht . . .	2587
treide		Amsterdam, Umg.	20	Terneuzen . . .	63
Insgesamt . . .	385	Umgebung . . .	31	Rotterdam, St.	164
davon aus				Rotterdam, St.	44
Rotterdam, St.	276	Düngemittel		Amsterdam, St.	143
Amsterdam, Umg.	28	Insgesamt . . .	730	Utrecht	21
davon aus		davon aus		Eisen u. Stahl	
Leeuwarden . . .	43	Leeuwarden . . .	43	Insgesamt . . .	295
Groningen . . .	26	Rotterdam, St.	53	davon aus	
Veendam . . .	51	Rotterdam, Umg.	53	Zwolle	21
Zwolle	53	Amsterdam, St.	22	Nijmegen . . .	368
Maastricht . . .	150	Umgebung . . .	22	Dordrecht . . .	147
Terneuzen . . .	76	Amsterdam, St.	33	Maastricht . . .	21
Rotterdam, St.	114	Utrecht	21	Utrecht	37
Rotterdam, Umg.	57	Haarlem	65	Amersfoort . . .	26
Amsterdam, St.	69			Haarlem	21
Haarlem	36	Natursteine			
Leeuwarden . . .	45	Insgesamt . . .	163		
Maastricht . . .	72	davon aus			
		Leeuwarden . . .	45		
		Maastricht	42		

Ziegeltransporte zwar 1934, aber nicht 1937 erfaßt sind. Zieht man die vier letzten Posten zusammen, so zeigt sich, daß die Gruppe Steine und Erden mit 29,4 vH 1934 den ersten Platz, mit 21,6 vH 1937 den zweiten Platz (nächst den Kohlen) in der Güterskala einnehmen. Au dritter Stelle folgten die verschiedenen Getreidearten mit insgesamt 14,1 bzw. 12,3 vH. Die ausgeprägte landwirtschaftliche Note der Niederlande drückt sich namentlich in den an vierter Stelle kommenden Düngemitteltransporten mit einem Anteil von 9,8 bzw. 7,4 vH aus.

Die Tab. 6 enthält eine Zusammenstellung der Herkunft der größeren Versandposten der „Wilde Vaart“ innerhalb der Niederlande nach Versandbezirken 1937. Aufgenommen sind die mindestens 20 000 t betragenden Versandposten der einzelnen Bezirke derjenigen Güterarten, deren Gesamtversand sich auf über 100 000 t belief. Diese Zusammenstellung der großen Posten gibt einen instruktiven Einblick in die räumliche Verteilung des Aufkommens der wichtigeren Güterarten. So erweisen sich Rotterdam und — in Abstand — Amsterdam als ausschließliche Verteiler des importierten Mais und als fast alleinige Verteiler der Ölfrüchte. Im Versand von Weizen und anderem Getreide nimmt Rotterdam als Einfuhrplatz eine hervorragende Stellung ein, wogegen die Herkunft des inländischen Getreides sich fast über das ganze Land verteilt. Mehl kommt vorwiegend im Osten zum Versand. Die Zuckerrüben und Getreide größtenteils dem Nordosten und dem Nordwesten. Düngemittel und Viehfutter werden — letzteres mit Ausnahme des Südens — stark verstreut im ganzen Land verfrachtet. Kommen kleinere Holzmassen auch an den verschiedenen Plätzen auf, so betonen sich doch stark die Einfuhrplätze Rotterdam und Amsterdam. Im Versand von Kohlen einerseits, Kalk und Zement andererseits nimmt der Bezirk Maastricht eine überragende Stellung ein, während $\frac{2}{3}$ der Kunststeine dem Bezirk Nijmegen entstammen. Erden einerseits, Eisen- und Stahlerzeugnisse andererseits, kommen in starker Verstreung fast im ganzen Land auf.

2. Verkehrsleistungen der gesamten Binnenschifffahrt.

Über die Gesamtheit der außerhalb der Wilde Vaart, also in Beurvaart, Vaste Relaties, Eigenverkehr und Tankfahrt innerhalb der Niederlande im Binnenschiffsverkehr beförderten Gütermengen liegen nur Schätzungen vor. In der Einleitung zu der Statistik der Befrachtungen in der Wilde Vaart 1934 hatte Hanraat teils auf Grund von Erhebungen, teils auf Grund von Schätzungen die Gesamtbeförderungsmenge der vorgenannten anderen Betriebsformen auf etwa dieselbe Höhe wie die Beförderungsmenge der Wilde Vaart beziffert, was somit eine gesamte Binnenschifffahrtbeförderung innerhalb der Niederlande von rd. 20 000 000 t ergab. In einer späteren Veröffentlichung¹ kam der gleiche Autor durch Vervielfältigung der errechneten Ladungskapazität der Beurflotte mit einem stark hypothetischen Ladungskoeffizienten zu einer Veranschlagung der Beförderungsmengen allein der Beurvaart 1933/34 auf 7 240 000 t und 391 831 000 tkm. Nach dieser Schätzung war anzunehmen, daß die frühere Schätzung der Leistung von Beurvaart, Vaste Relaties, Eigenverkehr und Tankfahrt zusammen auf rd. 10 Mill. t 1934 zu niedrig gegriffen war, da die Leistung von Vaste Relaties, Eigenverkehr und Tankfahrt auf mehr als $2\frac{1}{4}$ Mill. t zu veranschlagen war. In einem in der Zeitschrift „Binnenscheepvaart“ vom 3. 9. 1938 veröffentlichten, F. B. gezeichneten Aufsatz, wurde hingegen unter Übertragung des Ergebnisses von Erhebungen der Befrachtungskommission Rotterdam auf ganz Holland die Beförderungsmenge der Beurvaart 1936 auf noch nicht 4 Mill. t beziffert, was wieder mehr mit der ersten Schätzung

¹ Bijdrage tot de Bepaling van de Capaciteit der Beurvaart in Nederland. Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer, Jg. 1, No. 4, S. 39 ff.

H a n r a t h s harmoniert. Man erkennt aus diesen Angaben, daß man hinsichtlich der Leistungen der Binnenschifffahrt in den Niederlanden außerhalb der Wilde Vaart noch ziemlich im Dunkeln tappt. Mehr als daß die Gesamtleistung der Binnenschifffahrt, also von Wilde Vaart, Beurtvaart, Vaste Relaties, Eigenverkehr und Tankfahrt zusammen, innerhalb der Niederlande in den Jahren 1934 bis 1937 in der Größenordnung von 20—25 Mill. t pro Jahr zu suchen ist, läßt sich gegenwärtig nicht sagen. Um vergleichsweise die ungleich größere Bedeutung des internationalen Binnenschifffahrtsverkehrs der Niederlande anzudeuten, mag die Bemerkung genügen, daß der Rheinverkehr über die niederländisch-deutsche Grenze in beiden Richtungen zusammen 1936 rd. 46 Mill. t, 1937 rd. 59 Mill. t¹ betrug, zu welchen Zahlen zwecks Ermittlung des gesamten zwischenstaatlichen Binnenschifffahrtsverkehrs der Niederlande noch die Mengen des Verkehrs über die niederländisch-belgische Grenze sowie andere niederländisch-deutsche Grenzübergänge (unter Abzug von Doppelzählungen im Durchgangsverkehr) hinzuzuzählen sind. Hiernach beträgt der gesamte zwischenstaatliche Binnenschifffahrtsverkehr der Niederlande das 3—4fache des innerstaatlichen.

Tabelle 7. Umschlag der Twente-Kanal-Häfen 1936—1938 in 1000 t.

	Gorssel	Lochem	Markelo	Geer	Ambt-Delden	Hengelo (O.)	Enschede	Zusammen
Z u f u h r								
1. Halbjahr 1936	1	24	7	23	11	110	4	180
2. Halbjahr 1936	0	32	29	35	23	123	31	273
Jahr 1936	1	56	36	58	34	233	35	453
1. Halbjahr 1937	1	21	6	22	7	99	24	180
2. Halbjahr 1937	0	42	9	25	14	155	38	283
Jahr 1937	1	63	15	47	21	254	62	463
1. Halbjahr 1938	1	39	9	25	23	140	52	289
A b f u h r								
1. Halbjahr 1936	—	1	0	—	0	12	1	14
2. Halbjahr 1936	—	0	0	0	0	14	4	18
Jahr 1936	—	1	0	0	0	26	5	32
1. Halbjahr 1937	—	0	0	0	1	21	3	25
2. Halbjahr 1937	0	1	0	2	—	51	6	60
Jahr 1937	0	1	0	2	1	72	9	85
1. Halbjahr 1938	0	1	1	3	2	51	5	63
G e s a m t - U m s c h l a g								
1. Halbjahr 1936	1	25	7	23	11	122	5	194
2. Halbjahr 1936	0	32	29	35	23	137	35	291
Jahr 1936	1	57	36	58	34	259	40	485
1. Halbjahr 1937	1	21	6	22	8	120	27	205
2. Halbjahr 1937	0	43	9	27	14	206	44	343
Jahr 1937	1	64	15	49	22	326	71	548
1. Halbjahr 1938	1	40	10	28	25	191	57	352

¹ Wirtschaft und Statistik, 1938, S. 147.

3. Der Verkehr des Twente-Kanals.

Der Bau einer Kanalverbindung des Industriebezirks von Twente mit dem Rhein war durch ein Gesetz vom 4. 11. 1919 vorgesehen worden. Unter Hintansetzung der starken wirtschaftlichen Bedenken, die sich aus der geringen Verkehrserwartung für dieses Kanalprojekt ergeben mußten, wurde der 49 km lange, für die Befahrung mit 1350 t-Kähnen eingerichtete, von Zutphen an der IJssel ausgehende Kanal 1930 zu bauen begonnen und 1935 bis Hengelo, 1936 bis Enschede vollendet. Die in der seit 1937 von der Abteilung Handels- und Verkehrsstatistik des Central Bureau voor de Statistiek herausgegebenen Zeitschrift „Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer“¹ monatlich veröffentlichten Zahlen über den Verkehr der Twente-Kanal-Häfen erlauben es, sich ein Bild von der Verkehrsentwicklung auf der neuen Wasserstraße zu bilden. In der Tab. 7 sind die Umschlagsergebnisse der Häfen des Twente-Kanals in der Reihenfolge von West nach Ost für die fünf Halbjahre vom 1. 1. 1936 bis zum 30. 6. 1938 zusammengestellt. Als Ganzes müssen die Verkehrszahlen selbst unter Berücksichtigung des Umstandes, daß es sich um „Anlaufjahre“ handelt, als für einen Großschiffahrtsweg sehr bescheiden bezeichnet werden. Sie bestätigen die Erwartung, daß ein relativ kleiner und ausgesprochen fertigungsindustrieller Industriebezirk nur ein entsprechend beschränktes Verkehrsaufkommen zu zeugen vermag.

Entwicklungsmäßig zeigten die Zufuhren auf dem Twente-Kanal 1937 gegenüber 1936 fast keine Zunahme, wohl aber die Abfuhren. Das erste Halbjahr 1938 läßt in beiden Richtungen eine stärkere Belebung erkennen. Von den einzelnen Hafenzentren ist Hengelo mit 50—60 vH des Gesamtumschlages der bedeutendste. Erst in weitem Abstand folgen Enschede und Lochem. Die Zufuhren betragen insgesamt ein Mehrfaches der Abfuhren; doch zeigt sich die Tendenz zu einer Verringerung dieses Mißverhältnisses.

An der gesamten Zufuhr des ersten Halbjahres 1938 (289 000 t) waren hauptsächlich nachstehende Gütergruppen mit den folgenden absoluten Mengen (in 1000 t) und prozentualen Anteilen der Zufuhr beteiligt:

Erde, Sand u. ä.	92,1 = 31,9 vH
Natursteine	24,3 = 8,4 ..
Kunsteine	9,3 = 3,2 ..
Kalk, Zement u. a.	8,7 = 3,0 ..
Kohlen	30,9 = 13,8 ..
Düngemittel	41,7 = 14,4 ..
Mais	19,1 = 6,6 ..
Anderes Getreide	7,4 = 2,6 ..
Textilrohstoffe	4,8 = 1,7 ..
	85,6 vH.

Hiernach dominieren die Baustofftransporte, die bei Zusammenfassung der vier ersten Posten gegen die Hälfte der Gesamtzufuhren ausmachen. Als in der Güterskala der Binnenschifffahrt auffallendes Gut erscheinen die ausschließlich für Enschede bestimmten Textilrohstoffe.

In der Abfuhr steht Salz mit 37 000 t = 58,7 vH der Gesamtabfuhr des ersten Halbjahres 1938 — ausschließlich ab Hengelo — an weitaus erster Stelle.

D. Binnenschifffahrtspolitik.

1. Allgemeine Lage.

Seit September 1933 ist die Binnenschifffahrt innerhalb der Niederlande auf Grund des Gesetzes vom 5. 5. 1933 der „Gleichmäßigen Frachtverteilung“ (EVENRODDE VRACHTVERDELING) unterworfen, die durch Verteilung der anfallenden Fracht durch von den Industrie- und Handelskammern eingesetzte Befrachtungskommissionen nach dem

Prinzip der Reihenfolge (Rangfahrt) der durch die Wirtschaftskrise hervorgerufenen Notlage der Binnenschifffahrt entgegenzuwirken bestimmt ist. Diese Frachtverteilung greift indessen nur Platz für den fallweisen gewerbsmäßigen Bedarfstransport (Wilde Vaart), während die anderen Betriebsweisen, nämlich Kontraktverkehr (Vaste Relaties), Linienverkehr (Beurtvaart), Eigenverkehr von Unternehmen und Eigenhandelsschiffern sowie der Tankerschiffverkehr in den verschiedensten Formen davon freigestellt sind. Die Institutionen der gleichmäßigen Frachtverteilung, die Kritik, die sie in den Niederlanden fand, sind ebenso wie die Problematik, die sie unter verkehrswissenschaftlichen Gesichtswinkel bietet, in meiner Schrift „Binnenschifffahrtspolitik der Niederlande“ eingehend behandelt.

Um die jüngste Entwicklung der vom Staate betriebenen sowie der von den Interessentenkreisen verfochtenen Binnenschifffahrtspolitik zu ermessen, genügt es auf folgende Tatsachen hinzuweisen: Zustimmung hat die gleichmäßige Frachtverteilung fast nur in den Kreisen der Einzelshipper gefunden, wogegen die große Mehrzahl der Reedereien sowie der Verladler eine ablehnende Stellung einnahm. Geschadet hat der gleichmäßigen Frachtverteilung ihre Unwirksam-Erklärung für den Verkehr zwischen an den Rheinmündungsarmen gelegenen Plätzen zufolge Entscheidung des Hooge Raad vom 17. 12. 1934, wodurch ihr Wirkungsbereich fühlbar eingeschränkt wurde und eine unliebsame Verschiebung der Wettbewerbslage der verschiedenen Gegenden (durch niedrigere Frachten in dem freigestellten Rheingebiet) eintrat. In einem unter dem 11. 6. 1936 erstatteten Gutachten einer Unterkommission der Haupt-Begutachtungs- und Unterstützungskommission für den Verkehrsfonds (Kommission Heldring) wurde zwar mit Stimmenmehrheit eine Aufrechterhaltung der gleichmäßigen Frachtverteilung unter indirekter Beseitigung des „Rijnvaartlek“ und mit verschiedenen Neuierungen befristet; hingegen kam die Haupt-Begutachtungs- und Unterstützungskommission für den Verkehrsfonds selbst (Kommission de Vries) einstimmig zu der Forderung sofortiger Aufhebung der gleichmäßigen Frachtverteilung unter Einführung einer Reichsunterstützung für ihren Beruf aufgebende Einzelshipper. Ersichtlich herrschte in der Kommission Heldring trotz gleichzeitiger Erkenntnis einer strukturellen Übersetzung der Binnenflotte das Bestreben vor, die vorwiegend einer konjunkturellen Krisenbekämpfung dienenden Maßnahmen aufrechtzuerhalten. Hingegen steuerte die Kommission de Vries allein auf eine Beseitigung der strukturellen Diskrepanz hin. Doch leistete die Regierung dem Andringen der Kommission de Vries auf baldigste Aufhebung des Frachtverteilungsgesetzes keine Folge, hauptsächlich weil sie keine Möglichkeit sah, Mittel für eine Reichsunterstützung außer Fahrt tretender Schiffer bereitzustellen.

In der Tat ist es am Platze, strukturelle und konjunkturelle Notlage der Binnenschifffahrt und deren Überwindungsmöglichkeiten auseinanderzuhalten. Durch die seit Ende 1936 endlich auch in den Niederlanden fühlbar gewordene Wirtschaftsbelebung wurde die konjunkturell bedingte Notlage der Binnenschifffahrt in den Niederlanden beträchtlich gemildert. Neben der Vermehrung der binnenholändischen Transporte 1937 machte sich indessen zugleich die starke Belebung des Rheinverkehrs durch vermehrte Inanspruchnahme sowohl auf dem nationalen wie dem internationalen Frachtenmarkt Beschäftigung suchender Schiffe geltend. In welchem Umfang diese vergrößerte Beschäftigungsmöglichkeit im zwischenstaatlichen Verkehr strukturellen bzw. konjunkturellen Charakter trägt, ist noch nicht abzusehen. Als eindeutig strukturelles Mißverhältnis besteht daneben die Übersetzung der mengenmäßig und räumlich beschränkteren Verkehrsbeziehungen dienenden kleineren Tragfähigkeitsklassen der holländischen Binnenflotte, die sich aus dem Übergang eines Großteiles ihres Verkehrs an den Kraftwagen und der Unmöglichkeit vollgültigen Wettbewerbs mit den größeren Tragfähigkeitsklassen in deren Relationen erklärt. Die entschieden ungünstigere Lage der kleineren Trag-

fähigkeitsklassen ergibt sich aus der in der Statistik der Befrachtungen in der Wilde Binnenvaart veröffentlichten Statistik der Wartezeiten, der für 1937 folgendes summarische Ergebnis zu entnehmen ist:

Tabelle 8. Durchschnittliche Wartezeit in der „Wilde Binnenvaart“ 1937.

Tragfähigkeitsklasse	Befrachtete Schiffe	Durchschnittliche Zahl der Warte-tage
bis 100	29 648	16,7
100—200	30 221	12,8
200—300	7 628	9,4
300—400	4 204	8,6
400—500	2 433	8,2
500—600	3 916	6,5
600—700	1 131	6,0
700—800	486	5,1
800—900	514	5,4
900—1000	599	4,0
1000—1100	214	3,4
1100—1200	84	3,4
1200—1300	68	3,2
1300—1400	286	2,6
1400—1500	101	2,7

Es bestehen somit zwei wesentliche schiffahrtspolitische Fragen, nämlich die einer Beseitigung der strukturellen Übersetzung der kleineren Tragfähigkeitsklassen der holländischen Binnenflotte, ein dernal die der Aufrechterhaltung der gleichmäßigen Frachtverteilung.

2. Der Tonnage-Verminderungs-Vorschlag der „Kommission van Dijk“.

Auf dem 11. Niederländischen Binnenschifffahrtkongreß, der 1936 in Scheveningen stattfand, war eine Kommission mit der Aufgabe eingesetzt worden, eine Untersuchung über die Möglichkeit einer Vergrößerung der Ausstattung der Binnenflotte und über eine evtl. Tonnageeinschränkung durchzuführen. Diese Kommission wurde im September 1936 konstituiert, stand bis August 1937 unter Leitung von J. J. C. van Dijk, seitdem von T. P. Keijzer, und nahm unter dem 23. 10. 1937 einstimmig einen Bericht an, der dann in dem Band der Vorberichte (Prae-Adviezen) für den 12. Binnenschifffahrtkongreß (Nijmegen 1938) veröffentlicht wurde. Diesem Kommissionsbericht sind folgende wesentlichen Gedankengänge zu entnehmen:

Der Wunsch der Kommission, den überflüssigen Flottenteil zahlenmäßig festzustellen, hat sich als unausführbar erwiesen. Indessen zeigen die Statistiken der Befrachtungen und Wartezeiten in der Binnenschifffahrt eindeutig, daß namentlich unter den kleineren Schiffen ein erster Schiffsraumüberschuß besteht. Als Folge des Vordringens des Kraftwagens betrachtet die Kommission einen Teil der sog. provinzialen Fahrt als endgültig zum Tode verurteilt.

Als Mittel zur Vergrößerung der Ausnutzbarkeit der Binnenflotte stellt die Kommission die Forderung auf Ermäßigung der Binnenschifffahrtsgaben in den Vordergrund. Sie äußert ihre Enttäuschung über den 1936 von der Staatskommission für Verkehr (Kommission Patijn) herausgegebenen Bericht über Schifffahrtsgaben, weil dieser hinsichtlich der Schifffahrtsgaben i. e. S. zu einem unbefriedigenden Urteil gelangt sei,

insbesondere aber die Hafengebühren außer Betracht gelassen habe, obschon diese den größten Teil der die Binnenschifffahrt drückenden Abgaben ausmachten. Die Kommission wünscht eine Verstärkung der zentralen staatlichen Aufsicht über die Schiffsabgaben und ihre Übertragung auf eine von der Krone zu ernennende selbständige Sachverständigenkommission. Bei ihrer Begutachtungstätigkeit soll diese folgende Maxima einhalten: 1. sollen die Abgaben nie höher sein als die Kosten, die mit dem Gebrauch von Wasserstraßen und Einrichtungen durch die Binnenschifffahrt zusammenhängen; 2. sollen die Abgaben nicht höher sein, „als zulässig ist im Hinblick auf den Nutzen, den die Binnenschifffahrt von Wasserstraßen und Einrichtungen genießt, welcher Nutzen bestimmt wird durch das jeweilige Bestehen konkurrierender Verkehrsmittel, für die oft ganz andere Wettbewerbsbedingungen gelten“.

Die Kommission ist weiter der Auffassung, daß eine Aufhebung der gleichmäßigen Frachtverteilung die Ausnutzbarkeit der Binnenflotte fördern würde durch eine geschmeidigere Frachtpolitik. Indessen hält sie die Aufhebung der gleichmäßigen Frachtverteilung nur dann für erwünscht, wenn gleichzeitig Maßnahmen ergriffen werden zur Unterstützung der Schiffer, die damit im Schiffsbetrieb keine Existenzgrundlage mehr finden können, sowie zur Förderung ordentlicher Befrachtungsmethoden.

Die Lebensmöglichkeiten der Binnenschifffahrt würden sich nach Meinung der Kommission ferner erhöhen, wenn durch Verbesserung der Wasserstraßen vielerorts eine Beschleunigung des Verkehrs ermöglicht würde. Sie erwartet davon eine Erhöhung der Zahl der Reisen, „wodurch die Binnenschifffahrt mit angemessenen Frachtpreisen lohnend werden könnte“.

Eine derzeitige Benachteiligung der Binnenschifffahrt erblickt die Kommission in der Befreiung der Eisenbahnen von der Einhaltung der veröffentlichten Tarife, womit also der Tariffreiheit der Eisenbahnen eine Tarifbindung der Binnenschifffahrt (als Ausfluß der gleichmäßigen Frachtverteilung) gegenübersteht. Starke Gütertarifermäßigungen der Eisenbahnen für bestimmte Versender führen die Kommission zu dem Verlangen nach einer regierungseitigen Untersuchung, bei der die Tarifpolitik der Niederländischen Eisenbahnen an betriebsökonomischen Prinzipien geprüft werden soll.

Wenngleich die Kommission von den vorgenannten Maßnahmen eine Verbesserung der Existenzbedingungen der Binnenschifffahrt erwartet, wird ihres Brachtens nicht die ganze Flotte angemessene Beschäftigung finden können, selbst nicht bei einer wesentlichen allgemeinen Wirtschaftsbelebung in den Niederlanden. Der eingangs erwähnte Überfluß an kleineren Fahrzeugen zwingt zur Ergreifung besonderer Sanierungsmaßnahmen, zumal ein Verschwinden des Überschusses von selbst nicht erwartet werden kann. Zu einer Beschränkung der Sanierungsmaßnahmen auf die kleineren Schiffe treibt ferner der Umstand, daß bei einer allein von Holland ausgehenden Verminderung auch der größeren Schiffe mit einem Zustrom ausländischer Schiffe zu rechnen wäre, die von der auf Hollands Kosten erreichten Verbesserung der Befrachtungsmöglichkeiten Nutzen ziehen würden. Die Kommission wünscht daher nur Kähne zwischen 20 und 200 t Tragfähigkeit in die Sanierungsaktion einzubeziehen, rechnet aber mit günstigen Auswirkungen auch auf die nächst höheren Tragfähigkeitsklassen.

Das einfachste Verfahren zur Flotteneinschränkung bestände in einem Gebrauchsverbot für Fahrzeuge eines bestimmten Alters, etwa von über 30 oder 40 Jahren. Indessen hält die Kommission eine solche Maßregel ohne Schadenersatz für einen zu starken Eingriff in das Eigentumsrecht und eine einseitige Benachteiligung eines Teiles der Schiffer. Überdies decken sich Alter und Tauglichkeitsgrad eines Schiffes keineswegs. Indessen erblickt die Kommission auch bei einer zwangsweisen Klassifikation der Schiffe zu große praktische Schwierigkeiten, um damit kurzfristig zu einem Ergebnis zu kommen. Nach Auffassung der Kommission bleibt als brauchbarer Weg nur übrig eine Ein-

schränkung der Binnenflotte durch Verkauf dafür in Betracht kommender Schiffe unter gleichzeitiger Unterhaltsfürsorge für die betreffenden Schiffer. Letztere ist nötig, da die auscheidenden Schiffer nur sehr schwer, ältere Schiffer wohl gar nicht, eine andere Beschäftigung finden können. In Anbetracht daß gegenwärtig eine große Anzahl Schiffer, darunter sehr viele ältere, nur so geringe Einnahmen aus dem Betrieb erzielen, daß sie sich gerne zurückziehen würden, wenn sie nur eine mäßige Altersrente erhielten, erwartet die Kommission von einer solchen Regelung Erfolg, wenn dabei als Kaufpreis eine lebenslängliche mäßige Altersrente geboten wird.

Die Kommission macht daher folgenden konkreten Vorschlag: „Schiffer (oder Schifferwitwen), die bis zur Einführung der Sauerungsmaßnahmen sich in der Binnenschifffahrt betätigt haben und zugleich ein bestimmtes Lebensalter überschritten haben, können von einer zu errichtenden Stiftung eine Altersrente für sich und ihren Ehegatten erhalten, sofern sie sich aus der Binnenschifffahrt zurückziehen und ein fähiges Frachtschiff abliefern. Das Schiff, das nicht dasselbe zu sein braucht, als das, mit dem dieser Schiffer die Frachtfahrt ausübte, soll dann nicht mehr in der Binnenschifffahrt verwendet werden, bleibt indessen zur Verfügung des Betreffenden, um von ihm als Wohnschiff gebraucht zu werden . . . Dadurch daß es den Schiffern überlassen bleibt, welches Schiff — zwischen 20 und 200 t und für die Frachtfahrt geeignet — sie abliefern wollen, werden im allgemeinen die geringsttauglichen Schiffe ausgeschaltet werden, wird somit der beste Teil der Flotte erhalten bleiben . . .“

Der 12. Binnenschifffahrtkongreß, der am 20. und 21. 4. 1938 in Nijmegen stattfand, machte sich in seinen Entschlüssen u. a. den Vorschlag der Kommission van Dijk auf dauernde Stillelegung eines Teiles der kleineren Kähne zu eigen. Die Regierung gab ihm indessen bisher ebensowenig statt wie der früheren grundsätzlichen Empfehlung der Kommission de Vries.

Kritisch ist zu bemerken, daß der Tonnageeinschränkungsplan der Kommission van Dijk wirtschaftlich durchaus richtig die Beseitigung der strukturellen Übersetzung erstrebt und ausführbar erscheint. Gewisse nicht genau voraussehbare Schwierigkeiten können sich allerdings ergeben aus unzureichendem oder mit zu hohen Forderungen verbundenem Angebot stillzuliegenden Kabraums sowie aus dem Umstand, daß mit fortschreitender Besserung der Lage durch Stillelegungen die Bereitschaft zu weiteren Stillelegungen sinkt bzw. mit steigenden Entschädigungsansprüchen verknüpft wird.

3. Stand und Zukunft der „Gleichmäßigen Frachtverteilung“.

Obwohl die Mehrheit der niederländischen Wirtschaftskreise eine Aufhebung der gleichmäßigen Frachtverteilung wünscht, und obwohl für die mittleren und größeren Tragfähigkeitsklassen bei der seit Ende 1936 herrschenden Schiffsraumnachfrage im allgemeinen die Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung des Reihenfolgeprinzips zwecks Vermeidung wechselseitiger Frachtunterbietung nicht mehr anerkannt werden kann, ist die gleichmäßige Frachtverteilung in vollem Umfang weiter in Kraft geblieben. Freilich hat sich ihre ökonomische Wirkung mit veränderter Marktlage gleichfalls verschoben. Bedeutete die Einführung der gleichmäßigen Frachtverteilung mit der Festsetzung der Frachten durch die Befrachtungskommissionen seinerzeit eine durchschnittliche Erhöhung der Frachten um etwa 25 vH gegenüber dem vorhergehenden zerrütteten Frachtenstand, so weichen in jüngster Zeit die von den Befrachtungskommissionen genehmigten Frachten im allgemeinen nicht von einem bei freiem Markt zu erwartendem Niveau ab. Gelegentlich ist sogar schon darauf hingewiesen worden, daß bei freiem Spiel von Angebot und Nachfrage sich höhere Frachten als die von den Befrachtungskommissionen festgesetzten bilden würden. Tatsächlich haben speziell in dem der gleichmäßigen Frachtverteilung nicht unterworfenen Rheingebiet die Frachten letztlich ein höheres Niveau als im übrigen Land

erreicht, während 1935/36 das Verhältnis umgekehrt war. Vereinzelt haben sich auch schon die Einzelschiffer geweigert, zu den von den Befrachtungskommissionen festgesetzten Frachten zu fahren. Im ganzen zeigt somit die gleichmäßige Frachtverteilung neuerdings in ihrer Wirkungsweise Ähnlichkeit mit der während des Weltkrieges 1917 in der niederländischen Binnenschifffahrt eingeführten Frachtverteilung und belegt damit erneut die Anwendbarkeit der Marktregulierung gegen Ausschläge nach beiden Seiten.

Außer der Durchbrechung der gleichmäßigen Frachtverteilung durch das sog. „Rijnvaartlek“ zufolge den Entscheidungen des Hooge Raad vom 17. 12. 1934 drohten durch Urteile niederer Gerichtsinstanzen in der Folgezeit weitere Durchbrechungen durch ein „Maasvaartlek“ und ein „Scheldevaartlek“, da auch auf Maas und Schelde zwischenstaatliche Vereinbarungen angeblich der gleichmäßigen Frachtverteilung entgegenstanden. Diese Gefahren wurden indessen gebannt, indem der Hooge Raad die Anwendbarkeit der gleichmäßigen Frachtverteilung durch Urteil vom 1. 2. 1937 für die Schelde, durch Urteil vom 21. 3. 1938 für die Maas bestätigte.

Der Schlußartikel 13 des Frachtverteilungsgesetzes vom 5. 5. 1933 sah vor, daß, sobald die herrschenden außergewöhnlichen Zeitumstände zu bestehen aufgehört hätten, jedoch auf jeden Fall vor dem 1. 1. 1938, ein Gesetzentwurf bei den Generalstaaten einzubringen sei, durch den die Einziehung des Frachtverteilungsgesetzes, somit der Übergang zum Normalzustand, geregelt würde. Indessen brachte der Minister von Waterstaat, in dessen Ressort diese Materie Mitte 1937 aus dem Ressort des Wirtschaftsministers übergegangen war, unter dem 20. 12. 1937 lediglich einen kurzen Gesetzentwurf zur Änderung der Art. 13 des Frachtverteilungsgesetzes ein, durch den einerseits der Termin für die Einbringung eines neuen Gesetzentwurfs auf den 1. 7. 1938 verschoben, andererseits die Worte „somit der Übergang zum Normalzustand“ gestrichen werden sollten. In der Begründungsskizze dazu wurde ausgeführt, daß der Zustand der Binnenschifffahrt sich noch nicht befriedigend gestaltet habe. In Verbindung hiermit und mit dem stets dringender werdenden Verlangen nach einer allgemeinen Verkehrs-koordination könne jetzt die Aufhebung des Frachtverteilungsgesetzes nicht einhergehen mit einer Regelung für den Übergang zum Normalzustand, vielmehr müsse sich der Übergang regeln nach den Verhältnissen der Verkehrs-koordination. Ein diesbezüglicher Gesetzentwurf befinde sich zwar in einem weitgeforderten Vorbereitungsstadium, könne aber nicht vor dem 1. 1. 1938 eingebracht werden, weshalb die Terminverschiebung auf den 1. 7. 1938 nötig sei. — Diese Neufassung des Art. 13 des Frachtverteilungsgesetzes fand unter dem 22. 2. 1938 die Zustimmung der zweiten Kammer, unter dem 26. 4. 1938 die der ersten Kammer und erschien unter dem 28. 4. 1938 im Staatsblatt.

Am letzten Tage der verlängerten Frist, unter dem 30. 6. 1938, brachte dann der Minister von Waterstaat einen Gesetzentwurf betreffend Änderung und Ergänzung des 6., 9. und 10. Abschnittes des Gesetzes vom 29. 11. 1935 betr. Einschränkung der öffentlichen Ausgaben nebst Regelung der Einziehung des Gesetzes vom 5. 5. 1933 (Frachtverteilungsgesetz) bei den General-Staaten ein. Es ist dies der lange erwartete Gesetzentwurf zur Durchführung einer allgemeinen Verkehrs-koordination, der die bereits durch das vorerwähnte Ausgaben-Einschränkungs-Gesetz vom 29. 11. 1935 der Regierung in dieser Hinsicht erteilten Vollmachten zur Einführung des Konzessionsprinzips im Verkehrswesen im Verordnungsweg erweitert. Die Kernbestimmung des neuen Gesetzentwurfs lautet: „Die Beförderung von Gütern in der Ausübung irgendeines Gewerbes, es sei auf Grund eines Güterbeförderungsvertrages, es sei als Eigenverkehr, kann abhängig gemacht werden von einer Erlaubnis, die durch Uns (= die Königin) oder eine durch Uns beauftragte Autorität erteilt wird“. Im Hinblick auf die hier interessierende gleichmäßige Frachtverteilung ist folgende Bestimmung vorgesehen: „Wir behalten uns vor, hinsichtlich der Güterbeförderung zu Wasser von einem binnländischen Platz

nach einem anderen, soweit es sich nicht um Eigenverkehr handelt und sie nicht in Beurt-fahrt erfolgt, eine möglichst gleichmäßige Frachtverteilung zufolge durch allgemeine Ver- waltungsanordnung aufzustellenden Regeln anzuwenden, wobei der Minister von Water- staat zur Feststellung von Ausführungsbestimmungen ermächtigt werden kann. . .“ Mit dem Inkrafttreten des Koordinations-Ermächtigungsgesetzes soll das Frachtverteilungs- gesetz vom 5. 5. 1933 verfallen. zufolge der Begründung des Gesetzentwurfes stellt sich der Minister von Waterstaat vor, „daß während der ersten Jahre der Durchführung einer allgemeinen Verkehrs-koordination eine gleichmäßige Frachtverteilung für die Partikulierschifffahrt noch bestehen bleibt . . . Es darf erwartet werden, daß nach einigen Jahren die Verkehrs-koordination ihre günstigen Auswirkungen für das Verkehrswesen in einem solchen Maß fühlen läßt, daß auch für die Wilde Binnenvaart bessere Zustände eingetreten sein werden, bei denen eine gleichmäßige Frachtverteilung überflüssig ist. . .“

Das Koordinations-Ermächtigungsgesetz ist gegenwärtig in den Niederlanden Gegenstand lebhafter Auseinandersetzungen. AufVorgesichte, Inhalt, Problematik und eventuelle Durchführung einzugehen, muß indessen einer weiteren Studie vorbehalten bleiben. Mit seinem Schicksal werden die General-Staaten auch über das der gleich- mäßigen Frachtverteilung zu entscheiden haben. Sollte in diesem Punkte dem Vorschlag des Ministeriums gefolgt werden, so würde dies bedeuten, daß man die jetzt noch allein bestehende strukturelle Übersetzung der holländischen Binnenflotte in den kleineren Tragfähigkeitsklassen weiter mit der vorwiegend als konjunkturelles Krisenbekämpfungsmittel gedachten und geeigneten gleichmäßigen Frachtverteilung überdeckte, bis mittels des Konzessions-systems allmählich die Überkapazität beseitigt würde.

Die kombinierte Fluß-Seeschifffahrt zwischen Europa und den Großen Seen.

Ein Beitrag zur Frage der Verflechtung von See- und Binnenschifffahrt¹.

Von Dr. Paul Schulz-Kiesow, a. o. Professor an der Hanseischen Universität Hamburg.

I.

Wilhelm Teubert rechnet in seiner Schrift „Die Welt im Querschnitt des Verkehrs“ die Großen Seen dem Wortsinne nach und wegen der Unterschiede zum See- schiffahrtsbetrieb zur Binnenschifffahrt². Sicherlich muß die Schifffahrt auf den Großen Seen unter verkehrsgeographischem Gesichtspunkt als Prototyp der Binnenschifffahrt bezeichnet werden. Betrachtet man aber speziell ihre Funktion im Wirtschaftskörper der Vereinigten Staaten, so stellt sie, wie N a p p - Z i n n mit Recht hervorheben hat, ein für sich abgeschlossenes Stück Küstenschifffahrt dar. Auch in technischer Hinsicht steht die Schifffahrt auf den Großen Seen der Seeschifffahrt näher als der Binnenschifffahrt³.

Allerdings ist die Große-Seen-Flotte, die 1935 814 Schiffe mit 4 446 960 BRT zählte, für die Seeschifffahrt nicht geeignet. Besonders die Massengutdampfer sind lediglich den

¹ Siehe hierzu auch die Schrift des Verfassers „Die Verflechtung von See- und Binnenschifffahrt. Erstes Buch, Der Seeverkehr der deutschen Binnenhäfen unter besonderer Berücksichtigung der Rhein-Seeschifffahrt und der Betätigung der Küstenfahrer im Seeverkehr des Elbe-Öder-Gebietes“, Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen, Schriftenreihe des Verkehrs-wissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium, Jena 1938, Heft 6.

² Berlin 1928, S. 340.

³ N a p p - Z i n n: Die Verkehrsleistung der Binnenwasserstraßen der Vereinigten Staaten von Amerika. Z. f. Binnenschifffahrt, 1926, Nr. 11, S. 458.

Zeitschr. f. Verkehrswissenschaft, 16. Jahrg. Heft 3/4.