

bereichen erkennbaren Konzentrationstendenzen bedeuten eine Gefahr für den Wettbewerb und können die genannten nachteiligen Folgen aufweisen. Soweit in der Preisbildung monopolistische Verhaltensweisen der Carrier erkennbar sind, lassen sie sich durch staatliche bzw. zwischenstaatliche Tarifpolitik ausschalten, wenn nicht der Substitutionswettbewerb anderer Verkehrsträger in ausreichendem Maße tarifenkend wirkt. Auf die Möglichkeit, auch die angebotene Kapazität durch eine Koordinationsbehörde zu regulieren, wurde bereits hingewiesen.

Eine solche Verkehrspolitik schließt natürlich nicht aus, daß sich auch andere, nicht in den beiden Kerngebieten ansässige Fluggesellschaften am nordatlantischen Luftverkehr beteiligen. Ihre Rechte werden jedoch weiterhin jeweils in besonderen Verhandlungen überwiegend auf Gegenseitigkeit festgelegt werden müssen, da sie bei einer generellen Liberalisierung meist keine äquivalente Gegenleistung bieten können. Damit werden diese Unternehmungen zwar benachteiligt, aber Diskriminierungen sind das Kennzeichen regionaler Integrationen.

### 7. Globale Liberalisierung als Fernziel

Eine schrittweise Ausweitung der regionalen Integration zur globalen erscheint heute kaum möglich oder erfolgversprechend — ebensowenig wie ein multilateraler Vertrag über die „Freiheit der Luft“. Um dennoch eine liberale Weltluftverkehrspolitik einzuführen, bietet sich eine Möglichkeit, die Beschränkungen im internationalen Luftverkehr abzubauen, indem die Integrationstechnik der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit ihren im zeitlichen Ablauf fixierten Beschlüssen nicht regional, sondern funktional auf den Luftverkehr übertragen wird, ähnlich wie es bei verschiedenen Welthandelsabkommen der Fall ist. Die ICAO als zwischenstaatliche Organisation des Luftverkehrs müßte dazu mit weitreichenden Kompetenzen ausgestattet werden. Nach Einigung über den Modus der Liberalisierung im Weltluftverkehr wären alle Mitgliedstaaten bzw. deren Fluggesellschaften an die Entscheidungen und Maßnahmen der ICAO gebunden. Das setzt allerdings voraus, daß die beteiligten Staaten zumindest teilweise auf eine autonome Luftverkehrspolitik verzichten, was bei einer regionalen Integration anerkannte Notwendigkeit ist, und nicht verstärkt eine entgegengesetzte Politik (Flaggenprotektionismus) betreiben.

Dieser Weg ist deshalb der schwierigere und wenig aussichtsreich. In der Entwicklung der Weltwirtschaft zu einem multizentrischen System, das gerade auch den Luftverkehr stark beeinflussen wird, ist aber eine liberale Luftverkehrspolitik, die sich auf den atlantischen Raum beschränkt, langfristig nicht tragbar. Wie die EWG bereits heute handelspolitisch auf andere Bereiche ausstrahlt, könnte eine atlantische „Luftverkehrsgemeinschaft“ aber geeignet sein, den Anstoß zur Verwirklichung einer „Freiheit der Luft“ zu bilden.

## Entwicklung und Marktstellung der französischen Rheinflotte

VON DIPL.-VOLKSW. ROBERT FURTWÄNGLER, FREIBURG I. BR.

### 1. Vorbemerkungen

Trotz der fast einheitlichen Produktionsstruktur, den nahezu gleichen natürlichen und technischen Bedingungen, denen die Anbieter auf dem Rheinschiffahrtsmarkt unterworfen sind, unterscheiden sich die Rheinflotten der Rheinuferstaaten und Belgiens in mancherlei Hinsicht voneinander. Wesentliche Unterschiede, die eine gesonderte Untersuchung möglich und notwendig machen, zeigen sich nicht nur in den Eigenarten der Märkte, auf denen die einzelnen nationalen Flotten vorzugsweise tätig sind. Sie finden sich ebenso in der Vielfalt der Beziehungen, die zwischen regional und sachlich abgegrenzten Markt komplexen bestehen, und darüber hinaus in der Mannigfaltigkeit der Ordnungsformen, wie sie sich teils spontan herausgebildet haben, teils bewußt geschaffen worden sind.

So hebt sich auch die französische Rheinflotte durch einige charakteristische Merkmale von den Flotten unter anderer Flagge ab: Einmal durch die Art und den genau bestimmbaren Zeitpunkt, an dem sie entstanden ist, weiter durch ihre bevorzugte Marktstellung im französischen Rheinverkehr, noch mehr aber durch den Aufbau ihrer Marktorganisation, die ihr eine gewisse Sonderstellung innerhalb der gesamten Rheinschiffahrt insofern zuweist, als es sich dabei um einen eigenständigen Versuch handelt, den Kriegsfolgen, aber auch den Gefahren der „latenten und permanenten Krise“, denen sich die Rheinschiffahrt seit Jahrzehnten ausgesetzt sieht, mit ordnungspolitischen Maßnahmen zu begegnen.

### 2. Entstehung und Entwicklung

Die französische Rheinflotte entstand nach dem I. Weltkriege. Bis 1918 war Frankreich kein Rheinanliegerstaat mehr, und es gab auch keine französische Rheinflotte.<sup>1)</sup> Erst mit der Rückgabe Elsaß-Lothringens an Frankreich kam die französische Flagge wieder auf den Rhein. Den Grundstock der neuen französischen Rheinflotte bildeten — neben den zu liefernden Neubauten — die Abtretungen von Kahnraum und Schleppkraft aus dem Bestand der deutschen Binnenschiffahrt, vornehmlich der deutschen Rheinschiffahrt. Zu diesen Schiffsabgaben hatte der Versailler Vertrag das Deutsche Reich aus zwei Titeln verpflichtet: einmal als Wiedergutmachungsleistungen zum Ausgleich der Tonnageverluste während des Krieges,<sup>2)</sup> zum anderen aus Gründen, die aus der Wiederangliederung Elsaß-Lothringens an sich abgeleitet wurden.<sup>3)</sup> Denn die Gütertransporte der neuen östlichen Departments wollte Frankreich mit eigenen Verkehrsmitteln bewältigen und daher auch über eine eigene Rheinflotte verfügen.

Von den als Reparationsleistung aus dem Bestand der deutschen Binnenflotte an Frankreich abzuliefernden Schiffen wurden 56 Kähne mit rund 56000 t Tragfähigkeit der deutschen

<sup>1)</sup> Das Rheingutachten — vgl. *Harms/Kuske/Most/Predöhl*, Die deutsche Rheinschiffahrt, Berlin 1930, S. 184 — zählt zwar für 1913 noch 30 kleine Partikulierkähne mit zusammen 9312 t unter französischer Flagge; es dürfte sich dabei wohl um Kanalkähne gehandelt haben.

<sup>2)</sup> Die Wiedergutmachungsforderungen sind in § 6 der Anlage III zum Abschnitt I des Teiles VIII des Versailler Vertrages enthalten.

<sup>3)</sup> Die Ablieferungspflicht ist in Artikel 357 des Versailler Vertrages niedergelegt.

Rheinflotte entnommen; die westdeutsche Kanalflotte mußte 8 Kähne mit rund 7000 t Tragfähigkeit abtreten.

Für die Abtretung deutschen Schiffsmaterials, außerdem von Umschlags- und Lagereinrichtungen etc. in deutschen Rheinhäfen und Rotterdam,<sup>4)</sup> die mit der Wiederangliederung Elsaß-Lothringens begründet worden war, bildete das mutmaßliche Verkehrsaufkommen dieser Departments und einiger anderer Verkehrsrelationen, an denen sich Frankreich interessiert zeigte, die Bemessungsgrundlage. Als sie errechnet und von den Verhandlungsdelegationen anerkannt waren, legte der Schiedsspruch des Amerikaners *Walker D. Hines* am 8. 1. 1921 zuerst die Größe des französischen Flottenbedarfs und schließlich die von der deutschen Rheinschiffahrt abzuliefernden Kahnraum- und Schleppkraftmengen fest. Die Abtretungen beliefen sich danach auf insgesamt 254 150 t Kahnraum (= 11,5 % des Bestandes der deutschen Rheinflotte nach Abzug der Reparationslieferungen) und 23 760 PS (= 13,7 % ihres Bestandes) an Schleppkraft. Entsprechend dem Transportzweck und den Relationen, für die diese Schiffe Verwendung finden sollten, gehörten sie verschiedenen Größenklassen an. Das Schwergewicht lag bei den nach Art. 357 abgetretenen Schiffen deutlich in der Größenklasse zwischen 1400 t bis 2000 t, zu der 85 der abgetretenen Kähne zählten, während je 50 Kähne der Größenklasse zwischen 700 t bis 1000 t und 1000 t bis 1400 t angehörten. Aus der Tragfähigkeitsklasse unter 700 t mußten 21 Schleppschiffe, aus der Klasse über 2000 t lediglich drei Schiffe übergeben werden. Von den abzuliefernden Schleppbooten hatten 10 eine Leistungstärke über 1000 PS, 9 zwischen 500 PS und 1000 PS und 13 Schlepper unter 500 PS.

Die Schiffsabgaben nach Artikel 357 des Versailler Vertrages und die Reparationsleistungen — Abgaben aus dem Bestand der deutschen Binnenflotte und die gelieferten Neubauten — brachten der französischen Rheinflotte bis 1924 einen Bestand von 296 Kähnen mit 358 060 t Tragfähigkeit und 40 Schleppern mit 30 129 PS, den sie, wie die folgende Tabelle 1 zeigt, bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges durch Neubauten auf 361 209 t Kahnraum und 51 875 PS<sup>5)</sup> an Schleppkraft erhöhte.<sup>6)</sup>

Die Entwicklung der französischen Schubflotte, bei der es sich teils um Neubauten, teils um umgebaute Kähne und Schlepper handelt, hat sich von 1959 auf 1963 wie folgt vollzogen: Die Zahl der Schubleichter stieg von 22 Einheiten mit 32 930 t auf 83 Einheiten mit ca. 125 000 t, während sich im gleichen Zeitraum die Anzahl der Schubboote von 5 mit 5490 PS auf 16 mit 12 300 PS erhöhte.

In der Zwischenkriegszeit hat sich die französische Rheinflotte durch eigene Neubauten nur wenig vergrößert. Sowohl im Vergleich zur Entwicklung der internationalen Rheinflotte als auch zum Gesamtverkehr auf dem Rhein und ebenfalls zum eigenen Beförderungs-

<sup>4)</sup> Vgl. hierzu und zum folgenden: *Napp-Zinn, A. F.*, Rheinschiffahrt 1913—1925, Berlin 1925, S. 104 f., S. 112 ff., S. 127 ff.

<sup>5)</sup> Nach *Napp-Zinn, A. F.*, Rheinschiffahrt 1913—1925, a.a.O., S. 131 f., S. 168, S. 192 und S. 222, Anlage 7, läßt sich eine Gesamtablieferung von 369 650 t Kahnraum und 30 985 PS an Schleppkraft errechnen. Das Rheingutachten (S. 190) beziffert die Gesamtablieferungen an Frankreich, wiederum einschließlich der Neubauten, sogar auf 381 540 t und 30 835 PS an Schleppkraft, wozu noch die während der Ruhraktion enteigneten Schiffe hinzugezählt werden müßten.

<sup>6)</sup> Im Vergleich zu den Zahlenangaben für 1946 — vgl. Tabelle 1 — erscheinen diese Bestände jedoch zu niedrig. Auch das Rheinschiffsregister von 1935 nennt auf S. 1088 ff. einen Bestand von 385 Kähnen mit 391 090 t, dazu einen Bestand von 134 Motorschiffen mit 43 183 t, außerdem 30 Motortanker mit 8 056 t, und an Schleppern einen Bestand von 80 Booten mit 45 130 PS Leistungsfähigkeit. Von den aufgeführten Motorschiffen weisen allerdings nur 6 Schiffe eine Tragfähigkeit von über 400 t auf; ihre Gesamttonnage beziffert sich auf 30,5 t.

Tabelle 1:  
Entwicklung der französischen Rheinflotte von 1923—1961

Jahr	Kähne		davon Tankkähne		Schlepper		Motorschiffe	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	PS	Zahl	Tonnen
1923	259	308 766	5	5 426	51	30 584	—	—
1924	296	358 060	5	5 426	40	30 129	—	—
1928	295	357 201	4	4 269	46	32 469	—	—
1938	297	361 209	14	14 490	98	51 875	6	3 465
1946 <sup>1)</sup>	275	333 300	.	. <sup>2)</sup>	70	45 200	22	14 400
1960	227	256 115	13	13 046	56	46 060 <sup>3)</sup>	483	231 316 <sup>4)</sup>
1961	234	217 920	13	13 046	46	36 865 <sup>5)</sup>	515	239 902 <sup>6)</sup>

Quellen: Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Jg. 1923, S. 75; Jg. 1924, S. 43; Jg. 1928, S. 23; Jg. 1938, S. 46; Jg. 1946, S. 66; Jg. 1960, S. 128 f., und Jg. 1961, S. 146 f.

Anmerkungen: <sup>1)</sup> Einsatzfähige und reparaturfähige Schiffe.

<sup>2)</sup> Keine Angaben vorhanden.

<sup>3)</sup> Davon abgetakelt: 20 Schlepper mit 13 600 PS.

<sup>4)</sup> Einschl. 10 Tankmotorschiffen mit 6 229 t.

<sup>5)</sup> Davon abgetakelt: 12 Schlepper mit 8 100 PS.

<sup>6)</sup> Einschl. 10 Tankmotorschiffen mit 6 228 t.

volumen ist sie nur unterdurchschnittlich gewachsen.<sup>7)</sup> Das läßt auf eine verhältnismäßig gute Anpassung der Flottengröße an die Entwicklung des Verkehrsvolumens schließen, wenn auch zu berücksichtigen ist, daß die Ausgangsbasis, der Flottenbestand etwa im Jahre 1924, ziemlich hohe Werte aufweist, die hemmend auf die Investitionsneigung wirken mußten.

Der II. Weltkrieg fügte der französischen Flotte beträchtliche Verluste zu. Von der 1938 vorhandenen Kahn-tonnage von insgesamt 361 209 t<sup>8)</sup> waren 1946 nur noch 79 Kähne mit 98 000 t einsatzfähig. Beschädigt, aber immerhin reparaturfähig, waren außerdem 196 Kähne mit 235 000 t. An Selbstfahrern zählte die französische Rheinflotte noch einen Bestand von 13 einsatzfähigen Motorschiffen mit 8 400 t und 9 reparaturfähigen Motorschiffen mit 6000 t.<sup>9)</sup> An Schleppkraft verfügte sie über 24 einsatzfähige Boote mit 12 800 PS und 46 reparaturfähige Schlepper mit 32 400 PS. Gesunken, verlorengegangen oder mit unbekanntem Aufenthaltsort waren 15 Schlepper mit 7200 PS, 31 Kähne mit 38 600 t und 3 Motorschiffe mit 2100 t.<sup>9)</sup>

Mit Hilfe des Staates wurde die französische Rheinflotte in der Nachkriegszeit wieder aufgebaut und die schon vor dem Kriege begonnene Motorisierung verstärkt fortgesetzt. Der Erfolg dieser Bestrebungen zeigt sich in einem relativ hohen Motorisierungsgrad, der 1961 für die gesamte Flotte knapp über 46 % betrug (von den im Rheingebiet beheimateten Schiffen knapp über 35 %).<sup>10)</sup> Auch an der Einführung der Schubschiffahrt auf dem Rhein

<sup>7)</sup> Vgl. *Schmitt, Alfons*, Die Liberalisierung des innerdeutschen Wasserstraßenverkehrs insbesondere auf dem Rhein unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten, Duisburg 1954, S. 17 f.

<sup>8)</sup> Vgl. Anmerkung 6.

<sup>9)</sup> Vgl. Rapport annuel de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, Jg. 1946, S. 66.

<sup>10)</sup> Errechnet aus Rapport annuel, Jg. 1961, S. 146 f.

war die französische Schifffahrt führend beteiligt. Sie stellte Mitte 1963 über die Hälfte des auf dem Strom verkehrenden Schubschiffsraumes.<sup>11)</sup>

Die in dieser Tatsache erkennbar werdenden Bemühungen, die französische Rheinflotte zu modernisieren, spiegeln sich auch im Altersaufbau des Schiffsparks wider. Fast die Hälfte der Güterschiffstonnage war im Jahre 1961 weniger als 20 Jahre alt, während 25 % der Gesamttonnage ein Alter zwischen 21 und 50 Jahre und ebenfalls 25 % ein Alter über 50 Jahre hatte.

In der französischen Rheinflotte überwiegt noch immer der Kahnraum, mit dem auch der größere Teil des französischen Rheinverkehrs bewältigt wird.<sup>12)</sup> Daneben sind aber auch viele, meist kleinere Motorschiffe vorhanden, die ihren Abmessungen nach jedoch eher für die Bedienung des nordfranzösischen und belgischen Kanalverkehrs vorgesehen sind, wenn sie auch zeitweilig auf bestimmten Rheinstrecken verkehren.

Aus der folgenden Tabelle läßt sich die Größengliederung der Güterschiffe ersehen:

Tabelle 2:

## Größengliederung der französischen Rheinflotte im Jahre 1961

Größenklasse von — bis	K ä h n e		Motorschiffe	
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
bis 400 t	84	34 194	365	117 021
401— 700 t	13	7 699	16	9 972
701—1000 t	33	27 917	131	109 537
1001—1400 t	63	81 659	3	3 372
über 1400 t	81	130 012		

Quelle: Rapport annuel de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, Jg. 1961, S. 146 f.

Ein großer Teil der Kähne kann nicht nur auf dem Rheinstrom, sondern auch auf den nordwestdeutschen Kanälen eingesetzt werden, so auf dem Dortmund-Ems-Kanal die Schleppschiffe bis 1000 t und auf dem Rhein-Herne-Kanal die Einheiten mit einer Tragfähigkeit bis 1350 t. Ein erheblicher Teil der Kahnflotte ist offensichtlich nur für den Einsatz auf dem Strom bestimmt. Beim Motorschiffsraum fehlen diese großen Einheiten fast ganz. Ein erheblicher Teil der Motorschiffstonnage besteht aus Einheiten unter 400 t; immerhin ist auch der Anteil der Schiffe zwischen 701—1000 t, die auf allen Wasserstraßen des nordwesteuropäischen Wasserstraßensystems verkehren können, beträchtlich. Ebenso wie das Fassungsvermögen und die Abmessungen der Kähne und Motorschiffe ist auch die Leistungskraft der Schleppboote den Verhältnissen des Stromteiles angepaßt, auf dem sie jeweils eingesetzt werden. So verkehren die schwächeren Schlepper vorwiegend auf dem Niederrhein, während die starken Streckenboote, die eine Leistungskraft von 1200 PS bis 2400 PS, ja selbst bis 4000 PS aufweisen, auf den schwierigeren Strecken des Mittel- und Oberrheins eingesetzt sind. Von den Schleppern entfällt der größte Teil, 27 Boote mit insgesamt 15 680 PS, auf die Klasse zwischen 401 PS und 1000 PS, während 12 Boote mit

<sup>11)</sup> Vgl. auch David, R., Schubschifffahrt der Communauté de Navigation Française Rhénane (C.N.F.R.) auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 14. Jg. (1962), S. 313 ff.

<sup>12)</sup> Vgl. „Frankreichs Rheinflotte mit 10 % am Gesamtverkehr beteiligt“, in: Deutsche Verkehrszeitung, 14. Jg. (1960), Nr. 68, S. 9.

insgesamt 26 300 PS eine Motorenstärke über 1000 PS aufweisen. Insgesamt 15 kleinere Schlepper in der Klasse bis 400 PS besitzen eine Leistungskraft von zusammen 3095 PS.

## 3. Die Unternehmungen in der französischen Rheinschifffahrt

Die an Frankreich abgetretenen deutschen Binnenschiffe verwaltete das Office National de la Navigation (ONN), das nationale Schifffahrtsamt<sup>13)</sup>, das sich hierzu der 1919 gegründeten Société d'Etudes pour la Navigation du Rhin<sup>14)</sup> bediente. Die Schleppkähne wurden an die nach dem Waffenstillstand gegründeten französischen Rheinschifffahrtsgesellschaften verkauft, und zwar zuerst der nach Art. 357 des Versailler Vertrages abgetretene Kahnraum, den folgende Reedereien<sup>15)</sup> erwarben:

a) Société Alsacienne de Navigation Rhénane	51 Kähne mit 64 800 t
b) „Le Rhin“. Société Générale de Navigation et d'Entrepôts	52 Kähne mit 65 265 t
c) Société Française de Navigation Rhénane	70 Kähne mit 83 756 t
d) Comptoir Rhénan de Transports Fluviaux	22 Kähne mit 30 151 t
e) Compagnie de Transports Rhénans, eine Tankreederei	5 Kähne mit 5 246 t

Diese fünf Reedereien erhielten also insgesamt 200 Kähne mit 249 218 t Tragfähigkeit. Außerdem wurden rd. 30 000 t Rheinkahnraum vom ONN an die 1923 gegründete Société Franco-Suisse de Navigation SA., Straßburg, verkauft. Lediglich ein Schleppschiff wurde an einen Partikulier veräußert.<sup>16)</sup> Die Schleppkraft sowie die Leichter und Krane übertrug die Société d'Etudes ausschließlich der 1924 gegründeten Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin, deren Hauptaktionär<sup>17)</sup> das ONN, also der Staat, war, und verpachtete dieser Gesellschaft auch die Landanlagen in Rotterdam, Ruhrort, Köln, Ludwigshafen, Mannheim und Rheinau.<sup>18)</sup> Die Compagnie Générale war aber nur im Schleppverkehr oberhalb Ruhrort tätig. Den Schleppdienst auf dem Niederrhein zu den Seehäfen übernahm die unter Staatseinfluß stehende und durch gegenseitige Aktienhaltung mit der Compagnie Générale verbundene Société Française de Remorquage sur le Rhin, die vom ONN mit Seineschleppern ausgerüstet wurde. An den Ende 1924 bestehenden fünf französischen Rheinschifffahrtsgesellschaften waren Seereedereien, die Stadt Straßburg und andere elsässische Wirtschaftskreise beteiligt.<sup>19)</sup> Zum Teil sind diese Reedereien auch aus Zusammenschlüssen von Schifffahrts- und Speditionsunternehmen, die in der Waffenstillstandszeit gegründet worden waren, hervorgegangen. Verflechtungen ergaben sich bald mit der nord-

<sup>13)</sup> Das nationale Schifffahrtsamt, das Office National de la Navigation (ONN), ist durch Art. 67 des Finanzgesetzes vom 27. 2. 1912 geschaffen, seine Organisation erstmalig durch die Verordnung vom 23. 9. 1912 geregelt worden. Heute gelten für dieses Amt die Vorschriften der Verordnung vom 26. 12. 1960. Über die weiterreichenden Aufgaben des ONN vgl.: Europäische Wirtschaftsgemeinschaft — Kommission —, Die wirtschaftliche Regelung des Verkehrs mit Eisenbahnen, Kraftwagen und Binnenschiffen in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft — Stand 1. Juli 1962 —, S. F 75 ff.

<sup>14)</sup> Die betrieblichen Aufgaben der Société d'Etudes wurden nach der Neuorganisation der französischen Rheinschifffahrt im Jahre 1924 der Compagnie Générale übertragen.

<sup>15)</sup> Vgl. „Die Rheinquellen“, XXI. Jg. (1926), S. 113 sowie Napp-Zinn, A. F., Rheinschifffahrt 1913—1925, a.a.O., S. 171 f.

<sup>16)</sup> Vgl. „Die Rheinquellen“, XX. Jg. (1925), Heft 1/2, S. 20 f.

<sup>17)</sup> An der Compagnie Générale war der Staat mit einer Sperrminorität von 35 % des Aktienkapitals beteiligt; die Reedereien waren mit 25 %, außerdem die Stadt Straßburg und die Handelskammer Straßburg und andere Interessenten mit 40 % des Aktienkapitals. Vgl. Napp-Zinn, A. F., Rheinschifffahrt 1913—1925, a.a.O., S. 169.

<sup>18)</sup> Vgl. Napp-Zinn, A. F., Rheinschifffahrt 1913—1925, a.a.O., S. 169.

<sup>19)</sup> Vgl. zum folgenden, insbesondere zur Entstehung und zum damaligen Geschäftsbereich der französischen Rheinschifffahrtsfirmen: Napp-Zinn, A. F., Rheinschifffahrt 1913—1925, a.a.O., S. 172 ff.

französischen Kanalschiffahrt und mit schweizerischen Interessenten. Sie führten hier zur Gründung einer eigens für den Baselverkehr auf den elsässischen Kanälen bestimmten Schiffahrtsfirma, der Société Franco-Suisse de Navigation, und zwar durch die Schweizerische Schleppschiffahrtsgenossenschaft<sup>20)</sup> und die Société Alsacienne de Navigation Rhénane (Sanara), die diese Reederei in den Jahren 1955/56 übernommen hat. Auch zu deutschen Schiffahrtsgruppen, zur Rhenania und zur Fendel-Schiffahrts-AG, wurden allmählich Verbindungen angeknüpft. Diese Fühlungnahme erfolgte über Verloader, die an französischen Reedereien beteiligt waren und ihrerseits wieder mit deutschen Produzenten, beispielsweise dem Ruhrbergbau, in Geschäftsbeziehungen standen. Bei einigen Reedereien führte das zu einer besonderen Ausrichtung der Schiffahrt auf die Beförderung bestimmter Güter, z. B. auf die Kohlentransporte. Eine andere Reederei, die Compagnie de Transports Rhénans, wählte sich als alleinige Transportaufgabe die Beförderung flüssiger Stoffe und übernahm auch die Lagerung und den Umschlag dieser Güter. Die Spezialisierung auf bestimmte Güterarten hat jedoch – sieht man von der genannten Tankreederei ab – heute an Bedeutung verloren.

Schon unmittelbar nach dem I. Weltkrieg kam es in Straßburg zu Niederlassungen holländischer und schweizerischer Speditionsunternehmen. Deutsche Schiffahrtsgruppen konnten dort erst Anfang der dreißiger Jahre mit eigenen Niederlassungen wieder Fuß fassen, so die Fendelgruppe mit der „Rhenus“-Société de Transports, die jedoch seit dem 2. Weltkriege nicht mehr besteht. Die Vertretung deutscher und anderer ausländischer Firmen wird überwiegend von den französischen Reedereien am Platze übernommen.

Seit den Neugründungen nach dem I. Weltkriege hat sich die Zahl der französischen Schiffahrtsfirmen nur unwesentlich vermehrt. Bis zum Jahre 1930 erhöhte sie sich, einschließlich der Compagnie Générale, auf neun Unternehmen. Außerdem wies die französische Rheinflotte noch die Schiffsbestände des Office National auf, das bei Bedarf Kähne und Schleppboote an Reedereien und Partikuliere vermietete. Zu diesen Unternehmen ist bis zum Jahre 1935 nur noch die „Rhenus“-Société de Transports hinzugekommen.<sup>21)</sup>

Innerhalb der französischen Rheinflotte gab es in der Zwischenkriegszeit keine Verschiebungen, die das Gewicht der einzelnen Reedereien und damit die gesamte Angebotsstruktur wesentlich verändert hätten. Bei dem relativ geringen Zuwachs, den die französische Rheinflotte in dieser Zeit insgesamt zu verzeichnen hatte, war eine solche Entwicklung ohnehin nicht zu erwarten.

Auch nach dem II. Weltkriege hat sich die Zahl der französischen Rheinschiffahrtsgesellschaften nur wenig geändert. Durch Zusammenschlüsse sind allerdings größere Unternehmungsguppen gebildet worden. So hat die Société Alsacienne de Navigation Rhénane (Sanara) das Comptoir Rhénan de Transports Fluviaux übernommen wie früher schon die Société Franco-Suisse de Navigation. Eine einzige Gruppe bilden auch die Société „Le Rhin“ und der Lloyd Rhénan einerseits, das Arnement Seegmuller SA. und die Société Strasbourgeoise d'Arnement (SSA) – die im Rheinschiffsregister allerdings nicht aufgeführt ist – andererseits. Auch wenn diese Firmen rechtlich selbständig geblieben sind, dürften sie organisatorisch doch zusammengefaßt sein. So gibt die Zahl der Reedereien, die gegenwärtig

<sup>20)</sup> Rechtsnachfolgerin der Schweiz. Schleppschiffahrtsgenossenschaft ist die Schweiz. Reederei AG, Basel, die nach der Zusammenfassung der französischen Rheinflotte in der CNFR ihre Beteiligung an der Société Franco-Suisse veräußerte.

<sup>21)</sup> Vgl. auch Tabelle 3.

Tabelle 3: Unternehmungen in der französischen Rheinschiffahrt  
Flottenbestände zwischen 1924 und 1956

Unternehmung	1924		1930		1935		1956	
1. Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin	32 S	23 760 PS	34 S 13 K 5 C	28 310 PS 12 577 t 2 772 t	29 S 13 K 2 C	23 385 PS 12 604 t 1 333 t	28 S 1 K 16 M 1 C	26 495 PS 565 t 12 059 t 743 t
2. Société Alsacienne de Navigation Rhénane (Sanara)	51 K	64 800 t	51 K	64 995 t	74 K 6 M	74 451 t 2 121 t	31 K 14 M	39 623 t 10 865 t
3. Comptoir Rhénan de Transports Fluviaux	22 K	30 151 t	22 K	28 867 t	22 K	28 837 t	18 K 4 M	23 648 t 2 773 t
4. Société Française de Navigation Rhénane	70 K	83 756 t	92 K	97 799 t	81 K	93 879 t	35 K 3 M	44 759 t 2 180 t
5. Le Rhin. Société Générale de Navigation et d'Entrepôts	52 K	65 265 t	52 K	65 310 t	50 K	62 520 t	35 K 10 M	43 678 t 8 179 t
6. Lloyd Rhénan			21 K	30 096 t	19 K	27 323 t	17 K 1 M	24 768 t 749 t
7. Arnement Seegmuller			7 K	8 228 t	7 K	7 811 t	5 K 9 M	5 786 t 3 411 t
8. Compagnie de Transports Rhénans (CTR)	5 Tk	5 246 t	5 Tk	5 572 t	8 Tk	9 186 t	12 Tk	12 872 t
9. Société Franco-Suisse de Navigation			25 K	29 966 t	43 K 11 M 3 Mt	35 132 t 3 421 t 870 t	18 K 7 M	18 526 t 3 805 t
10. Office National de la Navigation (ONN)			10 K 10 S 1 C	12 797 t 8 065 PS 526 t	18 K 37 S 4 C	22 427 t 19 892 PS 2 168 t	41 K 34 S 99 M 3 C 2 Mt	48 197 t 25 500 PS 82 918 t 1 410 t 1 528 t
11. „Rhenus“-Société de Transports, Straßburg					2 K 2 M	771 t 712 t		
Alle Unternehmen	32 S 195 K 5 K	23 760 PS 243 972 t 5 246 t	44 S 293 K 5 K 6 C	36 375 PS 350 635 t 5 572 t 3 298 t	66 S 329 K 8 Tk 6 C 56 M 7 Mt	43 277 PS 365 755 t 9 186 t 3 501 t 20 775 t*) 1 790 t*)	62 S 201 K 12 Tk 4 C 165 M 2 Mt	51 995 PS 249 550 t 12 871 t 2 153 t 126 939 t 1 528 t

\*) Incl. „Navalsa“ SA., Straßburg, mit 37 Motorschiffen mit insges. 14 521 t und 4 Motortankern mit 920 t.

Legende:

K = Schleppkähne, M = Motorschiffe, S = Schlepper, C = Kranschiffe, Tk = Tankkähne, Mt = Motortankschiffe.

mit sieben angegeben wird, allein noch keinen erschöpfenden Aufschluß über die Marktstellung der einzelnen Anbieter.

Die französische Rheinflotte besteht heute nur noch aus Reedereien. Partikuliere gibt es praktisch keine mehr. Das Rheingutachten<sup>22)</sup> zählte 1928 zwar eine französische Partikulierflotte mit einem Kahnraum von 10840 t Tragfähigkeit. Nach anderen Angaben fuhr vor dem II. Weltkrieg noch sechs Partikulierschiffer auf dem Rhein, die zwölf vom Staat vermietete Kähne betrieben haben. Die unmittelbar nach dem letzten Weltkrieg vorhandene Partikuliertonnage ist von den Reedereien oder vom Staat aufgekauft bzw. angemietet worden, so daß als französische Anbieter auf dem Rhein nur Reedereien auftreten.

#### 4. Die Marktorganisation

Die französische Rheinflotte wurde nach dem I. Weltkriege nahezu ausschließlich privatwirtschaftlich organisiert. Der Kahnraum war im Besitz der privaten Reedereien, die frei darüber disponieren konnten und im Wettbewerb miteinander um das Frachtgut standen. Die Schleppkraft war in der Hand der Compagnie Générale zusammengefaßt, an der der Staat beteiligt war. Für diese Beteiligung des Staates, die sich auf eine Sperrminorität von 35 % des Aktienkapitals<sup>23)</sup> beschränkte, waren weniger verkehrspolitische als ökonomische Gründe ausschlaggebend, wenn jene auch nicht völlig fehlen mochten. Denn die Zusammenfassung der Schlepper in einer Hand ermöglichte nicht nur eine rationellere Disposition der Boote und damit eine bessere Ausnutzung des Schleppmaterials, als sie bei einer Verteilung der Schleppkraft auf die einzelnen Reedereien möglich gewesen wären; sie band auch die Kahnreedereien an die Compagnie Générale. Allerdings nur solange, wie diese die Schlepplöhne nicht wesentlich über die Sätze des freien Marktes erhöhte. Immerhin war auf diese Weise die Möglichkeit, Einfluß zu nehmen, nicht völlig ausgeschlossen, zumal die Bereitschaft der französischen Rheinschiffahrtstreibenden, sich den staatlichen Zielsetzungen unterzuordnen, die Wirksamkeit auch indirekter staatlicher Maßnahmen erhöhte.

Nach dem II. Weltkriege schlossen sich die französischen Reedereien zu einer Art Pool zum Zwecke des Wiederaufbaues der Flotte zusammen, ohne daß freilich eine gesellschaftsartige Basis gebildet wurde. Die Gründung dieser Reedereigemeinschaft, der Communauté de Navigation Française Rhénane S.a.r.l. (CNFR), erfolgte durch eine staatliche Anordnung, die Ordonnance Nr. 45 — 2641 vom 2. Nov. 1945. Ihre heutige Organisation erhielt die CNFR durch die später ergangenen Ausführungsbestimmungen zu dieser Ordonnance und durch die Acte d'Association vom 23. 1. 1956, in der auch bestimmt wurde, daß sie vorläufig für einen Zeitraum von 15 Jahren und 9 Monaten bestehen solle. Im Gründungsstatut sind die Zwecke und Aufgaben dieser Organisation, die kommerziellen und technischen Bedingungen, unter denen sie tätig werden kann und soll, präzisiert worden. Die Reedereien brachten ihren Schiffsraum und ihre Schleppkraft in die Gemeinschaft ein. Frachtschiffe und Schleppboote wurden dabei nach einem Punktsystem bewertet, das den Schlüssel für die Verteilung der Gewinne oder Verluste abgibt. Durch eine Neubewertung kann dieser Schlüssel geändert und auch an Veränderungen in der Einlage der einzelnen Reedereien angepaßt werden.

<sup>22)</sup> Vgl. Harms/Kuske/Most/Predöhl, Die deutsche Rheinschiffahrt, a.a.O., S. 184. Aus dem Rheinschiffsregister von 1956 läßt sich eine französische Partikulierflotte mit 51 166 t Tragfähigkeit errechnen. Diese Flotte dürfte indes, ebenso wie die dort ausgewiesene Partikulierschleppkraft von 3048 PS, auf den französischen Kanälen verkehren.

<sup>23)</sup> Vgl. Napp-Zinn, A. F., Rheinschiffahrt 1913—1925, a.a.O., S. 169.

Bei der CNFR handelt es sich also einmal um einen Gewinn- und Verlustpool. Die Erlöse aus dem Transportgeschäft — und zwar nur für die ihr zugewiesenen Aufgaben — fließen der CNFR zu, die

- a) die Flotte verwaltet und über die Schiffe der vereinigten Reedereiflotten disponiert, wobei sie das für den jeweiligen Transportzweck am besten geeignete Schiff nehmen kann. Da sie gegenüber der einzelnen Reederei eine bessere Übersicht über die Marktlage besitzt, kann sie auch leichter als diese für Rückladungen sorgen und dadurch einen gewissen Ausgleich in der Disposition erzielen.
- b) Die CNFR wirbt die Schiffsbesatzungen und sonstiges Personal an, setzt es ein und entlohnt es.
- c) Sie übernimmt die Beladung der Schiffe und betreibt auch die Umschlagsanlagen.
- d) Sie hat für den Unterhalt der Schiffe zu sorgen, die Reparaturen ausführen zu lassen, Kohle, Öl, Ersatzteile etc. zu beschaffen.
- e) Sie kann außerdem zur Erfüllung ihrer Transportaufgaben Fremdraum anmieten.

Die CNFR darf jedoch in der angegebenen Weise nur außerhalb Frankreichs, auf dem Rhein und anderen außerfranzösischen Wasserstraßen, tätig werden, nicht jedoch auf den französischen Kanälen. Auf diesen innerfranzösischen Binnenwasserstraßen können die Reedereien mit ihren Zweigfirmen und Befrachtungsstellen selbständig weiterarbeiten. Für die Reedereien verbleibt auf dem Rhein nur das Akquisitionsgeschäft, die Frachtenwerbung, die jedoch teilweise ebenfalls eingeschränkt ist. Denn die französischen Rheintransporte werden unterschieden in

- a) die sog. Basistransporte, das sind alle für die französische Wirtschaft unentbehrlichen Transporte, wie z. B. die Kohlentransporte über den Rhein nach den französischen Oberrheinhäfen oder den nordfranzösischen Binnenumschlagsplätzen. Die einzuführenden Kohlenmengen werden von der „Association Technique de l'Importation Charbonnière“ (ATIC) festgesetzt und auf die einzelnen Verkehrsmittel verteilt. Basistransporte sind auch die Transporte lothringischen Erzes, außerdem die Beförderung elsässischen Kalis, dessen Versendung von den „Mines domaniales de Potasse d'Alsace“ über eine eigens gegründete Speditionsfirma vergeben wird, sowie Metalle und andere Güter. Die Basistransporte machen etwas über ein Drittel der insgesamt beförderten Gütermengen aus.
- b) die freien Transporte der nicht zu den Basistransporten zählenden Güter. Die Akquisition dieser Güter ist den Reedereien vorbehalten. Sie können mit den Verladern sowohl Transportkontrakte über längere Zeiträume als auch Tagesgeschäfte abschließen, müssen jedoch alle Transportabschlüsse der CNFR melden.

Auf einstimmigen Beschluß aller Mitglieder der Reedereigemeinschaft können auch andere als die bis jetzt erfaßten Güter in den Kreis der Basistransporte aufgenommen werden.

Der Communauté de Navigation Française Rhénane (CNFR) gehören alle in Tabelle 3 aufgeführten acht Reedereien<sup>24)</sup> an. Diese Reedereien besaßen 1961 und 1962 bei der CNFR an Schiffsraum und Schleppkraft:

<sup>24)</sup> Zu berücksichtigen ist, daß der Comptoir Rhénan und die Société Franco-Suisse von der Sanara übernommen wurden und die „Rhenus“ nicht mehr besteht. Als Mitgliedsreederei wird außerdem die in der Tabelle 3 nicht aufgeführte Société Strasbourgaise d'Arnement, die mit der Arnement Seegmuller SA. verbunden ist, genannt. Die Flotte der CNFR besteht nach den neuesten Angaben aus 147 Motorschiffen, 105 Kähnen, 39 Schleppern, 3 Kranschiffen, 16 Schubschleppern, 82 Schubleichtern und 14 „angepaßten“, für die Schubschiffahrt verwendbaren Kähnen.

Tabelle 4:

## Schiffsraum und Schleppkraft der CNFR in den Jahren 1961 und 1962

Zeitpunkt	Kähne und Leichter		Motorschiffe		Schlepper	
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	PS
1. 9. 1961	148 K	181 497	145 MS	125 000	35	35 180
	11 Tk	12 636	5 TMS	4 932	(17)	(12 110) <sup>1)</sup>
	43 L	67 500				
	202 Sch	261 633	150 MS	129 932	52	47 290
1. 9. 1962	111 K	142 000	145 MS	127 000	39	36 000 <sup>2)</sup>
	11 Tk	12 636	5 TMS	4 932		
	68 L	107 553				
	190 Sch	262 189	150 MS	131 932	39	36 000

Anmerkungen: <sup>1)</sup> Stillgelegte Schlepper. <sup>2)</sup> Ohne stillgelegte Schlepper.

## Legende:

K = Kähne, Tk = Tankkähne, L = Leichter, MS = Motorschiffe, TMS = Tankmotorschiffe, Sch = Schiffe.

Bis Mitte 1963 war die Schubschiffstonnage, die teils aus umgebauten Schleppkähnen — 16 Kähne im Jahre 1961 —, teils aus Neubauten besteht, auf 83 Barken (Leichter) mit ca. 125 000 t Tragfähigkeit angewachsen. Sie nimmt somit fast die Hälfte der zu diesem Zeitpunkt mit 265 350 t angegebenen Tonnage der CNFR ein. Zu diesen Flottenbeständen kommt noch jener des Office National de la Navigation hinzu, das ebenfalls an der CNFR beteiligt ist.

Die Reedereivereinigung unterhält Niederlassungen und Agenturen in Straßburg, Basel, Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, St. Goar — hier befindet sich auch die französische Lotsenschule —, Wesseling, Ruhrort, Dordrecht, Rotterdam, Antwerpen, Lüttich und Paris.

## 5. Verkehrsbasis und Verkehrsleistungen

Die französische Rheinflotte war ursprünglich fast ganz auf den elsässischen Verkehrsbedarf zugeschnitten, obwohl sie sich auch am außerfranzösischen Verkehr beteiligte. Sie sollte der Wirtschaft der östlichen Departments Frankreichs die Vorteile der Großschiffahrtsstraße des Rheins, die billige An- und Abfuhr von Massengütern, nutzbar machen. Hauptumschlagsplatz für diese Verkehre war Straßburg, damals der einzige leistungsfähige Hafenplatz des Elsaß' überhaupt, wenn man von der Umschlagsstelle Lauterburg absieht. Mit Kehl zusammen war Straßburg bis zur Regulierung des Oberrheins in den dreißiger Jahren südlicher Endpunkt der Großschiffahrt. Die Leistungsfähigkeit seines Hafens wurde in der Zwischenkriegszeit durch eine Vermehrung der Hafenbecken und Umschlagsmöglichkeiten etc. wesentlich vergrößert.

Von Straßburg aus bestehen Verbindungen mit den belgischen und niederländischen Seehäfen, den nordfranzösischen und belgischen See- und Binnenhäfen und über das nordwestdeutsche Kanalsystem mit den deutschen Nord- und Ostseehäfen. Landeinwärts stellen

der Rhein-Rhône-Kanal Verkehrsbeziehungen her nach Lyon und dem Mittelmeer, der Rhein-Marne-Kanal mit Lothringen, Paris und Rouen. Die französische Kanalschiffahrt, die neben der Eisenbahn und dem Güterverkehr auf der Straße einen großen Teil der Güterabfuhr des Straßburger Hafens bewältigt, hat Verkehrsverbindungen mit 31 französischen Departments, zur Schweiz und zu den Benelux-Ländern. Mit dem Ausbau des Oberrheins zur Großschiffahrtsstraße hat sich auch der Verkehr mit Basel über den Rhein belebt. Weitere Häfen kamen — und kommen künftighin — mit dem fortschreitenden Bau des Grand Canal d'Alsace und der Industrialisierung des Elsaß' hinzu. Sie sollen als Nebenhäfen Straßburgs den zu erwartenden Mehrverkehr und die weiter stromaufwärts wandernden Güter, die bisher in Straßburg umgeschlagen wurden, aufnehmen. Für das im Aufbau begriffene Industriegebiet von Mülhausen ist der Hafen Ottmarsheim, für das Gebiet um Kolmar der Hafen Neubreisach die nächstgelegene Umschlagstelle. Neues Industriegelände wird mit dem Ausbau des Großen Elsässischen Kanals im Gebiet um Markolsheim, weiter bei Rheinau, Gerstheim und Lauterburg erschlossen. In Lauterburg, dem am weitesten stromabwärts gelegenen elsässischen Hafen, ist bereits eine Umschlagstelle vorhanden, die noch weiter ausgebaut wird.

Bereits jetzt werden in Ottmarsheim einige Massengüter umgeschlagen, die von den Industriebetrieben, die sich in den letzten Jahren im Gebiet von Mülhausen niedergelassen haben, verarbeitet werden. Vor allem sind es hier Schwefel und Baumwolle, während in Neubreisach vornehmlich Zellstoff und Getreide ausgeladen werden. In diesen „minderwichtigen“ elsässischen Häfen ist jedoch die Gütergruppe Sand, Kies und Erden immer noch das wichtigste Umschlagsgut. Zu erwarten ist freilich, daß zu den bereits angesiedelten Industriebetrieben neue Werke der chemischen, der metallverarbeitenden und der Maschinenindustrie sowie der Textilverarbeitung hinzukommen werden, die in den Kraftwerken am Rheinseitenkanal eine Energiebasis besitzen.

Trotz dieser zu erwartenden und sich bereits anbahnenden Entwicklung dürfte Straßburg der Haupthafen des Elsaß' und wichtigste Umschlagstelle für Kohle, Mineralöle, Metallwaren, Kali, Holz, Erze und Bauxit (dieses aus Südfrankreich) im Versand sowie von Hüttenprodukten und vor allem Kohle im Güterempfang bleiben. Straßburgs Gesamtverkehr belief sich 1960 auf 5 821 324 t (1938 = 4 101 000 t), wovon auf den Güterversand 3 518 324 t (darunter Versand zu Berg 223 268 t) und auf den Güterempfang 2 301 671 t (davon 1 551 t Empfang zu Tal) entfielen.<sup>25)</sup> Im Gegensatz zu anderen Oberrheinhäfen, bei denen der Bergverkehr den Talverkehr weitaus überwiegt, ist die Verkehrsbilanz des Straßburger Hafens außerordentlich günstig: das Verhältnis von 100:143 zwischen Berg- und Talverkehr hat zur Folge, daß ein großer Teil der Schiffe, die sonst vom Oberrhein leer zu Tal fahren müßten, hier Rückladung erhalten kann. Insbesondere dürfte sich diese Tatsache vorteilhaft für die Kosten- und Erlössituation der französischen Rheinschiffahrt auswirken, die im Straßburger Hafen eine privilegierte Stellung genießt.

Im Bergverkehr nach Straßburg<sup>26)</sup> überwiegt der Kohlenverkehr mit 1 606 821 t im Jahre 1960, davon 1 530 207 t aus deutschen Förderungsgebieten. Zweitwichtigste Güterart sind in dieser Hauptverkehrsrichtung Mineralöle und Mineralölderivate, von denen 292 949 t angefahren wurden. An Metallen und Metallwaren, es sind hauptsächlich Bleche und Platten aus Eisen und Stahl, sind 73 991 t, darunter 55 769 t aus Deutschland, nach Straßburg

<sup>25)</sup> Vgl. Rapport annuel de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, Jg. 1960, S. 144 f., S. 205.

<sup>26)</sup> Vgl. Rapport annuel 1960, S. 148.

verschifft worden. Weitere wichtige Umschlagsgüter sind Zellstoff, Papier und Pappe mit 65 343 t, Getreide und Ölsaaten mit 43 241 t, mineralische Rohstoffe mit 38 466 t, Steine und Erden mit 31 631 t, Holz mit 31 289 t, Eisenschlacken mit 26 941 t, Steinkohlenderivate mit 25 926 t, während auf die übrigen Güter 64 773 t entfielen.

Vom Talversand ab Straßburg, der 3 294 834 t betrug, gingen 1960 insgesamt 1 418 457 t nach deutschen Hafenplätzen.<sup>27)</sup> In dieser Verkehrsrichtung überwiegen Düngemittel, vornehmlich Kali aus den elsässischen Gewinnungstätten, mit 1 113 173 t, Metalle und Metallwaren der lothringischen Hüttenwerke mit 847 906 t, Kohlen mit 401 703 t, Erze mit 224 436 t, Schwefelabbrände mit 98 669 t, Getreide mit 97 960 t, mineralische Rohstoffe, Bauxit usw. mit 120 215 t, Holz und Holzwaren mit 47 599 t, Kalksteine mit 49 399 t; auf die übrigen Güter entfielen 209 462 t.

Im Bergversand ab Straßburg überwiegen Kohlentransporte, die 92 418 t ausmachten. Wichtig sind in dieser Verkehrsbeziehung außerdem Mineralöltransporte mit 31 061 t und die Getreidevers Schiffungen mit 10 039 t, daneben noch Metallwaren mit 84 635 t. Auf die restlichen Güter entfielen nur 5 115 t. Die minderwertigen Rheinhäfen Frankreichs empfangen 1960 insgesamt 39 867 t, darunter 15 266 t Mineralöle und 5 284 t Getreide sowie 19 317 t sonstige Güter. Sie wiesen in diesem Jahr Versandmengen von 325 325 t aus, bei denen Kies, Sand und Erden mit 322 274 t weitaus überwogen.<sup>28)</sup> Auf den Getreideversand entfielen 2850 t.

Regional läßt sich der Güterverkehr Straßburgs — nach der Systematik der deutschen Statistik — in den Verkehr mit deutschen Häfen und Umschlagsplätzen und den Durchgangsverkehr aufteilen. Vom Gesamtversand Straßburgs nach deutschen Hafenplätzen, der mit 1 418 457 t etwas mehr als 40 % des Gesamtversandes im Jahre 1960 betrug, entfielen auf das Gebiet der nordwestdeutschen Kanäle 41 267 t, auf das Niederrheingebiet 696 708 t, auf den Mittelrhein 45 484 t, auf den Oberrhein 309 345 t, auf das Neckargebiet 80 481 t und auf das Maingebiet 80 139 t. Darüber hinaus wurden noch 155 750 t in das Saarland versendet und immerhin noch 9283 t in das Weser-, Elbe- und Mittellandkanalgebiet.

Im Güterempfang aus Deutschland, mit 1 721 776 t rund 75 % des gesamten Güterempfanges Straßburgs, dominieren die Verkehrsbezirke im Gebiet der nordwestdeutschen Kanäle mit 895 931 t und das Niederrheingebiet mit 740 439 t, während auf das Mittelrheingebiet nur 20 809 t und das Oberrheingebiet 42 301 t entfallen. Die restlichen Gütermengen kommen aus anderen deutschen Verkehrsbezirken und sind im einzelnen gering.<sup>29)</sup>

Vom Güterversand im Durchgangsverkehr gingen ab Straßburg nach den Niederlanden 441 341 t und nach Belgien 1 653 257 t. Bei den nach Holland verschifften Gütermengen handelt es sich hauptsächlich um Kohlen mit 159 370 t, Eisen, Stahl etc. mit 100 442 t und Düngemittel mit 99 081 t. Hauptempfänger der elsässischen Düngemittel war — wie bereits seit den frühen 20er Jahren — der Hafen Antwerpen, in den 966 380 t verschifft wurden.

<sup>27)</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt, Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Reihe 1: Binnenschifffahrt, Jahr 1960, S. 196 ff.

<sup>28)</sup> Vgl. Rapport annuel 1960, S. 164 ff.

<sup>29)</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt, Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Reihe 1: Binnenschifffahrt, Jahr 1960, S. 196 ff.

Der Gesamtversand Straßburgs nach deutschen Hafenplätzen bestand aus 441 447 t Erzen und Abbränden, 279 302 t Erden, Steine, Kies usw., 237 611 t Eisen und Eisenwaren, Stahl, NF-Metalle etc., 81 166 t Bauxit, 71 430 t mineralische Rohstoffe, 71 359 t Düngemittel, der Rest aus vielen anderen Gütern. Der Güterempfang aus Deutschland mit 1 721 776 t setzte sich aus 1 530 207 t Kohlenlieferungen, 55 769 t Metallen und Metallwaren, 16 210 t mineralischen Rohstoffen und 11 644 t Mineralölen zusammen.

In die belgischen Häfen gingen überdies 485 636 t an Metallen und Metallwaren. Vom Güterempfang Straßburgs im Durchgangsverkehr mit 574 196 t stammen 323 528 t aus Holland, meist Mineralöle mit 187 953 t und Kohlen mit 31 576 t, während aus Belgien 57 412 t an Mineralölen, 51 603 t an Metallen und Metallwaren und 26 246 t Kohlen gekommen sind.

Der Verkehr des Straßburger Hafens ist jedoch nicht gleichzusetzen mit den Verkehrsleistungen, die von der französischen Rheinflotte erstellt worden sind, wenngleich ihr Anteil an den in Straßburg umgeschlagenen Gütermengen im Jahre 1960 nahezu 60 % betragen hat.<sup>30)</sup> Nach der amtlichen deutschen Statistik beförderten Schiffe unter französischer Flagge in diesem Zeitraum auf den Binnenwasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland insgesamt 7 245 000 t (im Jahre 1954 waren es 3 139 000 t) und erbrachten eine Transportleistung von 2354 Mill. tkm (1954 = 775 Mill. tkm). Aus diesen Zahlen läßt sich eine mittlere Transportweite von 325 km errechnen. Dieser relativ hohe Wert wird nur von der schweizerischen Rheinflotte übertroffen, die vorzugsweise im langstreckigen Verkehr zwischen Basel und den Seehäfen tätig ist.

Der Anteil der französischen Rheinflotte am Gesamtverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Bundesrepublik betrug im genannten Zeitraum 4,2 % bei den beförderten Gütermengen und 5,8 % bei den geleisteten Tonnenkilometern.<sup>31)</sup> Das sind mehr als 10 % des die deutsch-niederländische Grenze passierenden Güterverkehrs.<sup>32)</sup> Gemessen an ihrem Anteil an der internationalen Rheinflotte ist die Marktstellung der französischen Flotte, zu erkennen aus ihrem Anteil am gesamten Verkehrsvolumen auf dem Rhein, ebenfalls günstig zu nennen. Die folgende Tabelle 5 (s. nächste Seite) zeigt das prozentuale Stärkeverhältnis der nationalen Rheinflotten und die Anteile, die sie am Güterumschlag in den Rheinhäfen oberhalb und in den Häfen unterhalb der deutsch-niederländischen Grenze im Jahre 1960 erringen konnten.

Die höhere Quote der französischen Rheinflotte am Güterumschlag der Häfen unterhalb der deutsch-niederländischen Grenze im Vergleich zu ihrem Verkehrsanteil oberhalb dieser Grenze resultiert vor allem aus dem relativ großen Anteil (12,6 %), den sie am Verkehr der belgischen Häfen aufweist, während ihr Anteil an den Transporten von und zu den nordfranzösischen Häfen zwar relativ (10,2 %) groß ist, die Verkehrsmengen dieser Relationen aber nicht sehr stark ins Gewicht fallen. Mengenmäßig gering sind auch die Verkehre auf dem Hünninger Kanal, dem Rhein-Marne-Kanal und dem Rhein-Rhône-Kanal, auf denen die französische Flotte weitaus dominiert.<sup>33)</sup> Mit einer Quote von 6,2 % war sie nicht unwesentlich am Verkehrsaufkommen des Rhein-Herne-Kanals beteiligt. Auf dem Wesel-Datteln-Kanal hat sie 2,3 % der beförderten Gütermengen gefahren, während ihre Transportquote auf dem Main und dem Neckar gering war (0,5 % und 0,4 %). Im Verkehr mit der Schweiz wiederum konnte sie einen Verkehrsanteil von 4,6 % erzielen,<sup>34)</sup> während

<sup>30)</sup> Errechnet aus Rapport annuel 1960, S. 204. Die Deutsche Verkehrszeitung („Frankreichs Rheinflotte mit 10 % am Gesamtverkehr beteiligt“, Nr. 68, 14. Jg. [1960], S. 9) schätzt den Anteil der französischen Flotte am Hafenverkehr Straßburgs sogar auf 85–90 %; andere Schätzungen beziffern ihn auf etwa 80 %.

<sup>31)</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt, Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Reihe 1: Binnenschifffahrt, Jahr 1960, S. 15.

<sup>32)</sup> Vgl. „Frankreichs Rheinflotte mit 10 % am Gesamtverkehr beteiligt“, in: Deutsche Verkehrszeitung, 14. Jg. (1960), Nr. 68, S. 9.

<sup>33)</sup> Vgl. Rapport annuel, Jg. 1960, S. 230: Die Verkehrsanteile der französischen Flotte betragen auf dem Hünninger Kanal 80,8 %, auf dem Rhein-Marne-Kanal 27,7 % und auf dem Rhein-Rhône-Kanal 40,7 %.

<sup>34)</sup> Vgl. „Strom und See“, Jg. 1960, S. 19.

Tabelle 5:

## Anteile der Flaggen an der Rheinflotte und am Rheinverkehr im Jahre 1960

Land	Anteil an der Rheinflotte	Anteil am Güterumschlag in	
		Rheinhäfen oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	Häfen unterhalb der deutsch-niederländischen Grenze
Deutschland	31,2 %	58,2 %	24,1 %
Niederlande	46,6 %	26,4 %	51,1 %
Frankreich	5,9 %	5,2 %	6,9 %
Belgien	11,9 %	5,6 %	13,4 %
Schweiz	4,4 %	4,5 %	4,3 %
Sonstige	0,0 %	0,1 %	0,2 %
	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Quelle: Errechnet aus den Angaben in: Rapport annuel de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, Jg. 1960, S. 126 ff. und S. 230, Jg. 1961, S. 148 f., und WESKA – Westdeutscher Schiffs- und Hafenkalendar – 1962, S. 1084.

ihre Quote am Gesamtverkehr über Emmerich rund 7 % der an dieser Grenzstelle gezählten Gütermengen betrug.<sup>35)</sup>

Gegenüber 1936, als die französische Rheinflotte mit 2,17 Mill. t rund 4,7 % der die deutsch-niederländische Grenze passierenden Gütermengen gefahren hat, sind ihr absoluter (4,64 Mill. t) als auch ihr prozentualer Anteil (6,6 %) nicht unbedeutend gestiegen. Absolut weist auch der an der Koblenzer Fähre und an der Grenzstelle Neuburgweier erfaßte Verkehr mit französischen Schiffen eine Zunahme auf, wenn auch die prozentuale Beteiligungsquote zurückgegangen ist.<sup>36)</sup>

## 6. Marktfaktoren und Frachtenbildung

In einigen Punkten gleicht das Frachtenbildungssystem der französischen Rheinschiffahrt dem deutschen. Drei Frachtenbildungsformen sind dabei zu unterscheiden:

- Für Basistransporte werden die Frachten zwischen den Verladern (ATIC, Mines domaniales, ONIC) unter Mitbeteiligung der zuständigen Regierungsstellen ausgehandelt. Diese Frachten werden für längere Zeiträume, bei den Kohlenfrachten meist für ein halbes Jahr, vereinbart, wobei Revisionsmöglichkeiten vorgesehen sind, beispielsweise um etwa auftretenden extrem niedrigen Wasserständen begegnen zu können.
- Für die anderen Güter – mit Ausnahme der vom Straßburger Pool erfaßten – ist die Frachtenbildung grundsätzlich frei. Die einzelnen Reedereien werben diese Transporte und schließen mit den Verladern Verträge ab, die sie der CNFR zu melden haben. Für jeden Abschluß erhalten sie eine Akquisitionsgebühr, die als Anreiz wirkt, so viel Transporte wie möglich zu werben. Die CNFR prüft diese Abschlüsse und führt die Transportaufträge mit ihrer Flotte aus. Sie erhält auch die Frachtzahlungen und wird,

<sup>35)</sup> Vgl. Rapport annuel 1960, S. 33.

<sup>36)</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Abtlg. Binnenschiffahrt, „Deutsche Binnenschiffahrt 1960“, Heft 2, S. 61.

zumal sie grundsätzlich mindestens Frachten in der Höhe des Selbstkostenpreises anstrebt, darauf hinwirken, daß nur angemessene Raten vereinbart werden. Da die CNFR im Gegensatz zu den Basistransporten, bei denen sie selbst als Marktpartner auftritt, mit den Verladern nicht direkt verhandeln und Abschlüsse tätigen kann, muß sie ihre Ziele über die Beeinflussung des Marktverhaltens der Reedereien zu erreichen suchen.

- c) Das Verhalten der CNFR und der ihr angeschlossenen Reedereien wird daneben durch die Vereinbarungen des Straßburger Pools mitbestimmt. Durch diese Übereinkunft ist der Verkehr von und nach französischen Oberrheinhäfen für alle Güter – mit Ausnahme der festen und flüssigen Brennstoffe und der Getreidetransporte – geregelt worden.

Für eine Gruppe von Gütern – zu ihnen gehören Sand und Kies, Erz (zu Berg) sowie Kali und Soda (zu Tal) – sind den beteiligten Reedereien bestimmte Quoten zugeteilt worden. Darüber hinausgehende Mengen werden durch einen Quotenausgleich verrechnet.

Bei einer zweiten Gruppe von Gütern – zu ihnen zählen Holz und andere Güter im Bergverkehr, Metalle und andere Güter im Talverkehr – sind nur Frachtvereinbarungen getroffen worden.

Bei diesen Frachten handelt es sich um Festfrachten, die von einer Frachtenkommission, ähnlich den deutschen Frachtausschüssen, festgesetzt werden. Die Abschlüsse und Frachtfestsetzungen erfolgen durchweg auf längere Sicht, so daß für Außenseiter, die in verkehrsstillen Zeiten die Frachten zu drücken versuchen, verhältnismäßig wenig Spielraum besteht.

Die Frachtenbildung selbst wird von verschiedenen objektiven und subjektiven Marktfaktoren beeinflußt. Einer der wichtigsten Marktfaktoren ist in der Zielsetzung zu sehen, die der französischen Rheinflotte aus politischen Motiven heraus auferlegt worden ist. Die französische Rheinflotte ist nach dem I. Weltkrieg zu dem Zweck geschaffen worden, der französischen Wirtschaft zu dienen, und sie fühlt sich dieser Aufgabe auch dann verpflichtet, wenn sie im Einzelfalle gewisse Erlösschmälerungen in Kauf nehmen muß. Von diesen Fällen abgesehen, scheint jedoch das Gewinnmaximierungsprinzip nicht durchbrochen zu werden, auch wenn das Marktverhalten der CNFR nicht einheitlich ist. Es ist bereits in der Zielrichtung verschieden. Bei den Basistransporten handelt die Reedereivereinigung mit den Verladern die Frachten aus, wobei sie den Selbstkostenpreis zuzüglich eines angemessenen Gewinnaufschlages anstrebt. Über das dabei angewandte Verhandlungsverhalten läßt sich ohne Kenntnis der marktstrategischen Mittel und der eingeschlagenen Taktik allerdings nichts aussagen. Bei den freien Transporten beschränkt sich die Tätigkeit der CNFR darauf, die Reedereien dahingehend zu beeinflussen, ein bestimmtes Frachtniveau nicht zu unterschreiten. Das geschieht durch die Kontrolle der Abschlüsse, durch Ermahnungen und im äußersten Falle dadurch, daß die CNFR es überhaupt ablehnt, einen Transportauftrag auszuführen, wenn ihr die vereinbarten Frachten zu niedrig erscheinen.

Das Marktverhalten der CNFR wird dabei durch Präferenzen gestützt, die bereits in der Zwischenkriegszeit bestanden haben und erhalten geblieben sind. So hat beispielsweise eine Reederei starke Verbindungen zur lothringischen Industrie, andere Reedereien haben solche zur Mühlenindustrie und zur metallverarbeitenden Industrie. Auch zu den neu errichteten Raffinerien bestehen enge Beziehungen. Daneben spielen auch andere Motive bei der Bevorzugung der französischen Schiffahrt eine Rolle. Neu angesiedelte Industriebetriebe, die oftmals den billigsten Anbieter wählen würden, können gegebenenfalls unter



Hinweis auf die nationale Bedeutung der französischen Schifffahrt dazu bewegt werden, französische Reedereien zu beauftragen. Die französischen Anbieter treten dann in die Frachtpreise und Bedingungen der Konkurrenten ein oder räumen ähnliche Konditionen ein.

Der CNFR sind die von der ATIC und den Mines domaniales vergebenen Transporte vorbehalten. In dieser Vorzugsstellung der französischen Flotte ist einer der Gründe dafür zu sehen, daß der Anteil der von der CNFR gefahrenen Transporte am gesamten Verkehrsaufkommen der französischen Rheinhäfen — einschließlich der mit Fremdraum gefahrenen Mengen — zwischen 60% und 80% liegt. Die Beteiligungen der französischen Schifffahrt bei ausländischen Unternehmungen haben dabei — da sie gering sind — nur eine untergeordnete Bedeutung.<sup>37)</sup>

Langfristig wirksame Zielsetzungen sind für die Investitionsentscheidungen bedeutsam. Investitionsentschlüsse können weder die CNFR noch die einzelnen Reedereien fassen. Über die Ausdehnung der Flotte entscheidet die Gemeinschaft der in der CNFR zusammengeschlossenen Reedereien. Eine Flottenvergrößerung verändert nämlich — da dann eine Neubewertung notwendig wird — automatisch den Gewinnverteilungsschlüssel, so daß die Zustimmung aller Beteiligten erforderlich ist.

Die CNFR drängt darauf, die leistungsfähigsten und kostengünstigsten Schiffstypen zu bauen. Deshalb — und weil sie überzeugt ist, daß die Kahnschleppschifffahrt allmählich von anderen Transportformen, zumindest zu einem großen Teil, abgelöst wird — forcierte sie den Bau von Schubschiffen und Schleppbooten. In der Flottenausdehnung ist sie freilich durch die nur begrenzt vorhandenen Investitionsmittel — die von den Reedereien kommen oder vom Staat zur Verfügung gestellt werden — behindert. Immerhin ist ihr der Bau der größten Schubschiff-Flotte auf dem Rhein und die weitgehende Motorisierung der französischen Schifffahrt gelungen.

<sup>37)</sup> Durch die Beteiligung bei der RHESPAG — Rheinische Speditions- & Schifffahrts-GmbH, Ludwigshafen — hat die französische Rheinschifffahrt Zugang zu den innerdeutschen Transporten. Die Flotte der RHESPAG wird im Rheinschiffsregister von 1956, S. 964, mit 10 Schleppkähnen mit einer Tragfähigkeit von 13 092 t angegeben. Auf das Marktverhalten der Schifffahrtsabteilung der Harpener Bergbau-AG, an der der französische Staat eine Mehrheitsbeteiligung (51 %) besitzt, hat die CNFR keinen Einfluß.

An der schweizerischen Schifffahrt ist die CNFR durch die Betriebsgemeinschaft mit der Navis-Schifffahrt AG, Basel, beteiligt. Die Navis-Schifffahrt AG besitzt 5 Schubkähne mit 7 966 t (Stand 1. 1. 1963). Vgl. „Die schweizerische Rheinflotte — Schiffe und Reeder“, Basel 1963, S. 4, S. 19 f.

## Buchbesprechungen

**Chatschaturow, T. S., Ökonomik des Transportwesens** (= Schriftenreihe „Aus der Verkehrsliteratur des Auslandes“, Heft 5, gekürzte und überarbeitete Fassung der russischen Ausgabe, Transpress VEB, Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1962, 247 S., DM 14,— (Ost).

In der Schriftenreihe „Aus der Verkehrsliteratur des Auslandes“ sind bisher erschienen: „Die sozialistische Rekonstruktion des Transportwesens“ (der UdSSR), 59 S., DM 2,50 (Heft 1); „Linearprogrammierung im Transportwesen“, 80 S., DM 4,50 (Heft 2); Fortschrittliche Methoden der Dispatcherleitung im Zugverkehr“, 96 S., DM 4,50 (Heft 3); „Aktuelle Fragen der Seehafenwirtschaft“, 108 S., DM 18,— (Heft 4). Es handelt sich hierbei um Übersetzungen von Aufsätzen aus der Literatur der Sowjetunion und verschiedener ihr befreundeter Länder.

Herausgeber (Prof. Rehbein), Übersetzer (Dipl.-Ing. Hertel) und Verlag haben sich mit Heft 5 durch die Übersetzung des lehrbuchartigen Werkes eines der führenden russischen Verkehrswissenschaftler ein großes Verdienst erworben. Leider wurde das Werk um schätzungsweise ein Drittel gekürzt, und da die Überschriften der gestrichenen Kapitel und Absätze nicht angeführt sind, kann sich der Leser kein Bild von der Art der Kürzungen machen.

Was die Fortführung der Schriftenreihe anbetrifft, so erlaubt sich der Rezensent die Anregung, die auf S. 50 des vorliegenden Werkes zitierte Arbeit zu übersetzen: „Methoden zur Bestimmung der ökonomischen Wirksamkeit verschiedener Transportträger“ (russisch), herausgegeben vom Institut für komplexe Transportprobleme der Akademie der Wissenschaften der UdSSR, dem Zentralen Forschungsinstitut des Ministeriums für Verkehrswesen und dem Zentralen Forschungsinstitut des Ministeriums für Binnenschifffahrt (Moskau, Transscheldoridat, 1956). Hieraus könnte man die praktischen Metho-

den der Verkehrskoordinierung in der UdSSR entnehmen.

Die deutsche Fassung des vorliegenden Heftes 5 beginnt mit der Feststellung: „Die marxistisch-leninistische Theorie bildet die Grundlage für die Ökonomik des Transportwesens“. Chruschtschow wird erst auf S. 73 namentlich erwähnt. Stalin kommt nur in einem kurzen Abschnitt über die Eisenbahnprobleme der Bürgerkriegszeit vor.

Chatschaturow macht einige sehr interessante Bemerkungen über die Abgrenzung von Wirtschaftswissenschaft und Technik in der Verkehrswissenschaft, deren wörtliche Wiedergabe sich hier lohnen mag: „Völlig irrig ist der manchmal anzutreffende Standpunkt, die Ökonomik des Transportwesens sei eine technisch-ökonomische Wissenschaft. In Wirklichkeit gibt es keine technisch-ökonomischen Wissenschaften.“ Und: „Die technischen Wissenschaften erforschen die Naturkräfte und ihre Verwendung durch den Menschen. Die ökonomischen Wissenschaften untersuchen die Produktionsverhältnisse, die Verhältnisse zwischen den Menschen ... Sie (die Ökonomik des Transportwesens) untersucht die Transportelbstkosten, welche die gesellschaftlichen Eigenschaften des Transportwesens — die Beziehungen zwischen Menschen — darstellen. Tarife, Einnahmen, Kosten — alles das sind ebenfalls Beziehungen zwischen Menschen und keine gegebenen Eigenschaften der Dinge.“

Mit seinen Bemerkungen über die notwendige Abgrenzung und Selbständigkeit der Verkehrsökonomie gegenüber der Verkehrstechnik nähert sich Chatschaturow den Bestrebungen in der modernen westlichen Verkehrswissenschaft. Allerdings bleibt sein Buch schließlich doch in der traditionellen, vorwiegend technischen Betrachtungsweise verhaftet. Der Durchbruch zu einer wirklichen Selbständigkeit der Verkehrsökonomie scheint also in der Sowjetunion noch nicht vollzogen zu sein. So handelt die größere Hälfte der deutschen Fassung (zweite Hälfte Kapitel V,