

Die Binnenschifffahrt während des Krieges und nachher.

«**Gießen, 15. Mai.** Welche Bedeutung die Schifffahrt auf unsern Flüssen und Kanälen während des Krieges hat, wurde schon öfter in der Kölnischen Zeitung erörtert. In der letzten Zeit waren es namentlich Fragen des Donau-Main-Rheinverkehrs im Zusammenhang mit der Beförderung des in Rumänien eingekauften Getreides, die mehrfach die Öffentlichkeit beschäftigten und die zur Ankündigung größerer Ausbaupläne für den Donau-Mainkanal durch den bayerischen Verkehrsminister führten. Ein anschauliches Bild über alle diese Fragen im Zusammenhang gab ein Vortrag des Direktors der Bahnschifffahrtsgesellschaft m. b. H. in Limburg, C. Bansa, der auf der Tagung des Kanalvereins in Gießen gehalten wurde. Auf dieser von Generaldirektor Berg-rat Lwöbler (Weßlar) geleiteten Versammlung erklärte u. a. Geheimrat Wagner (Darmstadt) als Vertreter des Ministeriums des Innern, daß die hessische Regierung nach den Erfahrungen des Krieges einer Kanalanschlagerung noch größern Wert als bisher schon beimessen müsse. — Wie sehr dies begründet ist und inwieweit es sich auch auf die andern Wasserstraßen bezieht, die noch ihrer Ausschließung harren, konnte Bansa an Hand der Tatsachen zeigen, die während des Krieges in Erscheinung getreten sind. Wir entnehmen daraus u. a. folgendes:

In unmittelbare Beziehung zur militärischen Front ist die Binnenschifffahrt bei uns nur wenig getreten: Im Osten wurden Weichsel und Donau zum Nachschub von Truppen und Material benutzt; auf der Donau beschossen die Monitore der Oesterreicher Belgrad und im Westen mietete die Heeresleitung die Rähne elbischer Schiffer, um auf den dortigen Kanälen Proviant bis kurz hinter die Front zu schaffen. Ferner wurden der Heeresleitung von der Herzogin Karl Theodor von Bayern, von verschiedenen Städten und Verbänden und von der österreichischen Donau-Dampfschiffahrt Lazarettschiffe zur Verfügung gestellt. Frankreich, das ein weitverzweigtes Kanalnetz besitzt, hat in immer steigendem Maße Lazarettschiffe verwendet, um seine zahlreichen französischen, englischen und belgischen Verwundeten besser wegzuführen zu können. In Paris liegen zeitweise mehr als zehn derartige Schiffe am Ausladeufer. Erschütterungsfreies Gleiten, große Räume, reine Luft auf dem Wasser, Aufenthaltsmöglichkeit auf Deck, schonendes Ein- und Ausladen mit Kranen sind die Vorzüge dieser Verwundetenbeförderung. Ein brauchbarer Wasserweg von Metz ins innere Deutschland über Mosel und Bahn hätte hier großen Segen stiften und vielleicht manches Leben retten können.

Auf den Schiffbau hat der Krieg befruchtend insofern gewirkt, als er nach den Vorschlägen von Professor Flamm dazu übergegangen ist, für die Getreide- und Futtermittelwegschaffung aus Rumänien Schleppflöße ganz neuer Art herzustellen. Der leitende Gesichtspunkt ist dabei, alle überflüssigen Krümmungen zu vermeiden, so daß man für fast alle Bauteile solcher Schiffe ganz gleiche und gleichartig gelochte Bleche verwenden kann. Dadurch ist es angesichts der erforderlichen Baubeschleunigung möglich, die Bauteile für ein Schiff in ganz verschiedenen Fabriken herstellen zu lassen. Solche Rähne leisten bis zu 23 v. H. weniger Widerstand als die besten Schleppflöße der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bei gleichem Tiefgang und gleicher Ladung. Unsere Technik hat hier amerikanische Methoden noch überflügelt, indem sie zur Herstellung von Schiffen nach festem Schema geschritten ist und diese kaufmännisch-technische Arbeit auf die sichere Grundlage wissenschaftlicher Forschung durch planmäßige Schlepp- und Antriebsversuche in der Charlottenburger Versuchsanstalt gestellt hat.

Der Redner wies sodann auf die Einwirkung des Panamakanals hin, der der skandinavischen Motorschifffahrt durch die wohlfeilere Heranholung kalifornischen Rohöls große Entwicklungsmöglichkeiten geboten habe. Die Entwicklung gehe zum Motorschiff hin, nicht nur in der Seeschifffahrt, sondern namentlich auch in der Fluß- und Kanalschifffahrt, wie das der Donau-Main-Kanal zwischen Nürnberg und Schweinfurt nach Einführung von Motorfahrzeugen zeige:

1910:	1 Kahn,	397t	Güter im Jahr
1911:	1 Motorschiff,	3274t	Güter im Jahr
1912:	3 Motorschiffe,	10 940t	Güter im Jahr
1913:	5 Motorschiffe (und 2 Rähne)	23 399t	Güter im Jahr
1914:	5 Motorschiffe (und 2 Rähne)	31 129t	Güter im Jahr
1915:	13 Motorschiffe.		

Die Beziehungen Deutschlands nach dem Südosten donauabwärts sind durch den Krieg so verstärkt worden, daß der bayerische Kanalverein den Ausbau des Donau-Main-Kanals zu einer Reichswasserstraße beim Reichskanzler beantragt hat. — Die letzte Zeit hat auch noch zwei weitere technische Neuerungen: Luftschraubenantrieb einerseits für kleinere Fahrzeuge und Lastflöße aus billigem und unzerstörbarem Eisenbeton gebracht.

Wir sind vom Kriege so überrascht worden, daß es bisher nicht zu einer behördlichen Organisierung der Binnenschifffahrt während des Krieges gekommen ist, obwohl deren Wert auch von leitenden Stellen anerkannt wurde. Ebenso, wie die größern Handelsschiffe im Kriege in den Verband der Kriegsmarine übergehen, ließe es sich mit der Flußschifffahrt machen, um die Eisenbahnen zu entlasten. Vorschläge hierzu hat Prof. Franzius gemacht. Trotz des Fehlens einer solchen Organisation hat man wenigstens die landsturmpflichtigen Schiffer vielfach zurückgestellt, dagegen die Kanal- und Schleppgebühren nur in einzelnen Fällen ermäßigt und die beantragten Ausnahmetarife nach Binnenhäfen abgelehnt, abgesehen von der bedeutenden Ermäßigung (10 bis 30 M für den Wagon) der Bahnfracht auf ober-schlesische Kohlen nach dem Oberhafen Cosel im Anschluß an die kürzliche Eröffnung des Oder-Weichsel-Kanals für 400t-Schiffe. Dies wird ein Gegengewicht für Ostdeutschland gegenüber dem früheren Bezug englischer Kohle auf dem billigen Seeweg bilden. Wie es hier geschehen, muß allgemein das deutsche Kanalnetz so ausgebaut werden, daß die englische durch westfälische oder schlesische Kohle künftig im Frieden überhaupt verdrängt werden kann.

Während des Krieges wurde auch der Verkauf von Binnenschiffen an das Ausland verboten und außerdem die Binnenschifffahrt zur Beförderung von Kohlen und Teeröl nach Emden und durch den neueröffneten Mittelkanal nach der Weser benutzt. Eine Äußerung des bisherigen Staatssekretärs v. Tirpitz hierzu, wonach für den Wassertransport der Schiffsmaschinen-Stück- und Torpedobootschleppern nur die drei Zechen in Frage kommen könnten, die eigene Häfen hätten (weil das Umladen in Seefahrzeuge eine unerwünschte Vergrufung hervorruft), zeige deutlich, wie notwendig das weitere Kanalstück von der Weser zur Elbe sei.

Die Schifffahrt auf unsern mit Ausnahme der Donau von Süden nach Norden ziehenden Strömen dient wesentlich der Einfuhr von Rohstoffen und der Ausfuhr von Rohlen und Rohstoffen. Daher mußte der Verkehr wegen der Abperrung Deutschlands zurückgehen. Beim Dortmund-Emskanal, der sich von 1903 bis 1913 von 1 auf 4 Millionen Tonnen Verkehr entwickelt hatte, ging der Verkehr auf 1,4 Million Tonnen im Jahre 1915 zurück. Von 1914 auf 1915 lag der Verkehr in Duisburg um 48 v. H., in Köln um 45, Mainz 32, Mannheim und Ludwigshafen 25 und Karlsruhe nur um 1,3 v. H. zurück. Je mehr also der Rhein nach oben Binnenstrom wird, desto geringer ist der Ausfall. Zugunommen haben u. a. Besseling, der Hafen des rheinischen Braunkohlengebiets und Oberahnstein (um 44 v. H.) infolge der gesteigerten Abfuhr nassauischer Erze, die mit der Bahn bis zu diesem Hafen kommen.

Wie hier bei der Bahn, so ist auch bei der Mosel der Mangel einer Kanalisierung besonders stark während des Krieges empfunden worden. Die Mobilmachung und die andauernden Truppentransporte der ersten Kriegsmomente haben zu mehrmonatigen Betriebs-

Einstellungen oder -Einschränkungen der südwestlichen Werke geführt, die durch eine leistungsfähige Wasserstraße hätten vermieden werden können. Bei der ungeheuren Menge von rund 9 Millionen Tonnen Erz als Hinfracht und 8,4 Millionen Tonnen Koks als Rückfracht hätte eine Mosel- und Saarkanalisierung glänzende Aussichten. An eine solche Kanalisierung dieser linksrheinischen Flüsse müßte eine Kanalisierung der Lahn sich anfügen in organischem Zusammenhang mit einem gesamtdeutschen Wasserstraßennetz. Eine durchgehende Ost-Westverbindung fehlt heute noch; sie hätte uns bei dem Zweifrontenkrieg militärisch und wirtschaftlich genützt. Die künftige Ost-Westverbindung muß aber mehrfach sein, sonst kann von einem organischen Netz keine Rede sein.

Der kurz vor Kriegsbeginn eröffnete Rhein-Herne-Kanal hatte nach der Kölnischen Zeitung 1914 bereits 650 000 Tonnen Umschlag und hat sich seitdem überraschend entwickelt. (1915 etwa 3,3 Millionen Tonnen.) Die Bedeutung dieser Wasserstraße trat namentlich während der Mobilmachung zutage, wo sie die Eisenbahn zur Beförderung von Nahrungsmitteln und Stützmitteln ersetzte. Am 16. Februar 1915 wurde der Mittelkanal bis zur Weser und am 11. Dezember 1915 bis Hannover fertig. Diese Fertigstellungen während des Krieges sind Zeugnisse unserer Stärke im Innern. Hoffentlich haben wir nun etwas Partei- und Richtunspolitik abgestreift, so daß sofort nach dem Frieden das fehlende Weser-Elbestück gebaut wird. Aber die Fortsetzung der Ost-Westverbindung nach den besetzten russischen Gebieten durch eine Weichselregelung hat sich bereits Minister v. Breitenbach am 2. März im Abgeordnetenhause ausgesprochen.

Der Redner erwähnte zum Schluß noch die Verhältnisse des Mains und der Donau und der diese Flüsse verbindenden Kanalstraße, wobei er die bedauerliche Nichtbenutzung der Mainstraße und die dadurch bedingte vermeidbare Inanspruchnahme von Eisenbahnwagen an Hand eines Berichts der Kölnischen Zeitung besprach. Die Verbesserungen des deutschen und außerdeutschen Donauweges müsse sofort im Frieden geschehen, wobei die Mitbestimmungsrechte von England, Frankreich usw., die keine Uferstaaten seien, (während Rumänien ausgeschlossen sei) beseitigt werden müßten. Eine große Wasserstraße nach Südosten, die Frankfurt mit Belgrad verbindet, so schloß Bansa, wird ein bedeutungsvolles Glied in der künftigen deutschen Weltwirtschaft werden.