

Zur Organisation der Rheinschifffahrt.*)

Ein Wort zur Abwehr staatlicher Pläne.

Von Syndikus Dr. Schröter (Duisburg).

Meines Erachtens wäre es am besten, wenn über die Organisation der Rheinschifffahrt so wenig wie möglich verhandelt würde; ich bin der Auffassung, daß sich Zusammenschlüsse von bestimmten Gewerbetreibenden nicht durch große Vorträge und theoretische Darlegungen schaffen lassen, sondern daß dazu eine praktische Arbeit, eine Kleinarbeit, zu leisten ist, die zweckmäßig im stillen betrieben wird. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für solche Zusammenschlüsse ist die Anbahnung gegenseitigen Vertrauens der Beteiligten; das wird aber nicht durch Erörterungen in der Öffentlichkeit herbeigeführt, sondern durch unmittelbare, persönliche Fühlungnahme.

Es ist daher nur zu verständlich, wenn die Rheinschifffahrtstreibenden selbst den Wunsch hatten, die Frage der Organisation der Rheinschifffahrt „zunächst unter sich“ zu behandeln, und wenn zu diesem Zweck ein Ausschuß eingesetzt wurde, der die weitere Bearbeitung der Angelegenheit betreiben sollte. Indes, noch bevor dieser Ausschuß seine Tätigkeit aufnehmen konnte, hat man von anderer Seite versucht, den Gegenstand „auf breiter Grundlage“ zu erörtern. Man möchte offenbar nur zu gern weitere Kreise in die Verhandlungen über die Organisation der Rheinschifffahrt hineinziehen; man wünscht von jener Seite insbesondere eine Einmischung des Staates. Die Vertreter dieser Richtung sind sich gewiß darüber klar, daß ihr Bestreben, die Organisation der Rheinschifffahrt mit Hilfe des Staates herbeizuführen, starkem Widerstand begegnen muß. Gerade diese Erkenntnis aber scheint sie zu veranlassen, möglichst rasch vorzugehen. In Friedenszeiten kann eine in unser Wirtschaftsleben so eingreifende Frage wie die Organisation der Rheinschifffahrt von Staats wegen nicht von heute auf morgen gelöst werden; man braucht sich nur daran zu erinnern, daß Monate und Jahre vergangen sind, ehe im Parlament die Schiffsabgaben beschlossen und die Entscheidung über das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal getroffen werden konnte. Jetzt im Kriege, so denken jene Vertreter, liegt die Sache einfacher; da ist für Erörterungen im Parlament nicht viel Zeit übrig; mit andern Worten, der Wunsch, die Sache übers Knie zu brechen, veranlaßt sie zu ihrem raschen Vorgehen. Demgegenüber ist die Bedeutung des Gegenstandes von so außerordentlich großer volkswirtschaftlicher Tragweite, daß von vornherein jeder Versuch der Ueberumpelung zurückgewiesen werden muß. Hat der Staat, haben die Träger unseres Wirtschaftslebens heute wahrlich nicht dringendere und wichtigere Aufgaben zu erfüllen als auf die Erweiterung des staatlichen Einflusses bedacht zu sein? Weshalb auf einmal ein solches Interesse maßgebender Stellen an der Organisation der Rheinschifffahrt? Sie erklären, der Rheinschifffahrt helfen zu wollen. Es ist sonderbar, daß sie während des Krieges, wo es doch so nötig war, trotz wiederholter Bitten der Rheinschifffahrtstreibenden mehrfach ihre Hilfe verweigert haben, daß sie aber für die Zeit nach dem Kriege, wo die Transportmengen zweifellos wesentlich größer als jetzt sein werden, helfen möchten. Das Interesse, das jene Stellen jetzt auf einmal an der Rheinschifffahrt nehmen, steht ganz im Gegensatz zu früheren Äußerungen, die nicht der Bedeutung der Rheinschifffahrt entsprechen. Als noch vor drei Jahren der Rheinwasserstraßenbeirat geschaffen und eine stärkere Vertretung der Rheinschifffahrtstreibenden in dieser Körperschaft gewünscht wurde, da konnte man die Äußerung hören: „Was will die Rheinschifffahrt? Sie ist es doch nicht, die dem Rhein die Transporte zuführt oder die sie von ihm empfängt?“ Heute möchte man wohlwollend gegenüber der Rheinschifffahrt sein: *Timeo Danaos et dona ferentes*.

Des Pudels Kern steckt offenbar in dem einen von Prof. Dr. Wirminghaus in seinem Aufsatz „Zur Organisation der Binnenschifffahrt“ (Kölnische Zeitung Nr. 932 und Nr. 936) ausgesprochenen Satze, der einen Vorteil der Organisation bezeichnen soll, „die Abgabefrage ließe sich befriedigender lösen“. Mit dieser „Frage“ verhält es sich allerdings recht eigenartig; sie ist ganz entsprechend dem Willen der Regierung im Schiffsabgabengesetz vom 24. Dezember 1911 gelöst und erledigt worden, und es scheint mir, daß vom Standpunkt der Rheinschifffahrtstreibenden keine Veranlassung vorliegt, an dem bisherigen Zustand etwas geändert zu sehen.

*) Nachdem wir im vergangenen Monat (vergl. Nr. 932 und 936 der K. Z.) die Vorschläge von Professor Dr. Wirminghaus-Köln zur Organisation der Binnenschifffahrt wiedergegeben haben, lassen wir jetzt auch die vorstehenden Ausführungen folgen, die einen entgegengesetzten Standpunkt vertreten. Wir stimmen ihnen grundsätzlich in so weit zu, als sie sich gegen staatliche Eingriffe wenden, machen uns aber deshalb nicht alle Einzelheiten zu eigen.

Offenbar sind die maßgebenden Stellen darauf bedacht gewesen, für den neuen Kampf um die Schiffsabgaben Bundesgenossen zu werben. Von zwei Seiten erhofft man die Unterstützung, zunächst von dem Teil der Rheinschifffahrt, der staatlich beeinflusst wird. Es handelt sich dabei insbesondere um die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft in Köln mit den ihr angegliederten Unternehmungen; sie hat, nachdem sich der Staat im Jahre 1912 maßgebend an ihr beteiligt hat, nicht mehr ihre Selbständigkeit und ist als Regierungsorgan in dieser Angelegenheit anzusehen; Prof. Wirminghaus hat in dem schon erwähnten Aufsatz auch verraten, von welcher andern Seite die betreibenden Stellen weitere Unterstützung erwarten; er sieht die von ihm gewünschte befriedigendere Lösung der Abgabefrage unter andern darin, daß es sich dann auch vermeiden lasse, die Abgaben „mit der Entfernung zu erhöhen was in den Interessenkreisen Süddeutschlands eine besonders scharfe Gegnerschaft gegen die Abgaben hervorgerufen hat“; d. h. man denkt daran, den Grundsatz der tonnenkilometrischen Staffeln der Rheinschifffahrtsabgaben aufzugeben und hofft damit die Zustimmung der oberrheinischen Kreise für die Neuordnung der Schiffsabgaben zu erlangen. Es wird kaum zu bezweifeln sein, daß man sich deswegen schon mit oberrheinischen Interessenten in Verbindung gesetzt hat und nach dem Satze „divide et impera“ sein Schiffehen ins Trockene zu bringen sucht. Welche Folgen aber für das niederrheinische Wirtschaftsleben mit der Preisgabe einer tonnenkilometrischen Staffeln verbunden sein werden, ist gar nicht abzusehen. Wer könnte, wenn das Schiffsabgabengesetz, noch ehe es für den Rhein praktisch in Kraft getreten ist, abgeändert wird, eine Gewähr dafür übernehmen, daß die bisherige Bestimmung aufrechterhalten bleibe, wonach Kohlen und Erze in der niedrigsten Tarifklasse zu 0,02 $\frac{1}{2}$ für das Tonnenkilometer zu belassen sind? Ob bei diesem Gedanken auch nur irgendjemand es als wahrscheinlich ansehen kann, daß bei einer durch staatliches Eingreifen herbeigeführten „bessern Berücksichtigung des Wertes der Ware die Frachten für Massengut im Interesse der Großindustrie und des Massenverbrauchs sehr niedrig sein könnten, vielleicht noch niedriger als im gegenwärtigen Zustande des freien Wettbewerbs“, wie Prof. Wirminghaus sagt? Aber als eigenartig muß man den Gedanken bezeichnen, der Schifffahrt dadurch helfen zu wollen, daß man ihr Lasten auferlegen möchte, die sie bisher glücklicherweise nicht zu tragen brauchte; ich bin der Auffassung, so wenig man den Teufel durch Beelzebub vertreiben kann, so wenig wird man die Rheinschifffahrt nach diesem Rezept fördern können.

Den Kleinschiffern will man mit der Organisation der Rheinschifffahrt besonders helfen. Ich vermute, daß in ihren Kreisen der Glaube an diese Botschaft nicht groß ist. Sie haben leider anlässlich der Beteiligung des Staats an der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft schlechte Erfahrungen gemacht. Damals ist von der Regierung wiederholt versichert worden, diese Beteiligung gebe die Möglichkeit, den Partikulierschiffern in erhöhtem Maße Beschäftigung zu sichern. In Wirklichkeit sind aber die Kleinschiffer von der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft verhältnismäßig viel schwächer beschäftigt worden als von dem Kohlenkontor, das in Friedenszeiten über die Hälfte seiner Transporte an die Partikulierschiffer vergeben und auch im Kriege ihnen fast 45 Prozent der Transporte zugewiesen hat, während auch die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft nicht einmal $\frac{1}{2}$ der ihr vom Kgl. Bergwerks zugewiesenen Kohlen- und Kokstransporte den Kleinschiffern hat zukommen lassen. Bei dieser Tatsache schnitten sich die Partikulierschiffer ins eigene Fleisch, wenn sie den Bestrebungen, dem Staate größeren Einfluß im Schiffsabgabewesen zu verschaffen, Vorschub leisten würden. Wenn Prof. Wirminghaus ein solches Eingreifen auch mit den Schwankungen der Frachtsätze rechtfertigen zu können glaubt, die nach seiner Ansicht für die Befrachter von Nachteil sind, „da sie in die Berechnung der Transportkosten und damit in die Lieferungsbedingungen ein völlig unsicheres Element hineinbringen“, so wird man aus entsprechenden Erwägungen auch daran denken können, demnächst die Festlegung von Preisen für die verschiedensten Waren, vielleicht auch ein allgemeines staatliches Ein- und Verkaufsmonopol zu fordern. Weist Prof. Wirminghaus noch darauf hin, daß die Aufgaben des Schleppmonopols durch die neue Organisation mit übernommen werden könnten, so will es mir scheinen, daß es dem Staat nicht unwillkommen sein wird, die sich aus dem Betrieb des Schleppmonopols trotz der hohen Tarife ergebenden Verluste in der „Organisation der Rheinschifffahrt“ untergehen, d. h. von den Rheinschifffahrtsinteressenten tragen zu lassen und so von sich abwälen zu können. Ein sicherlich ebenso eigenartiges wie klug ausgedachtes Verfahren, um die Unwirtschaftlichkeit des Staatsbetriebs zu verdecken.

Mit der Belastung der Rheinschifffahrt durch Abgaben wird letzten Endes ein Ziel verfolgt, das als „Annäherung der Schiffsfrachtsätze an die Eisenbahntarife“ bezeichnet worden ist und von Prof. Wirminghaus noch euphemistischer genannt wird: „Herstellung des richtigen, sozusagen kollegialen Verhältnisses der Binnenschifffahrt zu den Eisenbahnen unter Ausscheidung aller tarifpolitischen Eifersüchteleien“. Was das für die Städte und Industrien bedeutet, deren wirtschaftliche Grundlage auf billigen Wasserfrachten ruht? Nichts anderes als die Anhebung der oft teuer erkauften Vorteile der Natur durch einen gesetzgeberischen Akt, die Beseitigung der Anziehungskraft des Rheins auf die Ansiedlung von Industrie und Handel durch einen Federstrich, die Unterbindung der bisher so großzügigen Entwicklung des Wirtschaftslebens im Rheingebiet. Allein für Hafenausbauten sind in den deutschen Rheinflusstädten hunderte Millionen Mark von Gemeinden und Privaten aufgewandt worden. Ein guter Kenner dieser Dinge, der Vorsteher des städtischen Hafen- und Industrieamts in Mannheim, D. Bartsch, hat in seiner 1910 über die Gestaltung der Schiffsabgaben im Rheingebiet erschienenen Schrift darüber recht brauchbare Zahlen auf Grund der Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt veröffentlicht; allein in dem Jahrzehnt von 1900 bis 1909 haben Gemeinden und Private für Hafenausbauten aufgewandt:

in Preußen	56,4 Millionen Mark
„ Elsaß-Lothringen	18,0 „
„ Baden	15,1 „
„ Hessen	4,5 „
„ Bayern	2,3 „
	96,2 Millionen Mark

Welche gewaltigen Interessen sind mit diesen Aufwendungen auf Gedeih und Verderb verbunden, nicht etwa nur in der Schifffahrt und im Güterumschlag! Der Wassertransport ist eine der wichtigsten Bedingungen für unsere weltwirtschaftliche Betätigung und unser weltwirtschaftlichen Erfolge gewesen. Gerade im Hinblick auf die Zukunft, in der Deutschland unter ungleich schwierigeren Bedingungen sich den im Kriege verloren gegangenen Absatz über See wiedererobern muß, werden Industrie und Handel auf die Vorteile des Wassertransports mehr als bisher angewiesen sein. Und just zu derselben Zeit will man die Schiffsfrachtsätze den Eisenbahntarifen „annähern“! Sollten da die Rheinstädte und das rheinische Wirtschaftsleben untätig bleiben und sich nicht wehren gegen die Angriffe, die gegen ihre Existenz gerichtet werden? Sie wollen und werden sich die Erfüllung ihrer Hoffnungen nicht zerstören lassen. Wenn man in Köln meint, daß man dem Staat gegenüber besondere Verpflichtungen habe, weil dort der Sitz des sogenannten preussischen Rheinschifffahrtskonzerns sei, so möge man wohl bedenken, daß der bisher so zähe verfolgte Plan, den Rhein bis Köln für die Seeschifffahrt zu vertiefen, ein für allemal als erledigt zu betrachten ist, wenn die Wasserfrachten den Eisenbahnfrachten „angenähert“ sind.

Auf die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt soll hier nicht näher eingegangen werden. Sie ist im Kriege schlecht. Der Rheinschifffahrt geht es leider ähnlich wie andern Gewerbezweigen. Hebt Professor Wirminghaus hervor, daß die Aktiengesellschaften der Binnenschifffahrt unter sämtlichen dem Erwerb dienenden Aktiengesellschaftsgruppen mit ihren Dividenden schon seit Jahren an unterster Stelle stehen, so hat das wohl seine besonderen Gründe. Vielleicht eignet sich der Schiffsabgabebetriebs schlecht zur Vorgesellschaftung; jedenfalls ist darauf hinzuweisen, daß Einzelunternehmer in früheren Jahren recht erfolgreich tätig gewesen sind.

Das Bestreben der Rheinschifffahrtstreibenden, ihre Lage zu bessern, ist sehr begreiflich; nur soll man den Staat dabei aus dem Spiel lassen, der, so oft er auch in das gewerbliche Leben eingegriffen hat, keine glückliche Hand bewiesen hat. Auch bei der Beteiligung an der Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft hat sich diese alte Erfahrung wieder bestätigt. Wenn 1914 nach dem Rheinschiffsregister der Providentia das Durchschnittsalter eines Kahns dieser Gesellschaft bei einer Durchschnittstragfähigkeit von nur rund 705t etwa 28 $\frac{1}{2}$ Jahr (!) betrug und die Schleppboote ein Durchschnittsalter von fast 36 (!) Jahren aufwiesen, so hat man allerdings den Eindruck, daß, abgesehen von allem andern, ein solches Unternehmen im freien Wettbewerb in der Kohlenbeförderung nach dem Oberrhein, auf die es dem Staat ankommt, nicht gerade leistungsfähig sein kann. Nach meiner Ueberzeugung läßt sich die Lage der Rheinschifffahrt bessern durch eine Verständigung zwischen Industrie und Handel auf der einen und der Schifffahrt auf der andern Seite. Daß auf diese Weise ein Erfolg erzielt werde, ist dringend zu wünschen. Der Staat aber braucht an einer solchen Verständigung nicht teilzunehmen; er hat seine Reedereien, mit denen er sich auseinandersetzen kann, und im übrigen ist der Rheinschifffahrt und der Allgemeinheit mehr gedient, wenn er sie, unter Belassung des jetzigen Standes der Schiffsabgabefrage, nicht beunruhigt. Auf politische Erörterungen, wie sie sich mit dem Wiederaufrollen der Abgabefrage aus der Internationalität des Rheinstroms ergeben, möchte ich absichtlich nicht eingehen.