



Fünfundzwanzig Jahre Rheinschiffahrts-Politik



FESTSCHRIFT

anlässlich des
25jährigen Jubiläums des
Vereins zur Wahrung der
Rheinschiffahrts-Interessen

Im Auftrage des Vereins-Ausschusses
verfaßt von DR. HANS BÄTSCHEK


BA 6
6



Bibliothek
der Handelskammer

Frankfurt a. M. 1903


• Selbstverlag des Vereins •



I. Begründung des Vereins.

Die Denkschrift über die Verhältnisse der Rheinschifffahrt.


Die Rheinschifffahrt befand sich zu Anfang und Mitte der siebziger Jahre in einer eigentümlichen und recht schwierigen Lage. Durch die Aufhebung der Rheinzölle im Jahre 1866, durch die Verbindung Rotterdams mittelst des Seekanals mit dem Meere, durch das Entstehen neuer Häfen am Rhein, neuer Zufuhrwege zum Strome, hatte in den siebziger Jahren der Verkehr auf dem Rhein bedeutend zugenommen; er war von 110,9 Millionen Ctr. im Jahre 1870 auf 131,4 Millionen Ctr. im Jahre 1875 und 141,5 Millionen Ctr. im Jahre 1877 gestiegen. Auch die Rheinflotte war sehr stark gewachsen. An Stelle des alten Segelbetriebs und Leinpfadzuges war mehr und mehr die Dampfschifffahrt getreten. Hatte auf der einen Seite die Schifffahrt durch den Umschwung in den Ansichten über die Freilassung oder Belastung des Verkehrs und durch die hierdurch neu entfachte Unternehmungslust auf dem Schifffahrtsgebiete gewonnen, so hatte sie andererseits in erheblichem Maße unter zwei Umständen zu leiden, einmal unter der Konkurrenz der mehr und mehr erstarkenden Eisenbahnen, deren Netz sich fortgesetzt erweitert hatte, deren Leistungen von Tag zu Tag stiegen, während die Güfertarife immer mehr herabzugehen begannen; nicht minder litt sie aber unter der Mangelhaftigkeit der Rheinwasserstraße, die bei ihren vielen Untiefen, ihren unregulierten Ufern, ihrem Mangel an Ladestellen und Sicherheitshäfen sich mehr und mehr für die wachsende Schifffahrt unzulänglich erwies. Die Konkurrenz der Eisenbahnen hatte zur Folge, daß auch die Schifffahrt immer mehr in die Form des Großbetriebes überging; die kleinen Schifffahrtsbetriebe wurden allmählich zurückgedrängt, und selbst die sich neu bildende und weiter entwickelnde Großschifffahrt hatte einen harten Kampf im Wettbewerbe mit den Eisenbahnen zu bestehen. Es galt, immer billiger zu werden im Frachtsatz,



immer mehr zu leisten in der Güterbeförderung, und das konnte nur erreicht werden, wenn die Wasserstraße, die zur Verfügung stand, ein anderer, besserer Transportweg wurde, wesentlich vertieft, mit allen für die Schifffahrt auch im Großbetriebe benötigten Vorkehrungen versehen. So war die Frage der Rheinkorrektion, die Frage der Ausrüstung des Rheins mit allen modernen Verkehrseinrichtungen gerade zu jener Zeit eine Lebensfrage für die Rheinschifffahrt; aber so sehr man hätte meinen müssen, daß die Wichtigkeit dieser Forderung auch der Reichsregierung und allen beteiligten Staatsregierungen längst klar geworden sei, so wenig trifft dies zu. Weder die öffentliche Meinung, noch Parlament und Reichsregierung nahmen zu jener Zeit ein besonderes Interesse an der Förderung der Schifffahrt, und trotzdem die schon 1851 errichtete Rheinstrom-Bauverwaltung eine Reihe ganz nützlicher Arbeiten geleistet, die nutzbare Fahrtiefe des Rheins um rund einen Meter vergrößert hatte, trotzdem schon im Jahre 1861 eine technische Kommission wenigstens eine Fahrtiefe von 3 Metern unterhalb Köln bezw. eine Sohlenlage von 1,50 Kölner Pegel für erreichbar erklärt hatte, waren doch die erforderlichen großen Geldmittel auch bis zu diesem Zeitpunkte, also bis Ende der sechsziger Jahre noch nicht zur Verfügung gestellt; erst Ende 1879 ist ja die erste offizielle Denkschrift über die Rheinkorrektion dem preussischen Landtage vorgelegt und sind seither die Kosten dieser Korrektion fortlaufend im Etat bewilligt worden.

Und gar in den der Schifffahrt ferner stehenden Kreisen begegnete dieselbe überall der Gleichgültigkeit, wenn nicht gar der Abneigung; nicht wenige Politiker und Verwaltungsbeamte jener Zeit glaubten, das Zeitalter der Wasserstraßen sei mit der immer fortschreitenden Entwicklung der Eisenbahnen ein für allemal vorüber; man könne und werde durch die Eisenbahnen bei geeigneter Organisation und Tarifpolitik das Erdenklichste im Güterverkehr erreichen können und bedürfe nicht mehr des etwas antiquierten Verkehrswegs der Wasserstraßen, ein tief beklagenswerter Irrtum, dessen sich übrigens noch vor wenigen Jahren ein an hervorragender Stelle stehender Eisenbahnsachmann schuldig gemacht hat.

Unter so schwierigen Verhältnissen war es begreiflich, daß die damals bedeutendsten Rheinschiffahrts-Unternehmungen, mochten sie auch untereinander sich des öfteren im Konkurrenzkampfe gegenüberstehen, sich endlich zu einer Vereinigung zusammenfanden, die zwar klein an Zahl, aber energisch und zäh in der Verfolgung ihrer Ziele war, die nicht mit großen Mitteln, nicht mit Reklame und Apell an die Öffentlichkeit sich bemerkbar machte, sondern in ruhiger, aber unablässiger Arbeit, in Denkschriften und Eingaben, Beschwerden, sowohl die großen allgemeinen Wünsche der Rheinschifffahrt zu vertreten, als auch alle einzelnen örtlichen Mißstände zu



bekämpfen suchte. War auch die Zahl der Mitglieder nicht groß, so umfaßte die neue Vereinigung, deren erste Anfänge bis in den Anfang des Jahres 1877, ja zum Teil in geographisch beschränktem Umfange und in der Form einer losen entente cordiale noch weiter zurückgehen, bald fast alle bedeutenden Schiffahrtsgeellschaften und Schiffsrheder des Rheins. In einer von den Direktionen der Kölnischen und Düsseldorfener Dampfschiffahrtsgeellschaft und der Zentral-Aktiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt in Ruhrort nach Coblenz einberufenen Versammlung wurde die Begründung einer Vereinigung zunächst in der Weise beschlossen, daß sich die einzelnen Gesellschaften künftighin der Stellung von Anträgen an die Strombehörden enthalten, ihre Beschwerden einem von der Versammlung gewählten Ausschusse von fünf Personen mitteilen sollten, welcher auf Grund des ihm gelieferten Materials zunächst eine umfassende Denkschrift über die vorhandenen Mißstände der Rheinschiffahrt und die Wünsche der Interessenten einer demnächst zu berufenden Versammlung vorlegen sollte. Von dieser großen Denkschrift an, welche alsbald fertiggestellt und im Herbst 1877 dem Reichskanzleramt, der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und der Rheinstrombauverwaltung überreicht worden war, datiert der Anfang der eigentlichen Tätigkeit des Vereins, der somit schon im Herbst 1902 auf 25 Jahre seiner Wirksamkeit zurückblicken konnte, welches Jubiläum er im Sommer 1903 zu feiern beschloß.

Zum erstenmal wurden in dieser Denkschrift in zusammenfassender Weise alle die Schiffahrt berührenden und bedrückenden Fragen der Rheinschiffahrts-Akte, der Strompolizei-Ordnung und insbesondere der Verbesserung der Wasserstraße des Rheins, der Vermehrung und Verbesserung der Rheinhäfen erörtert, und unter Hinweis auf die bezüglichen Einrichtungen des Auslandes um Prüfung und Anordnung aller jener Maßnahmen gebeten, welche geeignet wären, den derzeit vorhandenen erheblichen Beschwerden Abhilfe zu schaffen und bessere Zustände herbeizuführen. Die Denkschrift behandelte insbesondere die Frage des deutsch-niederländischen Schiffahrtsvertrags vom 31. Dezember 1851, welcher Vertrag nach dem dringenden Wunsch der Schiffahrtskreise zu kündigen sei, weil er in die revidierte Rheinschiffahrts-Akte vom 17. November 1868 nicht hineinpaße, zu vielen Unklarheiten und verschiedenartigen Auslegungen dieser Akte Veranlassung gegeben habe: die Frage, ob rheinische Städte befugt seien, von auswärts domizilierenden Gesellschaften Kommunalabgaben zu erheben, hatte verschiedene Beantwortung seitens der Gerichte gefunden; die den deutschen Schiffen auferlegten Kosten für die amtliche Schiffsbegleitung auf niederländischen Gewässern, die auf diesen Wasserwegen vorkommenden Zwangsöfungen der Rheinschiffe, die

unverhältnismäßig hohen Hafengebühren in manchen holländischen Häfen, insbesondere in Rotterdam, hatten Anlaß zu Beschwerden gegeben, da hierdurch die in der Rheinschiffahrts-Akte gewährten Aufhebungen des Oktroi und der Recognitionsgebühren wesentlich abgeschwächt worden waren. Aber auch über die ungünstigen Folgen mancher Bestimmungen der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 führte die Denkschrift Klage, insbesondere über die nachteiligen Folgen der Aufhebung der nach älteren Bestimmungen vorgeschriebenen Schifferprüfungen, obligatorischen Schiffsuntersuchungen, strengeren Überwachung seitens der Behörden. Die Denkschrift klagte ferner über die zu leichte Gewährung von Schifferpatenten, die es möglich machte, daß junge Leute von 18 Jahren, die nach der Schule eine kurze Lehrzeit auf Schiffen zugebracht hätten, ein Schifferpatent erhielten; sie beklagte die Aufhebung der Schifferprüfungen und verlangte die bisher nur auf dem Papier stehende Entziehung des Schifferpatents bei wiederholtem Vergehen von Schiffern; sie wünschte die unverzügerte Ernennung qualifizierter Hafenkommisäre dort, wo dies noch nicht geschehen sei; sie wies auf die starke Abnahme der Schiffsuntersuchungen in den verschiedenen Rheinuferstaaten hin, wodurch zahlreiche Fahrzeuge, die sich nicht im Zustande genügender Tauglichkeit befänden, daher eine ständige Gefahr für die übrigen Schiffe bildeten, den Rhein befahren könnten; sie wünschte die Wiedereinführung geeigneter Bestimmungen über Ausrüstung und gehörige Bemannung der Fahrzeuge und die obligatorische Schiffsicherung, erörterte die Wichtigkeit viel häufigerer Strombefahrungen durch Kommissionen von Wasserbau-Technikern und häufigerer Bereisung des Bezirks durch die Rheinschiffahrtsinspektoren, welche mit der Centrakommission nicht in genügend nahem Zusammenhange stünden; sie wies auf die mangelhaften Dienstbücher der Schiffsmannschaft hin, auf die von holländischen Kommissionen ausgestellten Patente für belgische Schiffer, welche der Unordnung Vorstüb leisteten, auf die Bedenklichkeit der Entscheidung auch der größten und kompliziertesten Rechtsfälle durch die besonderen Rheinschiffahrtsgerichte, während die Amtsgerichte doch nur Klagesachen bis zu M. 300. — entscheiden dürfen, auf den mangelnden Instanzenweg, da ein Kassationshof für die Urteile der Zentralkommission fehle und begehrte die Übertragung der Gerichtsbarkeit auch in Rheinschiffahrtsangelegenheiten an die ordentlichen Gerichte. Die Denkschrift erörterte endlich eingehend verschiedene Fragen der Schiffahrtspolizei- und Floß-Ordnung: den Mangel an einheitlichem Signalwesen, der zum Teil durch die Verschiedenheit der deutschen und niederländischen Verordnungen herbeigeführt sei, die Gefahren, welche durch nicht genügende Bezeichnung leichter Stellen für die Schiffahrt entständen, die Außerachtlassung der Vorschriften über den Transport entzündlicher oder giftiger Stoffe, die

ungenügende Einrichtung von Wahrschauktionen. Endlich hat die Denkschrift mit besonderem Nachdruck auf die Wichtigkeit der Verbesserung der Wasserstraße des Rheins, insbesondere auf die Mangelhaftigkeit des Rheingauer Fahrwassers hingewiesen, welches von sachverständigen Wasserbauingenieuren 1849, 1861, wie 1874 als durchaus ungenügend bezeichnet worden sei, auf die noch immer nicht erfolgte Verbesserung der Wasserstraße auf dieser Strecke, wiewohl deren Notwendigkeit von allen Seiten anerkannt und so oft ausgesprochen sei und auf die Unterbrechung der erforderlichen Arbeiten nach dem Kriege von 1870, die wohl auf die Proteste der Uferbewohner: wegen der angeblich durch die Korrektur veranlaßten Verunstaltung des Stromes und Abrückung des Ufers von den Ortschaften, der behaupteten Schädigung der Weinberge durch die Verringerung des Wasserpiegels, der angeblichen Gefahr von Überschwemmungen durch Einengung des Abflußprofils, auf die Möglichkeit von Sumpfbildungen und dergl. zurückzuführen sei. Die Denkschrift deutete das Unzureichende dieser Einwendungen an und wies auf die viel größere Bedeutung der Korrektur hin, der gegenüber derlei geringfügige Bedenken zurücktreten müßten. Sodann erklärte die Denkschrift die Vermehrung und Verbesserung der Rheinhäfen, von denen viele, wie der zu Schierstein, Rudesheim, Bingerbrück, St. Goar, Wesel, Emmerich, entweder mit zu enger Einfahrt versehen oder aber verlandet und unzulänglich seien und nur hie und da von Flößen und leeren Schiffen aufgesucht werden könnten; auf weiten Strecken sei überhaupt kein Hafen, wie zwischen Mainz und Oberlahnstein, zwischen Ehrenbreitstein und Köln. Unter Hinweis auf die viel günstigeren Verhältnisse der Binnenschifffahrt in Frankreich, woselbst die Absicht dahin gehe, allen Wasserstraßen im Innern Frankreichs, 8000 km schiffbarer Flüsse und 5000 km Kanälen, einen Tiefgang von mindestens 2 Metern zu geben, die verschiedenen Wasserstraßen in einem großen System miteinander in Verbindung zu setzen, die Schleußen gleichmäßig länger und breiter zu machen und woselbst hunderte von Millionen für den Ausbau der Wasserstraßen in Aussicht genommen seien, wurde dringend gebeten, die Fahrbarkeit der wichtigsten deutschen Wasserstraße zu verbessern, die mit Eröffnung der Gotthardbahn den Transitverkehr zwischen Nord und Süd an sich zu bringen in der Lage wäre.

Wie wenig Entgegenkommen der Verein in der ersten Zeit seines Bestehens seitens der Schifffahrtsbehörden gefunden hat, beweist die Aufnahme dieser Denkschrift durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, welche sich zwar eingehend mit den Darlegungen befaßte, aber sich zu den Anregungen derselben fast durchweg ablehnend verhielt. Die Zentralkommission erklärte es für kaum denkbar, daß auf dem Wege einer Kündigung des deutsch-holländischen Vertrags

vom 31. Dezember 1851 eine Beseitigung der von der Schifffahrt vorgebrachten, übrigens von dem niederländischen Bevollmächtigten als unbegründet bezeichneten Beschwerden erreicht werden könnte. Der Schifffahrtsverkehr auf dem Rhein habe sich in der 25jährigen Zeit des Bestehens dieses Vertrages gehoben, der Vertrag habe der Rheinschifffahrt auch Vorrechte gebracht in Bezug auf die Schiffsgebühr auf holländischen Kanälen, Vorteile und Erleichterungen in der Fahrt zwischen dem Rhein und Belgien, endlich durch die Beseitigung der Patentsteuer in der internationalen Fahrt auf dem Rhein; die nachteiligen Bestimmungen des Vertrags hätten an praktischer Bedeutung verloren; eine Kündigung würde die vielfachen Erleichterungen des Verkehrs wieder in Frage stellen, ohne eine Sicherheit dafür zu bieten, daß die bisherigen Vorteile gewahrt blieben oder gar, daß größere erreicht werden könnten. Man sieht hieraus, wie wenig richtig die Zentralkommission die Wünsche der Rheinschifffahrt auffaßte, der es gewiß nicht darum zu tun war, einen vertragslosen Zustand mit Holland herbeizuführen, sondern durch entsprechende Verhandlungen unter Beseitigung der für die deutsche Schifffahrt lästigen Bestimmungen des alten Vertrags einen günstigeren Vertrag zu erzielen. Auch die in der Denkschrift empfohlene Wiedereinführung älterer Bestimmungen betr. Schifferpatente, Schifferprüfungen u. dgl. fanden bei dem damaligen Standpunkt des laissez faire, laissez aller, der möglichsten Vermeidung irgend welcher polizeilichen Vorschriften, keinerlei Anklang und Billigung. Die Bemerkungen der Denkschrift über Schiffsuntersuchungen und Schiffsaichung wurden von der Zentralkommission für unklar bezeichnet, die Wiedereinführung der obligatorischen Aichung für unnütz erklärt, der Erlaß von strengeren Vorschriften über Ausrüstung und gehörige Bemannung für nicht empfehlenswert, zumal sie schwer durchzuführen sein würden, gegen die häufigere Wiederholung der Strombefahrungen die Kosten solcher Befahrungen und der Umstand ins Feld geführt, daß durch diese «höhere Wasserbautechniker sämtlicher Uferstaaten für eine längere Zeit ihrer regelmäßigen dienstlichen Tätigkeit entzogen würden». Auch hinsichtlich der zweckmäßigen Funktion der Rheinschifffahrtsinspektoren und ihres Verhältnisses zur Zentralkommission wurde auf die Anregungen der Denkschrift nicht eingegangen, dagegen es als ein Mißstand bezeichnet, daß die Schifffahrtsinteressenten bei Beschwerden den regelmäßigen Geschäftsgang nicht einhielten, sondern sich mit Umgehung der zunächst kompetenten Behörde sogleich an die höhere Stelle wendeten. Die Klagen über die belgischen Schiffer auf dem Rhein wurden mit dem Bemerkten abgetan, daß die niederländische Regierung Dienstabücher bisher nicht für erforderlich erachtet habe, verschiedene Anregungen betreffs der Schiffspolizei- und Floßordnung, der strengeren Handhabung der Polizeivorschriften als nicht genügend begründet be-


zeichnet. Auch in dem Punkte der Vermehrung und Verbesserung der Rheinhäfen, wurde die Ungenauigkeit und Unvollständigkeit der Denkschrift bemängelt und bemerkt, daß Hafenanlagen nicht bloß wegen des Kostenpunkts, sondern auch wegen anderer Verhältnisse große Schwierigkeiten böten. Nur bezüglich der Änderung des Gerichtsstandes in Rheinschiffahrtssachen und der Verbesserung des Rheingauer Fahrwassers wurde die Entscheidung vorbehalten, da ersterer Gegenstand zur Zeit der Erwägung der Uferstaaten unterliege, auch bezüglich des zweiten Verhandlungen im Zuge seien.

Der Verein hat die in einem Protokoll der Zentralkommission niedergelegten ablehnenden Beschlüsse nicht unwiderlegt gelassen. In einer energischen Replik suchte er alle seine Betrachtungen neuerdings nachzuweisen und ergänzte seine Denkschrift durch eine ganze Anzahl positiver Fälle betr. die üblen Folgen neuerlicher Bestimmungen über die Verleihung der Schifferpatente, Dienstbücher, betreffs des Auffahrens von Schiffen an leichten Stellen, betr. die ungenügende Erledigung von Beschwerden, betr. den Transport giftiger oder feuergefährlicher Stoffe und viele andere Punkte. Der Verein trat endlich in dieser Replik energisch für die Errichtung eines Reichs-Fluß-Schiffahrtsamtes ein, da es einer sachkundigen und mit Executive versehenen Behörde bei den zahlreichen Fällen von Beschwerden der Schifffahrt dringend bedürfe. Der Verein überreichte sodann auch diese Replik dem Reichskanzler zur Kenntnisnahme; er hat ferner die Denkschrift, das betreffende Protokoll der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und die Replik des Vereins dem Reichstage mit der Bitte überreicht, die ganze Frage zu prüfen und bei einer zu gewärtigenden Interpellation gemäß Art. 23 der Verfassung die Angelegenheit dem Bundesrate bezw. Reichskanzler zur Berücksichtigung überweisen zu wollen. Er hat die Gelegenheit der Überreichung der Denkschrift an die beteiligten Verwaltungsstellen auch dazu benutzt, an diese Stellen die Bitte zu richten, es möchte dem Verein von allen projektierten Änderungen der auf die Rheinschifffahrt bezüglichen gesetzlichen Verordnungen zum Zweck einer gutachtlichen Äußerung Kenntnis gegeben werden.

Diese Denkschrift, wie die Replik auf die ablehnende Haltung der Zentralkommission ist das erste bedeutende Werk des Vereins, ein Werk, dessen allgemeine Anerkennung sich auch darin zeigte, daß eine sehr große Zahl von Kleinschiffen sich den Ausführungen durch Unterschrift anschloß. Der Erfolg der Denkschrift machte sich allerdings erst später geltend, und wenn der Verein es auch zunächst erleben mußte, daß seine Forderungen wenig Beachtung fanden, und trotz der beständigen Wiederholung einzelner Wünsche weder Reichsregierung noch Reichstag sich zum Einschreiten veranlaßt fanden, so hatte er doch in späterer Zeit wieder die Genugtuung,

daß viele seiner Forderungen erfüllt wurden oder doch deren Erfüllung wenigstens angebahnt worden ist, und daß selbst in der Zentralkommission wie an den anderen maßgebenden Stellen sich die Ansichten wesentlich änderten und der schon in der Denkschrift und später vom Vereine vertretenen Richtung weit näher kamen. Das Reichsflußschiffahrtsamt ist allerdings bis heute ein nur unerfüllter Wunsch geblieben — dessen Dringlichkeit allerdings mit der immer erfolgreicherer Wirksamkeit der Strombau- und Strompolizeibehörden der einzelnen Rheinuferstaaten mehr und mehr zurückgetreten ist.





II. Fortsetzung der Bestrebungen des Vereins auf dem Gebiete der Rheinkorrektion, der Vermehrung und Verbesserung der Rheinhäfen.

Mit den großen Arbeiten der ersten Zeit ließ sich der Verein nicht genügen; er verfolgte mit aner kennenswerter Zähigkeit seine in der Denkschrift und in seinen ersten Eingaben gemachten Vorschläge immer weiter, bis man begann, der Sache Aufmerksamkeit und Beachtung zuzuwenden. Da der Reichstag im Juli 1879 die ihm überreichte Denkschrift und sonstige Materialien, welche sämtlich bisher nicht zur Verhandlung gekommen waren, dem Verein der Übung gemäß zurück sandte, wurde alsbald die Neuüberreichung derselben beschlossen.

In der Spezialfrage der Rheinkorrektion stellte der Verein im Sommer 1879 dem Rheinschiffahrts-Inspektor, Baurat Berring, ein durch Rundfrage bei den Mitgliedern gesammeltes Material zur Beurteilung der notwendigen Verbesserungen des Fahrwassers zur Verfügung. Das Material ist dann in einer eingehenden Äußerung bearbeitet und zusammengestellt worden, welche später auch dem Herrn Oberpräsidenten der Rheinprovinz mit der Bitte um Prüfung und Unterstützung der darin niedergelegten Wünsche überreicht worden ist.

Im Oktober d. J. war dann die offizielle Denkschrift betr. die Regulierung der Weichsel, der Oder, der Elbe, der Weser und des Rheins von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister dem Abgeordnetenhaus des preußischen Landtags vorgelegt worden. Diese Denkschrift kennzeichnete betreffs des Rheins, nachdem sie die ganzen Rheinschiffahrtsverhältnisse in historischen und systematischen Darstellungen beleuchtet und auch die bisherigen Schritte zur Korrektion des Stroms erörtert hatte, die Aufgabe der Korrektion, wie folgt:

1. Herstellung einer Wassertiefe bei gemittelten gewöhnlich niedrigsten Wasserständen von + 1,50 m am Pegel zu Köln
 - a) auf der Strecke von Bingen bis St. Goar von . . . 2 m
 - b) von St. Goar bis Köln von 2,5 „
 - c) von Köln bis zur niederländischen Grenze von . . . 3 „
2. die Herstellung einer Breite des Fahrwassers von der ad 1 bezeichneten Tiefe im oberen Laufe des Rheins mit 90 m beginnend und alsdann im Verhältnis der Abnahme der Gefälle auf 150 m zunehmend.
3. Außerdem mußten zur Verhütung weiterer Verwilderungen alte Stromarme abgeschlossen, die Ufer verbaut, Leinpfade hergestellt, Sandfelder beseitigt, Alluvionen durch Weidenpflanzungen festgelegt und der Abtrieb in den Strom verhindert werden.

Die Kosten dieser Regulierung der Strecke von Bingen bis zur niederländischen Grenze berechnete die Denkschrift für Felssprengungen, Stromregulierungen, für Ufer- und Leinpfadbauten und für unvorhergesehene Fälle mit im ganzen 22 Millionen Mark.

Die Strecke von Biebrich bis Bingen, für welche die Tiefe auf 2 Meter und die normale Breite zwischen den Regulierungswerken auf 450 m bestimmt worden war, bezeichnete die Denkschrift als noch immer in mangelhaftem Zustande befindlich und bemerkte, die Aufstellung und Ausführung eines speziellen die Wasserfläche einschränkenden Regulierungsprojekts für diese Strecke werde, zumal bei dem großen Widerstande, auf welchen ein solches Vorgehen bei der Bevölkerung des Rheingaus gestoßen sei, sehr sorgfältiger Erwägung bedürfen. Die Kosten wurden für diese Strecke, wenn das Fahrwasser nur durch Baggerungen offen gehalten werde, jährlich auf M. 75,000.—, die Kosten der Arbeiten zur beschleunigten Verlandung abgeschnittener und stagnierender Wasserflächen bis auf weiteres mit jährlich M. 20,000.— berechnet.


Das Abgeordnetenhaus hat dieses Projekt durch Bewilligung der dafür jährlich im Etat eingelegten Summen genehmigt.

Im März 1880 faßte der Deutsche Reichstag den Beschluß, den Reichskanzler zu erluchen, eine Kommission von Sachverständigen mit der Untersuchung darüber zu betrauen, ob die seitens der Anwohner des Rheins, seitens vieler rheinischen Gemeinden, seitens der Centrakommission, seitens rheinischer Handelskammern und einer Anzahl ortskundiger Sachverständiger über den Zustand des Rheins erhobenen ernstlichen Klagen berechtigt seien und in welcher Weise denselben abzuhelpen sein würde. Der Reichskanzler berief hierauf eine aus Vertretern des Reichs und der Rhein- uferstaaten bestehende, durch Zuziehung von Vertretern der Interessenten verstärkte

Kommission, welche Oktober 1880 in Biebrich tagte; in diese Kommission waren gleichfalls mehrere Auschußmitglieder und Mitglieder des Vereins berufen worden. Die Kommission hat den Zustand des Rheinstroms nur in der Strecke von Mainz bis Bingen einer eingehenden Prüfung unterzogen, dabei auch die seiner Zeit (1875) schon von Bewohnern des Rheingaus erhobenen Proteste gegen die Vollendung der zwischen Nassau bezw. Preußen und Hessen vereinbarten Stromkorrektur geprüft und kam zu dem Resultat, daß es sich nur um Klagen von Uferbewohnern, und zwar des rechten Rheinuferes, handelte, während die Schiffsahrts-Interessenten durchaus nicht Klage erhoben hätten und von einer Schädigung der Schifffahrt nicht die Rede sein könne; sie hat ein neues Projekt für die Korrektur aufgestellt, welchem der Plan von 1873, jedoch unter bestimmten Veränderungen, zu Grunde gelegt wurde und endlich vorgeschlagen, daß die für die Rheinschifffahrt durchaus erforderliche gleichmäßige Fahrwassertiefe von mindestens 2 m unter dem gemittelten niedrigsten Wasserstand unter Zuhilfenahme regelmäßiger Baggerarbeiten herzustellen und zu erhalten sei. Gleichwohl gelangten neuerdings Proteste und Beschwerden gegen diese von der Kommission vorgeschlagene, die Schifffahrt durchaus befriedigende Lösung in der Form von Interpellationen und Petitionen an den Reichstag, wie den preußischen Landtag; der Verein nahm Anlaß, gegen diese Proteste sowohl im Jahre 1881 in einer Eingabe an den Reichskanzler, wie im Jahre 1883 in einer Petition an das preußische Abgeordnetenhaus Stellung zu nehmen, in welcher letzterer er beantragte, über den Antrag einer Petition aus dem Rheingau, welcher die ganze Korrektur beseitigen und an Stelle derselben die bloße Baggerung festsetzen wollte, unter allen Umständen zur Tagesordnung überzugehen. Der Petition des Vereins schlossen sich auch zahlreiche, dem Verein nicht angehörende Rheinschiffer an.

Der Verein ist auch im Jahre 1884 und in den folgenden Jahren unablässig in der Frage der Rheinkorrektur tätig gewesen, zumal leider infolge der Petitionen und Wünsche der Gegner der Stromkorrektur manche Vorschläge der Biebricher Kommission abgeändert worden waren; so gab die Strecke Mainz—Bingen, deren Verbesserung auf technische Schwierigkeiten mancher Art stieß, dem Verein viel zu tun.

Im Jahre 1884 richtete er betr. die Förderung der Arbeiten in Rudesheim auch eine Eingabe an den Herrn Minister der Öffentlichen Arbeiten, und so haben alljährlich den Verein einzelne Fragen der Korrektur beschäftigt. Er bezeichnete 1885 in detaillierter Weise der Strombaudirektion alle Punkte, welche dem Schiffsahrtsbetrieb auf dem Rhein hindernd im Wege stünden, desgleichen alle Orte, an welchen die Anlage von Sicherheitshäfen, Wahrstautionen oder sonstige Vorkehrungen angebracht sei; er drang auf ein rascheres Tempo der Arbeiten bei




Bingen und St. Goar; er beantragte, das zweite Fahrwasser am Mäuseturm von losen Steinen frei zu machen, dessen Wassertiefe anzugeben und dasselbe faktisch dem freien Verkehr zu übergeben; er richtete wegen Verlandung oberhalb Oberlahnsteins, Tieferlegung des Binger Lochs und Entfernng geprengter Steine, wegen des Grunds am Braubacher Kändel, der Schwierigkeiten im Fahrwasser bei Kempten, der Schiffahrtsverhältnisse auf der Stromstrecke bei Köln, der Anbringung von Stiegen an der felten Mauer längs des Binger Lochs, wegen des Sauber Fahrwassers etc. etc. die mannigfachen Eingaben an die kompetenten Stellen.

Im Jahre 1898 waren die Arbeiten der Rheinstromkorrektur beendet, die hierfür in der Denkschrift von 1879 bestimmten Mittel aufgewendet, aber auch das Ziel der Herstellung einer Wassertiefe von Bingen bis St. Goar von 2 m, von St. Goar bis Köln von 2,50 m, von Köln bis zur niederländischen Grenze von 3 m, ebenso die in der Denkschrift festgelegte Breite des Stroms von mindestens 90 m bis 150 m erreicht worden. Außerdem war überall eine entsprechende Regulierung, Sicherung der Ufer durchgeführt worden. Der Erfolg war auch ein ganz außerordentlicher und zeigte sich in der ganz außergewöhnlichen Zunahme des Verkehrs, welcher von 9,3 Mill. t im Jahre 1880 auf 35 Mill. t im Jahre 1898 gewachsen war. Es darf darum der Verein wohl auch für sich in Anspruch nehmen, daß er, der auf die ungeheure Wichtigkeit einer Korrektur des Rheins schon mehrere Jahre vor der Genehmigung des Projekts durch das preußische Abgeordnetenhaus hingewiesen hatte, das ganze große Werk nach Kräften gefördert und damit zur Entwicklung der Rheinschiffahrt in bedeutendem Maße beigetragen hat.

Der Verein hat sich jedoch nicht nur mit der Korrektur des deutschen Rheinstroms befaßt, sondern auch stets alle Pläne und Projekte, welche die holländische Strecke betrafen, verfolgt, geprüft und sich nicht scheut, Schritte auch im Auslande, bei der holländischen Staatsregierung und bei einzelnen holländischen Behörden zu tun, um eine immer bessere Wasserstraße für die Rheinschiffahrt zu erlangen. Es gilt dies betreffs des von der niederländischen Regierung projektierten Kanals durch das Geldern'sche Valley für die Rheinschiffahrt nach Amsterdam, betreffs der Verbesserung des Fahrwassers der Waal u. a. m.

Der Verein hat sich ferner nicht damit begnügt, auf die Beginnng, Fortsetzung und Beendigung einer Korrektur des Stromes hinzuwirken; er hat auch die Frage der Vermehrung und Verbesserung der Rheinhäfen, die er schon in der Denkschrift angeregt hatte, zum Gegenstand seiner Bemühungen gemacht.

Im Mai 1880 wies er in einer Eingabe an den Herrn Minister der Öffentlichen Arbeiten auf die Unzulänglichkeit verschiedener Rheinhäfen und auf die Notwendig-



keit der Anlegung und Erweiterung von Sicherheitshäfen: in St. Goar, Ehrenbreitstein, Oberlahnstein hin; er machte auf das bisher Ungenügende mancher Häfen, wie der Kölner Häfen, des Weseler Hafens und des Hafens zu Emmerich, dessen Dimensionen in gar keinem Verhältnisse zu der großen Masse der wegen der Zollabfertigung daselbst ununterbrochen verkehrenden Schiffe ständen, der überdies jedem Wind und Wetter äußerst exponiert sei und daher entsprechend umgebaut werden müsse, aufmerksam. Auch auf die mangelhaften Hafenreglements und die Mängel in der Organisation der Hafenbehörden wies er hin.

Er hat sich auch bei diesen Arbeiten nicht bloß auf die deutschen Rheinhäfen beschränkt, sondern stetig auf die Verbesserung niederländischer Häfen, insbesondere des Rotterdamer Hafens, soweit dies erforderlich war, hingewirkt. So tat er schon in frühester Zeit Schritte wegen Höherlegung der Maasbrücke bei Rotterdam, er wandte sich wenige Jahre später an die niederländische Regierung wegen des noch immer nicht fertig gestellten Reglements über den Verkehr durch den Königshafen; er rief in dieser Hinsicht auch die Hilfe des Reichskanzlers an, da die holländische Regierung noch immer nicht zu dem Erlaß der erforderlichen Vorschriften gelangt war.

Der Verein hatte auf diesem Gebiete denn auch Erfolge zu verzeichnen. Eine ganze Reihe von Rheinhäfen sind infolge seiner Anregung verbessert worden. Es gilt dies insbesondere von der Erweiterung des Oberlahnsteiner Hafens, von der Verbesserung der Kölner Häfen, von der Erweiterung des Emmericher Hafens und der Erbauung von Häfen zu Oberwinter, am Fabian und zu Bingen. Auch in den Jahren 1888, 1889 und später hat der Verein sich mit der Förderung von Hafenbauten befaßt, insbesondere auch das Hafenprojekt der Stadt Düsseldorf, als den Interessen der Rheinschifffahrt vorzüglich entsprechend, empfohlen und auf dasselbe die Aufmerksamkeit der obrigkeitlichen Stellen gelenkt.

Desgleichen hatte er Erfolg bei seinen Beschwerden über die Rotterdamer Hafenverhältnisse; die Reichsregierung verstand sich dazu, bei der holländischen Regierung wenigstens auf tunlichste Beschleunigung des Zustandekommens des von der holländischen Regierung in Aussicht genommenen Reglements für den Königshafen zu dringen.

Aber nicht bloß die nach der Denkschrift durchzuführende Korrektur des Rheins vom Rheingau bis zur niederländischen Grenze, auch die Frage einer Verbesserung des Fahrwassers des Oberrheins hat den Verein in den späteren Jahren seines Bestehens wiederholt beschäftigt; er ist 1894 in einer sehr warm gehaltenen Resolution für die weitere Schiffbarmachung des Oberrheins von Mannheim bis Straßburg eingetreten und hat Anfang 1901 eine Eingabe an das Ministerium für Elsaß-Lothringen

gerichtet, in welcher die Einstellung weit erhöhter Mittel für Baggerungen verlangt wurde. Leider ist die Frage der Oberrhein-Korrektion trotz der Befürwortung maßgebender rheinischer Handelskammern, wie Köln, Düsseldorf und des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen für Rheinland und Westfalen und trotz der lebhaften Bemühungen der elsäß-lothringischen Handels- und Schifffahrtskreise bisher wenig vorgerückt.

Der Verein hat endlich seine Tätigkeit auf diesem Gebiete nicht bloß auf den Rheinstrom, sondern auch auf alle Wasserstraßen erstreckt, welche irgend in Verbindung mit demselben stehen und alle die Kanalprojekte, durch welche die Rheinwasserstraße irgend berührt wird. So hat er sich mit dem Dortmund-Ems-Kanal-Projekt vom Jahre 1882 ab, dem Zeitpunkt der ersten Vorlage eines Projekts, bis zur Vollendung dieses Kanals befaßt; er ist im Juni 1883 lebhaft für dieses Projekt eingetreten, als demselben Schwierigkeiten im Herrenhause drohten, hat später insbesondere die sehr wichtige Frage zur Erörterung gebracht, ob die in Aussicht genommenen Abmessungen der Schleusen und anderen Wasserbauten nicht eine viel zu geringe sei, so daß sie den durchlaufenden Verkehr großer Schiffe aus dem Rhein nach den Emshäfen nach Vollendung des Rhein-Dortmund-Kanals behindern würden. Er hat im Jahre 1894 eine dringende Eingabe betr. die Notwendigkeit großer Abmessungen für den Rhein-Dortmund-Kanal an die beteiligten preußischen Minister gerichtet, in welcher er ausführte, daß der Verein die kleinen Kanalabmessungen für eine unnötig schwere Schädigung der rheinischen Interessen halte und daß bei dem Festhalten an diesem Wege der geringen Schleusendimensionen, besonders der zu niedrigen Brückenhöhen, fast die ganze, in Zukunft noch rentable deutsche Rheinflotte von der Benutzung des Kanals ausgeschlossen sein würde. Auch mit den Fragen der Moselkanalisierung und der Kanalisierung des unteren Mains hat sich der Verein befaßt; er hat in der ersteren Frage schon 1885 eine Eingabe an den preußischen Minister gerichtet und auch die Mainkanalisierung in ihren verschiedenen Stadien mit Interesse verfolgt.

Der Verein hat endlich, als im Jahre 1899 und 1900 die Rhein-Wefer-Elbe-Kanal-Vorlage den preußischen Landtag beschäftigte, den Verhandlungen desselben lebhaftes Interesse zugewendet und 1899 durch Verbreitung eines Auszugs der Verhandlungen in seinen Veröffentlichungen im Kreise seiner Mitglieder dieselben mit allen Stadien dieser wichtigen Frage, wie mit dem ganzen Material möglichst vertraut zu machen gesucht.





III. Die Tätigkeit des Vereins auf volkswirtschaftlichem und sozialpolitischem Gebiete.

Nebst der Tätigkeit, welche der Verein zur Förderung der Korrektur des Rheinstroms, der Säfen und anderen Wasserbauten an demselben entwickelte, sind besonders hervorzuheben die Arbeiten, welche der Verein in den Fragen der Schifffahrtsgesetzgebung, wie allen die Binnenschifffahrt betreffenden volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Fragen gewidmet hat; ja, man kann sagen, daß dies das Hauptgebiet der Tätigkeit des Vereins durch die ganze Zeit seines Bestehens gewesen ist, und nur Unkenntnis oder böser Wille vermöchten zu behaupten, daß der Verein sich nicht in ausreichendem Maße der wirtschaftlichen Seite der Rheinschifffahrt gewidmet, vielmehr nur technische und strompolizeiliche Fragen behandelt habe. Dies in kurzer Skizze zu erweisen, soll das Ziel der folgenden Ausführungen sein:

Die Frage der Ausbildung und richtigen Gestaltung der Binnenschifffahrtsgesetzgebung hat den Verein von seinem Bestehen an beschäftigt. Schon in der Denkschrift, die der Verein bei seinem Inslebentreten ausarbeitete und in welcher er alle damals für die Rheinschifffahrt bedeutsamen Fragen zusammenfaßte, war des Binnenschifffahrtsrechtes und der Wichtigkeit der richtigen Gestaltung desselben gedacht; auch durch alle folgenden Jahrzehnte hat der Verein es für seine Aufgabe gehalten, unausgesetzt dieser Frage seine Aufmerksamkeit zu widmen, und er durfte sich auch auf diesem Gebiete des Erfolges freuen; denn wenn es auch zweier Jahrzehnte bedurfte, bis das neue Binnenschifffahrtsgesetz vollendet war, so zeugen doch nicht wenige Bestimmungen desselben von der unermüdlchen Zähigkeit, mit welcher immer wieder wichtige Forderungen der Schifffahrt geltend gemacht wurden und es allmählich dahin kam, daß das neue Binnenschifffahrtsgesetz im großen ganzen durchaus den Verhältnissen der Rheinschifffahrt gemäß gestaltet worden ist. Der Verein hatte sich schon im Jahre 1880 an einem Delegierten-Kongresse rheinischer und süddeutscher Handelskammern und wirtschaftlichen Vereine in Mannheim

beteiligt, auf welchem der Beschluß gefaßt wurde, den Entwurf eines Binnenschiff-
fahrtsgegesetzes auszuarbeiten; er hat sich an den Arbeiten der auf diesem Kongresse
gewählten ständigen Kommissionen beteiligt; auch in der bezüglichen Kommission
des Zentralvereins, die mit ersterer in Föhlung treten sollte, war er vertreten. Der
Verein hat sich ebenso mit dem von Admiralitätsrichter Singelmann ausgear-
beiteten Entwurf, der den Verhältnissen der Binnenschiffahrt, speziell der Rheinschiff-
fahrt, nicht genügend Rechnung trug, befaßt, wie mit dem später von dem lang-
jährigen bewährten Sekretär des Vereins, Dr. Landgraf, ausgearbeiteten Entwurfe.
Er hat schon 1882 ein reiches Material über die Anschauungen der Rheinschiffahrt
zu allen einzelnen Fragen gesammelt und ebenso 1892 und 1893 den damals er-
schienenen offiziellen Entwurf eines Reichsgegesetzes betr. die privatrechtlichen Ver-
hältnisse der Binnenschiffahrt auf das eingehendste durchberaten, wie er auch bei
der Beratung dieses Entwurfs durch Sachverständige im Reichsjustizamt einen sehr
intensiven Anteil nahm, da mehrere Mitglieder des Vorstands und der Sekretär
des Vereins zu diesen für die künftige Gestaltung des Entwurfs wichtigsten Kon-
ferenzen als Sachverständige berufen worden waren. Aber damit waren seine
Arbeiten auf dem Gebiete der Binnenschiffahrtsgegesetzgebung durchaus nicht beendet;
er hat auch die weiteren Verhandlungen über den Entwurf im Reichstage verfolgt
und in seinen «Mitteilungen» alle Stadien der Beratung, alle Abänderungen,
wie sie durch den amendierten Entwurf wie durch die Kommissionsbeschlüsse über
denselben entstanden, eingehend erörtert, die gemachten Vorschläge einer gründ-
lichen sachlichen Kritik unterzogen; ja noch nach der zweiten Lesung des Gesetzes
wandte er sich in einem Falle, als es sich um die gesetzlich verschiedene Festlegung
der Rechte der Kleinschiffer und der Großschiffahrt handelte, mit einer dringlichen
Eingabe an den Reichstag, wozu er sich um so mehr berechtigt glaubte, als er
auch die Interessen der Kleinschiffer in seinen Äußerungen bisher immer im Auge
behalten hatte. Wenn das Binnenschiffahrtsgegesetz in seinen meisten Be-
stimmungen zunächst auf rheinische Verhältnisse zugeschnitten ist, so ist
wohl dies zu nicht geringem Teile auch dem Verein, dessen Eingaben und
den Bemühungen seiner Vertreter bei den verschiedenen Beratungen des
Gesetzesentwurfs, insbesondere bei der Sachverständigen-Beratung im
Reichsjustizamt, zuzuschreiben. So konnte der Verein, als im Jahre 1896
das Binnenschiffahrtsgegesetz in Kraft trat, sagen, daß eine der großen Aufgaben, die
er sich bei seiner Gründung gesetzt hatte, nunmehr vollendet sei. Daß es eines
großen Zeitraums bedurfte, um dies zu erreichen — seit der Begründung des
Vereins und dem in der ersten Denkschrift desselben ausgesprochenen Wunsche nach

einer einheitlichen Regelung des Binnenschiffahrtsrechtes waren ja fast 18 Jahre vergangen — ist dadurch zu erklären, daß im Hinblick auf die geplante Schaffung eines Bürgerlichen Gesetzbuchs und H.-G.-B. für das gesamte Deutsche Reich eine Zeit lang auch die Kodifizierung des Binnenschiffahrtsrechtes bis zum gleichen Zeitpunkt hinausgeschoben wurde — ein Standpunkt, der auf Drängen des Vereines endlich verlassen wurde.

Übrigens war mit dem Inkrafttreten des Binnenschiffahrtsgesetzes die Tätigkeit des Vereines auf diesem Gebiete noch nicht abgeschlossen, und auch in den folgenden Jahren bis zur Gegenwart hat der Verein wiederholt und fast immer schiffahrtsrechtliche Fragen oder Fragen, die sich durch das neue Binnenschiffahrtsgesetz ergaben, zu erörtern gehabt, so die Ergänzungen die das Binnenschiffahrtsgesetz schon durch das Gesetz betr. die freiwillige Gerichtsbarkeit betr. Dispacheverfahren und Schiffspfandrecht, wie auch durch das Einführungsgesetz zum Deutschen Handelsgesetzbuch erfuhr, welches letztere eine ganze Reihe wichtiger Änderungen mit sich brachte. Aber auch die Frage der Verladungsbedingungen, die naturgemäß mit der Änderung der bisherigen gesetzlichen Grundlage gleichfalls einer Revision zu unterziehen waren, wie einzelner Bestimmungen des Schleppreglements rheinischer Schiffahrtsgesellschaften haben den Verein vielfach beschäftigt, desgleichen hat er sich in vieljährigen Verhandlungen mit der Regelung der vielumstrittenen Winterkostenfrage befaßt; es gelang ihm ein alle Teile befriedigendes Übereinkommen betr. die Sätze für Bewachungskosten zustande zu bringen und haben sich dieser im Jahre 1901 erfolgten Übereinkunft fast alle bedeutenden Versicherungs- und Rhein-schiffahrtsgesellschaften angeschlossen. Wenn es ihm im übrigen auch nicht gelang, ganz gleichmäßige und einheitliche Verladungsbedingungen der Schiffahrtsgesellschaften auf dem Rhein zustande zu bringen, so sind doch die vielfachen Anregungen, die er in dieser Hinsicht gegeben hat, die mannigfachen Schritte, denen er sich bei den Schiffahrtsgesellschaften wie bei den verschiedenen Versicherungsgesellschaften unterzog, anzuerkennen, und gewiß sind alle diese Anregungen im Einzelnen nicht auf unfruchtbaren Boden gefallen, und haben da und dort zu angemesseneren und geeigneteren Bedingungen geführt.

Bei der Fülle des Materials kann auf die Einzelheiten der Anregungen und Vorschläge des Vereines auf dem Gebiete des Binnenschiffahrtsrechtes wie der Verladungsbedingungen nicht wohl eingegangen werden; nur soviel mag gesagt sein, daß die wichtigsten Vorschläge auf eine angemessene Regelung der Haftung des Schiffers, auf eine Beseitigung der Rechtszerpflitterung in Schiffahrtsangelegenheiten, auf eine angemessene Gestaltung der Rechtsverhältnisse der Kleinschiffer wie

der Großschiffahrt gerichtet waren. Vieles ist davon in dem neuen Gesetz erreicht worden.

Auch in formaler Hinsicht hat sich der Verein mit der Rechtspflege für die Binnenschiffahrt beschäftigt; er war es nämlich, der wiederholt, schon in der ersten großen Denkschrift, die Zweckmäßigkeit besonderer Rheinschiffahrtsgerichte angriff und die Erlegung derselben durch die ordentlichen Gerichte beantragte, oder doch für eine Beschränkung der Kompetenz der einzelnen Gerichte auf ein bestimmtes Maximum im Werte des Streitobjektes und für Errichtung eines Kassationsgerichtes eintrat. Er hatte mit diesen Bestrebungen, welche er gleich in der ersten Zeit seines Bestehens verfolgte, allerdings wenig Erfolg; später wurden anscheinend infolge des selteneren Vorkommens von Mißständen diese Bestrebungen aufgegeben.

Der Verein hat auch im Jahre 1894 eine Anregung hinsichtlich der Schaffung von Schiedsgerichten in Schiffahrtsstreitigkeiten gegeben, welche allerdings in den beteiligten Kreisen wenig Anklang fand, daher eine Ausgestaltung nicht erfahren hat.

Außer dem Binnenschiffahrtsgesetz und der damit zusammenhängenden Regelung des Dispatchwesens, des Schiffspfiandrechtes und anderer hierher gehöriger Gebiete, haben den Verein gelegentlich auch andere Gesetzesfragen beschäftigt, welche in einem gewissen Zusammenhang mit der Binnenschiffahrt stehen, so der Entwurf eines preußischen Wassergesetzes, über welchen der Verein auf Aufforderung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ein Gutachten abgab, die Novelle zum Reichsstempelgesetz vom Jahre 1900, welche eine neue Belastung für Schiffsfrachtkunden brachte, gegen welche der Verein alsbald in einer Petition an den Reichstag und einer gleichzeitigen Eingabe an den Reichskanzler energisch Stellung nahm, leider ohne Erfolg hinsichtlich der Abänderung des Gesetzes, wohl aber mit dem Erfolge, daß einerseits die ungeheuer lästige Einzelkontrolle, etwa bei der Verzollung in Emmerich, nicht angeordnet wurde, daß ferner Konnossemente im Verkehr von den deutschen Rheinhäfen nach Belgien und Holland nur einer Stempelpflicht von 10 Pf. unterliegen und für die Erfüllung dieser Stempelpflicht zunächst der Ablader bzw. Empfänger aufzukommen hat, sodaß dem Schiffer nur die Aufbewahrung einer Konnossementsabschrift bei Sendungen nach dem Auslande obliegt. Auch für die baldigste Erledigung des Bürgerlichen Gesetzbuches ist der Verein in einer Resolution eingetreten; der Schaffung einer Warrantgesetzgebung für das Deutsche Reich hat er lebhaftes Interesse zugewendet.

Dies über die Tätigkeit des Vereins auf dem Gebiete des Schiffahrtsrechts und anderer Rechtsgebiete, wie der Rechtspflege in Schiffahrtsachen.

Was nun die eigentlichen volkswirtschaftlichen Fragen betrifft, so war es eine, die vor allen anderen dem Verein, wenn auch nicht in der allerersten Zeit seines Bestehens, aber schon bald nachher zu beschäftigen begann und von da immer wieder beschäftigt hat: die für die Entwicklung der Schifffahrt allerdings wichtigste Frage der Konkurrenzierung des Schifffahrtsweges durch die Eisenbahn. Im Jahre 1885 schon hatte der Verein anlässlich einer Versammlung des Westdeutschen Eisenbahnverbandes, in welcher beschlossen worden war, für eine größere Reihe von Waren, welche den Hauptbestandteil der Zufuhr nach Deutschland von der See her über den Rhein bildeten, Ausnahmetarife zu erstellen, in einer Eingabe an den Minister der öffentl. Arbeiten gegen diesen Plan lebhaft Stellung genommen, in welchem er mit Recht die Gefahr erblickte, daß dem Rheinverkehr eine Menge von Gütern weggenommen würde. Seit jener Zeit hat es leider nicht an der Fortsetzung deselben Versuches gefehlt, und ist in systematischer Weise, insbesondere seitens der preussischen Staatseisenbahnen der Rheinverkehr konkurrenziiert worden. Hatte sich der Verein in seiner ersten Eingabe über den Plan von Seehäfen-Ausnahmetarifen für Hamburg und Bremen zu beklagen, durch die ein Teil des Rheinverkehrs abgelenkt werden würde, so gaben ihm später die Herabsetzung der Petroleumfrachten, deren Folge die Zunahme des Petroleumverkehrs in den Hansestädten und der Rückgang in Rotterdam und auf dem Rhein war, die projektierte Ermäßigung der Baumwollfrachten, ferner die geplanten Ausnahmetarife für Mehl, die Erwägung billigerer Stückgut- und Wagenladungsstarife Anlaß zu Erwägungen, die zu weiteren Schritten des Vereins führten. Mit dem 1. April 1889 trat der Stückguttarif beim Export nach außerdeutschen Ländern in Kraft; damals hat noch die Hessische Ludwigsbahn, um der Rheinschifffahrt auch gerecht zu werden, einen gleichen Tarif für alle Transporte eingeführt, welche über die hessischen Rheinhäfen Mainz, Bingen, Worms gehen, und damit die ärgste Gefahr von diesen Rheinhäfen abzuwehren gesucht.

Auch die vom 1. Juli 1889 ab in Kraft getretenen billigeren Baumwoll-Eisenbahntarife ab Bremen vermochten noch keine erhebliche Schädigung der Rheinschifffahrt zustande zu bringen; schwieriger wurde die Lage der Rheinschifffahrt, als die Konkurrenzierungsversuche ihre Fortsetzung in dem sogenannten Levantetarif fanden, welcher sehr ermäßigte Frachtlätze von sämtlichen Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen nach den Seehäfen beim Export nach sämtlichen bedeutenden Levantehäfen und auch Binnenplätzen des Orients gewährte. Der Verein hat sich genötigt gesehen, mit den durch den Levantetarif geschädigten Verkehrsgruppen eine Vorstelligung an die maßgebenden Stellen zu richten. Der Levantetarif wurde aber aufrecht erhalten und in den folgenden Jahren noch erweitert durch

Durchgangstarife nach amerikanischen und anderen asiatischen Plätzen; die Gegenvertretungen des Vereins wie vieler anderer Körperschaften waren unberücksichtigt geblieben. Um sich gegen den Frachtenentgang infolge jener Tarife einigermaßen schadlos zu halten, waren Eingaben vom Verein an die Regierungen einiger Balkanstaaten, Rumänien, Bulgarien gerichtet worden, welche direkte Wasserverbindungen ihrer Küstenplätze nach Antwerpen und Rotterdam planten, somit sich hoffen ließ, daß sich ein verstärkter Güterverkehr von jenen Plätzen nach dem Rhein entwickeln würde. Als die Bestrebungen auf Erweiterung des Staffeltariffsystems weiter andauerten und insbesondere auch in einer viel gelesenen und erörterten Schrift eines an hervorragender Stelle in der preußischen Eisenbahnverwaltung stehenden Mannes allgemeine Beunruhigung hervorriefen, hat der Verein sich dem Votum deutscher Spediteure und vieler mitteldeutschen Handelskammern gegen das Staffeltariffsystem angeschlossen.

Die Eisenbahnverwaltungen haben jedoch auch künftig die Fortsetzung ihrer Konkurrenzierungsbemühungen durchaus nicht unterlassen, sie haben trotz des klaren Standpunktes aller Interessenvertretungen von Handel und Schifffahrt der Binnenschifffahrtsplätze immer mehr den Verkehr auf die Eisenbahnen abzulenken versucht. Zur Verwirklichung dieses Ziels wurde nebst der fortgesetzten Ausbildung der Seehafen-Ausnahmetarife mit dem 1. April 1897 die von der Großindustrie verlangte Ermäßigung der Rohstofftarife in der Form eines Staffeltarifs durchgeführt, welcher gleichfalls, wie dies schon aus der Festlegung der ersten Staffel mit 350 km, also just der Entfernung der Ruhrkohlenzechen von dem bedeutendsten Schifffahrtsplatze des Oberrheins, Mannheim, hervorgeht, nichts anderes beabsichtigte, als auch den Kohlenverkehr möglichst auf die Bahn zu verlegen. Wiederum erhoben fast alle Handelskammern der rheinischen Plätze ihre Stimme und auch der Verein protestierte gegen diese Maßnahme; in einer ausführlichen an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe hat er zu Beginn 1898 die Schädigung des Rheinverkehrs, die Beunruhigung der Schifffahrtskreise durch fortgesetzte, in der ganz eigenartigen Tarifherabsetzung liegende Konkurrenzierung auseinandergesetzt, auf die Gleichartigkeit der Interessen des Kohlenbergbaues, wie des Handels in dieser Frage hingewiesen, und sich auf das energischste gegen den neuen sogenannten Rohstofftarif geäußert. Gleichwohl blieb dieser Rohstofftarif in Kraft; mit dem 1. Oktober 1898 trat hierzu der Stückgustaffeltarif für alle Stationen der preußischen und mancher anderen deutschen Eisenbahnen.

Daß der Verein mit seiner durch mehr als ein Jahrzehnt vertretenen Auffassung, daß derlei Ausnahmetarife auch auf die Wasserumschlagplätze ausge-

dehnt werden müßten, nicht allein stand, beweist ein Votum des bayerischen Eisenbahnrates im Jahre 1892, welcher sich ganz energisch auf die Seite der Gegner der Detarifierung stellte, ja sogar für den Fall, daß solche Detarifierung durch Ausnahmetarife nach den Seehäfen von den Staatseisenbahnverwaltungen angenommen werden sollte, die Gewährung gleicher Tarife für den Verkehr mit belgischen und holländischen Seehäfen mit der Motivierung verlangte, daß die Unterstützung des Exportverkehrs nicht ausschließlich dem Seewege, sondern in gleichem Maße auch dem Verkehr über Fluß-Umschlagsplätze zuzuwenden sei; das war es denn auch, was der Verein auch bisher erstrebt hatte und was in der Folge sämtliche deutschen Rheinschiffahrtsplätze und wirtschaftlichen Vereine in einmütigem Zusammengehen erstrebten. Die Bewegung gegen die Konkurrenzierung der Schifffahrt wurde im Jahre 1901 am ganzen Rhein und Main und anderen Nebenflüssen des Rheins zu einer allgemeinen, und die vereinigten Handelskammern und wirtschaftlichen Vereine des Rheingebiets wandten sich in einer umfassenden Denkschrift an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, indem sie die Gewährung gleicher Ausnahmetarife, wie sie den Seehäfen zugestanden seien, auch für die Rheinschiffahrts-Umschlagsplätze beanspruchten. Zu dieser Denkschrift, welche die Frage in der bis dahin umfassendsten und eingehendsten Weise behandelte, hat auch der Verein reichliches Material beigetragen; nicht wenige der schlagenden Ausführungen derselben beruhen auf dem von dem Verein beigelegten Material.

Wie bekannt, hat gleichwohl diese Denkschrift der Handels- und Schifffahrts-Körperschaften recht wenig Erfolg gehabt. Schon im April 1902 hat sich der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen im preußischen Abgeordnetenhaule ablehnend geäußert, und sein Nachfolger, der gegenwärtige Minister, hat in einem im September v. J. an die Handelskammer in Duisburg gerichteten Bescheide die Wünsche der Handels- und Schifffahrtsvertretungen rundweg abgelehnt, indem er behauptete, von einer Konkurrenzierung der Schifffahrt durch die Eisenbahn könne nicht die Rede sein, die Tarifmaßnahmen derselben seien lediglich vom patriotischen Interesse der Hebung der deutschen Seehäfen beeinflußt; andererseits könne man der Eisenbahn nicht zumuten, jene besonderen Vergünstigungen, durch welche diese Seehäfen gehoben werden sollten, auch der deutschen Rheinschifffahrt, die in der letzten Zeit immer mächtiger aufgeblüht sei, zuzuwenden, um damit ihren eigenen Verkehr zu schädigen. Die Handelskammer Duisburg hat in einer ausführlichen Erwiderung vom April l. J. den Standpunkt des Herrn Ministers bekämpft und zu widerlegen versucht, was vielleicht in wirklicher Weise durch sämtliche an der Frage beteiligte Körperschaften geschehen wäre; es ist zu hoffen, daß bei günstiger und passender Gelegenheit auch andere


Körperschaften, soweit sie sich nicht jetzt schon der Segenäußerung der Duisburger Handelskammer vom April d. J. angeschlossen haben, nochmals zur Sache Stellung nehmen und immer wieder auf die ungleiche Behandlung der Rheinschiffahrtsplätze hinweisen werden.

Inzwischen hatte übrigens der Verein auch in den letzten Jahren wiederholt Gelegenheit, gegen einzelne Konkurrenzierungsbestrebungen Stellung zu nehmen; insbesondere betraf dies die Ausdehnung der Seehafen-Ausnahmetarife auf den Hafen Emden, die Gewährung eines Ausnahmetarifs für Manilahant, die Ausnahmetarife für Kupfer etc. über Emden nach den rheinisch-westfälischen Stationen u. a. m., in jüngster Zeit die geplante Detarifierung von Rohzucker und Melasse beim Transport nach den Seehäfen. Der Verein hat in allen diesen Fragen den gleichen Standpunkt festgehalten, sich in ausführlichen Eingaben und Denkschriften an die Staatsregierung gewendet, leider auch hier ohne den gewünschten Erfolg.

Endlich hat der Verein, um der Binnenschifffahrt einen größeren Einfluß als bisher auf die Tarifmaßnahmen der Eisenbahn zu gewähren, sich im vorigen Jahre mit einer dringlichen Eingabe an die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten gewendet, der Schifffahrt auch Sitz und Stimme in den Bezirkseisenbahnräten zu gewähren. Leider ist auch diese Eingabe unter Hinweis darauf, daß die Interessen der Rheinschifffahrt bereits durch die Vertreter der rheinischen Handelskammern und verschiedener wirtschaftlicher Vereine hinreichend gewahrt seien, von den beteiligten Ressortministern abschlägig beschieden worden.

Ein weiteres großes Gebiet, in welchem der Verein für die wirtschaftlichen Interessen der Rheinschifffahrt tätig war, ist das der Bekämpfung von Schifffahrtsabgaben welcher Art immer, von Erhöhungen der Gebühren und öffentlichen Lasten, die die Schifffahrt trägt.

Der Verein hatte schon im Jahre 1879 die erste Arbeit auf diesem Gebiete zu verzeichnen, als nach Mitteilungen von Abgeordneten, sowie nach offiziellen Meldungen von der Reichsregierung beabsichtigt war, dem Reichstag die Einführung einer Surtaxe d'entrepôt oder Taxe de pavillon dahin vorzuschlagen, daß alle indirekt, also über Holland, Belgien, Frankreich und andere Länder eingeführten überseeischen Produkte mit einem höheren Zoll belegt werden sollten, als diejenigen, welche direkt nach deutschen Häfen gebracht würden. Der Verein hat sich gegen diesen Plan alsbald in einer eingehenden Petition gewendet, in welcher er ausführte, wie außerordentlich schwer die Einführung einer solchen Zuschlagsabgabe speziell die Rheinschifffahrt treffen würde; er belegte dies durch Aufstellungen über die Einfuhr solcher, der geplanten Abgabe unterliegenden Waren und wies auch darauf hin, daß



sowohl der Handels- und Schifffahrtsvertrag mit den Niederlanden, wie die Rheinschifffahrts-Akte eine derartige Abgabe ausschlieÙe. Das Projekt ist auch glücklicherweise niemals verwirklicht worden; zu jener Zeit aber verursachte es große Beunruhigung in den Kreisen der Rheinschifffahrt. Der Verein hat mit seinen Schritten zur Verhütung auch nur eines derartigen Gesetzesvorschlags den dringenden Wünschen der Rheinschifffahrt Rechnung getragen.

Die Frage der Abgaben auf den WasserstraÙen hat den Verein wiederholt beschäftigt. Da durch die Rheinschifffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 die Abgabefreiheit der RheinwasserstraÙe gesichert war, hatte der Verein Abgaben auf dem Rhein nicht zu bekämpfen oder diese Frage für die RheinwasserstraÙe zu erörtern. Gleichwohl kam sie in späteren Jahren zur Sprache, als man damit begann, die auf den märkischen WasserstraÙen seit geraumer Zeit bestehenden Abgaben auch auf andere Kanäle und auf kanalisierte FlüÙe auszudehnen. Der Verein hat dann bei Erörterung dieser Abgabenfrage immer den Standpunkt festgehalten, daß natürliche WasserstraÙen, auch wenn sie einer Regulierung oder selbst einer Kanalisierung unterzogen seien, als solche im Sinne der Reichsverfassung abgabefrei seien. Er hat sich auch an den bezüglichlichen Verhandlungen im Zentralverein zur Sebung der deutschen FluÙ- und Kanalschifffahrt beteiligt und der Resolution desselben gegen Abgaben zugestimmt. Anders liegt die Sache ja bei den neuen großen Kanalprojekten, deren Zustandekommen einzig und allein durch das Zugeständnis einer Abgabe ermöglicht worden wäre.

Nicht minder hat der Verein in verschiedenen Einzelfällen, auf die an dieser Stelle nicht eingegangen werden kann, die Erhöhung von Hafen- und Lagerhausgebühren an einzelnen Plätzen des deutschen Rheingebiets, wie auch in Rotterdam, die zu weit gehende Haftung für Getreidemanco, die Auflegung verschiedener Abgaben und Lasten für die Schifffahrt entschieden bekämpft, das Tarifsystem der Sicherheitshäfen näher erörtert und Änderungen befürwortet und in dieser Hinsicht der Rheinschifffahrt mancherlei Vorteil verschafft.

Auch wo es sonst galt, die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt zu fördern, ist der Verein nicht untätig geblieben. So hat er in der Frage des Anlaufens von Rotterdam durch die subventionierten Postdampfer des Norddeutschen Lloyd, die nach dem Vertrag mit dem Deutschen Reiche nur nach Wahl entweder Antwerpen oder Rotterdam anzulaufen verpflichtet waren und sich für Antwerpen entschieden hatten, wiederholt Schritte getan, insbesondere im Jahre 1897 eine eingehende Petition dem Reichstage unterbreitet, dahingehend, es möchte im Gesetz über die Postdampfschiffverbindungen mit überseeischen Ländern den ostasiatischen Postdampfern die regel-

mäßige Anlandung Rotterdams vorgeschrieben werden. Auch bei späteren Verhandlungen im Reichsamt des Innern ist der Verein ebenso wie mehrere der großen rheinischen Handelskammern, die in gleichem Sinne Stellung nahmen, sehr für eine bezügliche Bestimmung in dem Vertrage mit dem Norddeutschen Lloyd eingetreten, wenn es ihm auch leider so wenig wie den beteiligten Handelskörperchaften gelang, hier einen Erfolg zu erzielen.

Auf sozialpolitischem Gebiete hatte der Verein schon früh Gelegenheit, sich zu betätigen. Schon im Jahre 1884 hat er sich mit dem Krankenkassengesetze befaßt, insbesondere mit Ausarbeitung eines Musterstatuts für Betriebskrankenkassen, welches jedoch nicht allzuviel Benutzung fand, weil die Schiffsmannschaft zumeist in die Ortskrankenkassen untergebracht wurde.

Ferner gab das Zustandekommen des Unfallversicherungsgesetzes dem Verein Anlaß, sich mit dieser Frage zu beschäftigen und zwar hauptsächlich in der Richtung, die Vereinigung der Schifffahrt in einer Berufsgenossenschaft durchzuführen. Diese Bemühungen hat der Verein in den nächsten Jahren fortgeführt und hat in der Tat auch die Bildung einer westdeutschen Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft erzielt, welche die Betriebe aus den Provinzen Westfalen, Hessen-Nassau, einem Teil von Hannover, aus der Rheinprovinz und den süddeutschen Staaten, ferner einem Teil von Thüringen, endlich aus Barmen und Elsaß-Lothringen umfaßt. In den Vorstand der neuen Berufsgenossenschaft wurden eine Reihe von Ausstoßmitgliedern des Vereins berufen.

Weitere Arbeiten des Vereins betrafen den Schutz gegen Unfälle, für welche die Berufsgenossenschaften nicht eintreten, auf dem Wege der Selbstversicherung. Es wurden diesbezüglich in den Jahren 1888—1890 Verhandlungen mit einigen Versicherungsgesellschaften geführt, der Plan einer freiwilligen Versicherung gegen Unfälle erörtert; endlich kam nach mehrfachen, minder günstig verlaufenen Verhandlungen ein bezüglicher Vertrag mit einer Versicherungsgesellschaft zu Stande, dem jedoch nur ein Teil der Mitglieder beitrug. Später wurde die Frage durch Vereinbarung eines solchen Vertrags betr. Haftpflichtversicherung mit mehreren anderen Gesellschaften weiter gefördert.

Kürzlich hat sich der Verein auch anläßlich der Einführung der Unfallversicherung in Holland mit der Frage der Verhütung der Doppelversicherung gegen Unfälle befaßt und die Intervention der Reichsregierung in Holland behufs gegenseitiger Befreiung jener Unternehmungen von der Versicherungspflicht erbeten, welche bereits in anderen Staaten versichert seien.

Auch die übrigen Fragen der Sozialpolitik, insbesondere die Sonntagsruhe, haben den Verein wiederholt beschäftigt. Er hat 1885 anlässlich einer Anfrage des Rheinschiffahrts-Inspektors die großen Bedenken der Einführung obligatorischer Sonntagsruhe in der Schifffahrt auseinandergesetzt und die erheblichen Schädigungen und Erschwerungen des Schifffahrtsbetriebs bei Einführung der Sonntagsruhe betont. In gleicher Weise äußerten sich der Verein und seine Mitglieder anlässlich der Enquête der Reichsregierung in demselben Jahre.

Die Frage der Sonntagsruhe kam sodann 1895 wieder zur Sprache, als von einzelnen Abgeordneten angeregt worden war, in dem Gesetzesentwurf betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt auch eine Regelung der Sonntagsruhe einzuführen. Der Verein richtete damals an den Reichstag eine Petition, in welcher er erklärte, daß weder im Zusammenhang mit dem geplanten Binnenschifffahrtsgesetz, noch überhaupt an sich, eine Durchführung der Sonntagsruhe auf dem Rhein sich rechtfertigen lasse. Der eigentliche Grund der Sonntagsruhe falle übrigens auch bei der Schifffahrt weg, da bei diesem Gewerbe nach der Natur desselben meist mehr Ruhepausen als nötig und erwünscht eintreten, während andererseits in gewissen Fällen eine möglichst intensive, auch durch Sonntagsruhe nicht zu unterbrechende Arbeit notwendig werde. Im übrigen hatte der Verein nur in Einzelfällen Anlaß, sich mit dem Verbot der Sonntagsarbeit zu befassen, so wiederholt betreffs der zollamtlichen Abfertigung an Sonntagen in Emmerich, dann wegen des Verbotes von Kohleneinnahmen und anderen dringlichen Arbeiten des Schifffahrtsbetriebes an einzelnen Rheinorten.

Anlässlich einer Eingabe des Partikulier-Schiffer-Verbandes an den Bundesrat um Einführung der Nachtruhe der Schiffsmannschaft äußerte sich der Verein im Jahre 1897 dahin, die Binnenschifffahrt sei kein Gewerbe, welches regelmäßig bei Nacht betrieben werde, ein Maximalarbeitstag sei hier nicht am Platze, da weder die Dauer der Arbeit eine übermäßig lange sei, noch die Gesundheit der im Schifffahrtsbetriebe beschäftigten Personen durch die Arbeitszeit irgend gefährdet werde; Nachfahrten fänden übrigens in sehr geringem Umfange auf dem Rhein statt; eine Regelung der Nachtruhe für die Binnenschifffahrt sei daher abzulehnen. Die Frage hat auch 1899 und 1900 noch gespielt, indem der Verein sowohl auf eine Anfrage der Rheinstrombauverwaltung wegen Einführung einer Mindestruhezeit des Schiffspersonals über die gleiche Petition sich zu äußern hatte und sich auch an den dieser Frage gewidmeten eingehenden Verhandlungen des Zentralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Canalschifffahrt beteiligte und dieselbst durch seine Vertreter in gleichem Sinne Stellung nahm. Der Verein hat seiner Eingabe gegen die Regelung

der Nachtruhe ein umfangreiches Material betr. die Anzahl der Fahrstunden, der Fahrtage der Dampfer, über den Krankenstand, Krankheitstage der Schifffahrt, über den Mangel an Schiffsbemannung und dergl. mehr beigegeben.

Außer den Fragen der sozialen Gesetzgebung haben auch Lohnfragen und Fragen der Regelung der Arbeitszeit den Verein beschäftigt; der Ausschuß hatte beschlossen, auch solche Fragen in Erwägung ziehen zu wollen. Der Verein hat demgemäß sowohl 1890 wie 1900, als es sich um Regelung der Schweizerlöhne handelte, wie 1896/97 in der Frage der Erhöhung der Steuermannslöhne am Oberrhein sich an den bezüglichen Verhandlungen beteiligt, wie auch im Kreise seiner Mitglieder diese Lohnfragen beraten und stets einen den betreffenden Schiffsleuten wohlwollenden Standpunkt eingenommen.

Einer Anregung, welche an den Verein herantrat, eine gleichmäßige Regelung der Arbeitszeit in den Rheinhäfen herbeizuführen, konnte er nicht stattgeben, weil er eine solche einheitliche Regelung für undurchführbar hielt; hingegen trat er für gleichmäßige Regelung der Zollabfertigungsfunden ein.





IV. Arbeiten des Vereins auf dem Gebiete der Strompolizei und Schiffahrtstechnik.

Ein drittes Gebiet, das der Verein in dem von ihm gewählten Wirkungskreise zu bearbeiten hatte und das ihm reichliche und regelmäßige Beschäftigung gab, war das der Strompolizei und Schiffahrtstechnik. Eine Fülle einschlägiger Fragen, auf die hier näher einzugehen ganz unmöglich ist, wurden im Laufe der 25 Jahre Vereinstätigkeit erledigt. Wie der Verein auf der einen Seite dahin streben mußte, eine möglichst tadellose vorzügliche Wasserstraße für den Schiffahrtsverkehr zu erreichen, wie er in zweiter Hinsicht die wirtschaftlichen Erfolge der Rheinschiffahrt durch eine angemessene Schiffahrtsgesetzgebung, durch Abwehr von Bestrebungen, welche diese Erfolge zu beeinträchtigen geeignet waren, durch besondere Maßnahmen zur Beförderung des wirtschaftlichen Gedeihens, durch geeignete Intervention in sozialpolitischen Dingen zu sichern und zu schützen bestrebt war, so war es naturgemäß seine weitere, wenn auch nicht größere, aber doch mindestens ebenso naheliegende Aufgabe, die Fragen, die die Regelung des Schiffahrtsverkehrs in polizeilicher Hinsicht, die Förderung desselben in technischer Beziehung betrafen, zu studieren und einer geeigneten Lösung zuzuführen. Schon in seiner ersten Denkschrift hatte der Verein auf alle der Schiffahrt lästigen Punkte der Strompolizei-Ordnung hingewiesen und eine Reihe von Wünschen für Erleichterung des Schiffahrtsverkehrs ausgesprochen, wie er andererseits schon in dieser Denkschrift sich gegen manche Punkte geäußert hatte, in welchen die Sicherheit des Betriebs nicht genügend gewährleistet erschien. Letzteres betraf beispielsweise die Verleihung und Entziehung von Schifferpatenten, die Ausbildung der Schiffsmannschaft, es betraf einzelne Signalvorkehrungen u. dgl. m. und in vielen dieser Punkte hatte der Verein, wenn auch nicht immer gleich, die Genugtuung, es zu erleben, daß der ursprüngliche, oft ablehnende Standpunkt der Strombaubehörden, insbesondere der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, ein anderer

geworden ist. Die letztere Behörde hatte beispielsweise, nachdem sie sich zunächst ablehnend verhalten hatte, im Jahre 1894 sich dahin geeinigt, daß die Erteilung und Entziehung von Schifferpatenten ungleich vorsorglicher behandelt werden müsse, als dies bisher unter dem System einer absoluten Gewerbefreiheit geschehen sei, und so ist es in manchen anderen Fragen auch gegangen.

Wenn auch nun auf die Einzelheiten dieses Gebiets hier nicht eingegangen werden soll, so mag doch wenigstens erwähnt werden, daß der Verein schon kurz nach seiner Gründung sich mit einem von der Rheinflrombauverwaltung vorgelegten Entwurf zur teilweisen Abänderung der Schiffahrtspolizei- und Floßordnung befaßte und diesen Entwurf für nicht geeignet erklärte, die vorhandenen Übelstände zu beseitigen, daß er damals schon eine Kommission von Vereinsmitgliedern mit der Aufgabe betraute, die ganze Schiffahrts-Polizei-Ordnung einer gründlichen Prüfung zu unterziehen und sich der Regierung behufs weiterer Beratung der wünschenswert erscheinenden Abänderungen zur Verfügung zu stellen. Diese allgemeine große Frage des Strompolizeiwesens hat dann eine Reihe von Jahren geruht, aber in den Jahren 1885/1886 u. ff. hatte sich der Verein über die Frage einer Revision der Schiffahrts-Polizei- und Floß-Ordnung — das erstemal hatte es sich nur um einzelne Bestimmungen derselben gehandelt — zu äußern. Aus der ursprünglichen, mehr in redaktionellem Sinne gedachten Arbeit des Vereins hatte sich mehr und mehr eine sachliche Revision der ganzen Verordnung entwickelt. Der Verein sammelte durch eine Rundfrage bei seinen Mitgliedern umfangreiches Material und unterbreitete dies der Rheinflrombauverwaltung; er stellte sich dabei auf den Standpunkt, kleine Widersprüche auszugleichen und nicht bewährte Neuerungen lieber nicht vorzuschlagen, weil es nirgends gefährlicher und kostspieliger sei, von bestehenden, mehr oder weniger erprobten Vorschriften abzugehen, als gerade im Schiffahrtsbetriebe. Die endgültige Redaktion der Schiffahrts-Polizei und Floß-Ordnung gelangte Ende 1887 zur Veröffentlichung. Aber auch in den 90er Jahren, 1894, 1895, 1896 hatte der Verein mit dieser Angelegenheit zu tun. Die Zentralkommission nahm in dem ersterwähnten Jahre wiederum eine gründliche Revision der Schiffahrts-Polizei-Ordnung vor; aus diesem Anlasse wurde auch der Verein von verschiedenen Behörden bezüglich der einzelnen Abschnitte dieser Polizei-Ordnung befragt, ob und welche Änderungen sich empfehlen würden. Der Verein hat mit Rücksicht auf die früheren Beschlüsse in dieser Angelegenheit die Strompolizei-Ordnung darum nochmals einer Durchsicht unterzogen und über viele Punkte, insbesondere Signalwesen, Fahrvorschriften, Bakenanbringung, Floßbreite u. a. m. Äußerungen abgegeben. Nebst dieser gutachtlichen Tätigkeit in der allgemeinen Frage hatte der Verein eine

Reihe von Äußerungen über einzelne Fragen zu verzeichnen, so bezüglich der Aichtung der Schiffe, in welcher Hinsicht der Verein den Standpunkt vertrat, daß die Einführung der obligatorischen Aichtung der Schiffe durchaus wünschenswert sei, selbstredend aber unter Vermeidung der mehrmaligen Aichtung desselben Schiffes. Erst nach einer Reihe von Jahren gelang es ihm, günstigen Bescheid dahin zu erzielen, daß die Frage des Mangels einer obligatorischen Aichtung von der Zentralkommission einer neuen Erörterung und Regelung zu unterziehen versprochen wurde. Wohl zu nicht geringem Teile ist es auf seine Bemühungen zurückzuführen, daß 1898 eine internationale Übereinkunft über die Aichtung der Binnenschiffe zu Stande kam, welche wiederum dem Verein Anlaß bot, betreffs der Ausführungsvorschriften Schritte zu tun, um Härten wegen der Forderung alsbaldiger Neuaichtungen zu vermeiden.

Auch für die Regelung der Gewerbe-Inspektion für die Rheindampfer, die in besonderer Weise organisiert werden sollte, hat der Verein sein Interesse bekundet und sich dahin ausgesprochen, daß hierdurch schwere Mißstände, insbesondere unkorrekte Belastung der Ventile beseitigt, die Sicherheit der Rheinschiffahrt wesentlich erhöht werden dürfte.

Die Frage der besseren Bekakung des Schifffahrtsweges, ähnlich wie in Holland, hat der Verein durch Jahre behandelt, er hat diese Arbeiten mit den Bestrebungen für eine Revision der Schifffahrts-Polizei- und Floß-Ordnung verbunden und diesem Gedanken wiederholt in mehreren Vorstellungen an den Oberpräsidenten wie an den preußischen Handelsminister Ausdruck gegeben; er sprach sich insbesondere auch für Anstellung von Bakenmeistern an wichtigen Verkehrspunkten aus.

Auch bezüglich der Einrichtung und Verbesserung der Wahrstaunen an verschiedenen Punkten des Rheinstroms, wie betreffs der Aufhebung überflüssig gewordener Wahrstauneposten hat der Verein in zahlreichen Fällen Schritte gethan; noch in jüngster Zeit ist er mit der Regelung der Wahrstau von Flößen am Mäuleturn befaßt gewesen. Überhaupt hat er der Regelung des Flößereibetriebes auf dem Rhein besonderes Augenmerk zugewendet. Infolge der fortgesetzten Zunahme der Flöße waren aus Schifffahrtskreisen Beschwerden an den Verein gelangt, namentlich über die viel zu große Breite der Flöße, die ungenügenden Schleppdampfer und das nicht ausreichende Wahrstaunen. Der Verein hat sich mit dieser Frage näher befaßt und in Eingaben an die Strombauverwaltung eine Einschränkung der bisher zulässigen Breite der Flöße befürwortet.

Auch der Frage der Behinderung des Verkehrs durch Schiffbrücken, Badeanstalten, hat sich der Verein wiederholt angenommen; er hat schon 1884 und

Später wiederholt gegen die Verlegung der Mainzer Schiffbrücke nach Mühlheim am Rhein, der Wormser nach Oppenheim Stellung genommen; er hat bei dem Plan der Neuanlage der festen Brücke in Düsseldorf die Breite der Öffnungen der Brücke wiederholt in Erörterung gezogen und bezügliche Wünsche den maßgebenden Stellen unterbreitet; er hat auf der anderen Seite dort, wo eine Brücke für den Rheinverkehr nicht bedenklich erschien, der Erbauung derselben durchaus sympathisch gegenübergefunden, wie bei dem Projekt einer Brücke zwischen Ruhrort und Homberg. Im Allgemeinen hat er stets den Standpunkt vertreten, Schiffbrücken, welche immer ein Hindernis des Stromverkehrs darstellen, möchten nach Möglichkeit durch feste Brücken ersetzt werden; so hat er kürzlich die Umwandlung der Weseler Schiffbrücke in eine feste Brücke beantragt. Gegen die Anbringung von Badeanstalten dort, wo sie geeignet sind, die Schifffahrt zu benachteiligen, ist der Verein wiederholt, schon in der ersten Zeit seines Bestehens, 1879, wie auch 10 Jahre später vorstellig geworden; in dem zweiten Falle ist die Frage Gegenstand eingehender Verhandlungen gewesen und wurde der Rheinstrombauverwaltung hierüber ausführlicher Bericht erstattet.

Die Verordnungen über den Transport leicht entzündlicher, dann auch giftiger und ätzender Stoffe, deren Erlaß der Verein 1891 anregte, haben ihn wiederholt beschäftigt; so lehrt er für die Sicherheit des Schifffahrtsbetriebes eintrat, so sehr warnte er vor zu stroffer Anwendung der Vorschriften. Auch betreffs der Feuerlichkeit der Schiffe in den Häfen hat er Erhebungen gepflogen.


Mit der Frage der Schiffsbemannung und den hierüber erlassenen Vorschriften hat sich der Verein wiederholt und erst in jüngster Zeit wieder beschäftigt, als ein bezüglicher Entwurf der Zentralkommission vorgelegt wurde; er hatte auch wiederholt mit der Frage der Dienstbücher der Schiffsmannschaft und anderen Ordnungsvorschriften zu tun.

Abgesehen von den Fragen der Strompolizei hat sich der Verein auch mit den verschiedensten Angelegenheiten befaßt, welche die Erleichterung des Schifffahrtsverkehrs, die Vermeidung von Verzögerungen in den Schiffstransporten, die Verhütung von Lasten und Abgaben mancherlei Art, wie die rechtzeitige Benachrichtigung der Schifffahrt bei Verkehrshindernissen u. d. betrafen; wir haben eine Reihe dieser Arbeiten des Vereins schon in früheren Abschnitten erwähnt, so die verschiedenen Schritte und Eingaben, die der Verein in Sachen der Verzögerung der Schifffahrt durch Sonntagsruhevorschriften unternahm, die Beschwerden, die er gegen mannigfache Gebühren und Abgaben, zu hohe Hafengelder, ungünstige Tarife u. dgl. erhob. Wir hätten hier noch kurz der vielfachen Bemüh-

ungen zu erwähnen, welche insbesondere die Beschleunigung der Zollabfertigung in Emmerich betrafen, die von Erfolg gekrönten Schritte gegen die Gewichtsangabe in Buchstaben bei der Verzollung der Schiffsgüter in Emmerich, endlich die regelmäßige Benachrichtigung der Schiffsahrtsgesellschaften von Hemmnissen des Schiffsahrtsverkehrs. Der Verein ist in dieser Hinsicht überhaupt bemüht gewesen, alle Strompolizeilichen und sonstige hierher gehörigen Verordnungen, von denen er durch die Freundlichkeit der Rheinstrom-Bauverwaltung rechtzeitig Mitteilung erhielt, den einzelnen Schiffsahrtsgesellschaften zur Kenntnis zu bringen und ihnen damit unter Umständen ganz wesentliche Dienste zu leisten. Es darf bei diesem Anlasse hervorgehoben werden, daß die königl. Rheinstrom-Bauverwaltung, wie sie überhaupt mit großem Wohlwollen dem Vereine in seinem gesamten Wirkungskreise entgegenkam, insbesondere in allen Strompolizeilichen Fragen stets die vorgetragene Bitten und Wünsche in wohlwollendste Erwägung gezogen, noch mehr, in allen wichtigeren Fragen den Verein vorerst zur gutachtlichen Äußerung aufgefordert hat. Der Verein schuldet hierfür der Rheinstrom-Bauverwaltung lebhaftesten Dank und Anerkennung.

Endlich hatte der Verein sich auch mit Schiffsahrtstechnischen Fragen zu befassen gehabt, wenn auch auf diesem Gebiete naturgemäß, da er nicht sowohl eine technische als eine wirtschaftliche Vereinigung darstellt, seine Wirksamkeit eine erheblich geringere gewesen ist. Er hat insbesondere sich befaßt mit der geplanten Festlegung der Schiffsgrößen, wobei er eine Festlegung der größten Abmessungen als äußerst bedenklich für die Schiffsahrt bekämpfte. Er hat, wie wir dies oben des näheren ausführten, sich mit der Frage der Schiffsahrt befaßt; er hat im Floßverkehr sowohl die Frage der Floßdimensionen wie der Motoren zum Floßtransport erörtert; er hat neuen Baggermaschinen sein Interesse zugewendet, er hat die von der königl. Strombauverwaltung angeregte Frage von Rauchverzehrsapparaten studiert und seine Mitglieder zu diesbezüglichen Versuchen aufgefordert; er hat, um den Beschwerden über das lärmende Weckleuten der Schleppzüge abzuwehren, Studien über Apparate und Einrichtungen gemacht, welche geeignet wären, die lärmenden Wecksignale durch Verständigung von Fahrzeugen auf elektrischem Wege zu ersetzen; er hat in seinen Sitzungen wiederholt die Frage der technischen Einrichtungen von Häfen, Lagerhäusern u. ä. besprochen. So ist auch dieses Gebiet von seiner Wirksamkeit nicht unberührt geblieben, so wenig als irgend ein anderer, zum großen Gesamtgebiete des Binnenschiffsahrtswesens gehörender Zweig.






V. Allgemeine Wirksamkeit des Vereins zur Hebung des Schiffahrtsgewerbes. Beziehungen zu Behörden und anderen Körperschaften.

Don seiner Begründung an ist der Verein bemüht gewesen, der Schiffahrt eine mehr beachtete und angelehener Stellung zu verschaffen. Er hat diese Wirkung zunächst durch seine allgemeinen Arbeiten betr. Schaffung eines Binnenschiffahrtsgesetzes und Sicherung und Hebung der volkswirtschaftlichen Stellung des Schiffahrtsgewerbes zu erzielen gesucht; er ist nicht minder für die Hebung der Bildung der Schiffsmannschaft durch Begründung von Schifferstulen bemüht gewesen. Er hat aber auch speziell das Ansehen der Binnenschiffahrt bei den Behörden sowohl wie bei den Körperschaften durch Pflege der Beziehungen zu denselben, wie andererseits dadurch zu fördern gesucht, daß er jederzeit seine Arbeit in den Dienst des Gemeinwohls gestellt und in allen seinen Wirkungskreis betreffenden Fragen, soweit es irgend möglich war, Material gesammelt und zur Verfügung gestellt hat. Wenn heute die Rheinschiffahrt sich eines anderen Ansehens sowohl bei den maßgebenden Verwaltungsstellen wie im Kreise der Handelskammern und wirtschaftlichen Körperschaften erfreut, so ist auch dies wohl zum Teil auf die unausgesetzten Bemühungen des Vereins zurückzuführen. Als der Verein gegründet wurde, fand er zunächst nicht allzu freundliches Entgegenkommen sowohl bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt wie bei manchen anderen Behörden, und doch konnte schon wenige Jahre später der Jahresbericht des Vereins darauf hinweisen, daß die Stellung des Vereins eine wesentlich andere geworden sei, daß er von den Behörden gehört werde und daß seine Wünsche in wiederholten Fällen Beachtung gefunden hätten. Es ist dem Verein durch sein stets sachgemäßes Vorgehen insbesondere gelungen, es bei den Behörden dahin zu bringen, daß in wichtigen Schiffahrtsfragen keine Entscheidung getroffen wurde, ohne vorher

den Verein als Vertreter der Rheinschiffahrt zur gutachtlichen Äußerung heranzuziehen; in der preußischen Rheinschiffahrts-Kommission hat der Verein durch mehrere seiner Mitglieder Vertretung gefunden.

Der Verein ist auch nie ablieks gestanden, wenn es galt, durch gemeinsames Vorgehen der Interessenten größere Erfolge zu erzielen. Er hat sich schon 1880 an einer gemeinsamen Versammlung von Handelskammern und wirtschaftlichen Vereinigungen beteiligt, welche die Bewegung für Schaffung eines Binnenschiffahrtsgesetzes inauguriert hat, wie er 20 Jahre später an den gemeinsamen Arbeiten der rheinischen Handelskammern und wirtschaftlichen Körperschaften zur Bekämpfung der Konkurrenzierung der Rheinschiffahrt durch die Eisenbahn teilnahm. Er hat in der Zwischenzeit, von der ersten Zeit seines Bestehens an bis heute, in vielen Fragen mit anderen Körperschaften zusammengearbeitet, in manchen Fragen, insbesondere auch, wo es allgemeine Schiffahrtsinteressen galt, mit anderen Schiffahrtsvereinen, wie er auch wiederholt einzelne Schiffahrtsunternehmungen und Kleinschiffer anregte, sich den Bestrebungen des Vereins anzuschließen. Er ist Mitglied des Zentralvereins für Sebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt und des deutsch-österreichisch-ungarischen Binnenschiffahrtsverbands geworden; er hat sich an den internationalen Binnenschiffahrts-Kongressen regelmäßig beteiligt und manches seiner Mitglieder hat an den Verhandlungen dieser Kongresse hervorragenden Anteil genommen. Zur würdigen Feier des 50jährigen Jubiläums der königl. Rheinstrombauverwaltung hat der Verein die nötigen Veranstaltungen getroffen und gemeinsam mit anderen Körperschaften dieser ausgezeichneten Behörde in dankbarer Anerkennung ihrer großen Verdienste um die Rheinschiffahrt eine Adresse überreicht. Mehr als bei einem anderen Anlasse trat hier die gewaltige Entwicklung der Rheinschiffahrt in den letzten Jahrzehnten und die Anerkennung der Bedeutung derselben für Staat und Volkswirtschaft zu Tage, und der Verein durfte schon damals mit Genugtuung auf dieses Ergebnis zurückblicken.


Wenn es zum Schluß gefaßt ist, einige persönliche Verhältnisse des Vereins zu erwähnen, so mag hier vor allem der früheren Vorstehenden des Vereins gedacht werden, des ersten Vorstehenden, Direktor Paul von der Frankfurter Aktiengesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt, welcher durch fast 14 Jahre an der Spitze des Vereins stand, in einer Zeit, in welcher die feste Konsolidierung des Vereins und die grundlegenden Arbeiten desselben besonderen Fleiß und Zähigkeit erheischten, der folgenden Vorstehenden, Direktor Lindenmeyer-Ludwigshafen, der von 1891 bis 1893 und Kommerzienrat Keßler-Mannheim, der vom Jahre 1893—1900 den Verein leitete. Auch diese beiden Herren sind ihren Pflichten in hervorragender



Weise nachgekommen, und auch ihnen hat der Verein viel zu verdanken. Leider deckt den ersten wie den dritten Präsidenten des Vereins schon die kühle Erde; der Verein durfte in seinem Nachruf von jedem von ihnen sagen, daß die deutsche Binnenschifffahrt an ihm einen ausgezeichneten Fachmann und hervorragenden Förderer ihrer Interessen, der Verein einen trefflichen Vorstehenden verloren habe. Seit dem Jahre 1900 steht der Verein unter der Leitung des gegenwärtigen Vorstehenden, Direktor Ed. Meyer-Frankfurt a. M. Der Ausschuß des Vereins besteht außer dem Genannten derzeit aus den Herren: Direktor Kayser-Köln, Direktor Knecht-Mannheim, Direktor Krauß-Düsseldorf, 1. Stellvertr. Vorsitzender, Gerhard Küchen-Mülheim a/Ruhr, Kommerzienrat Melchers-Mainz, Direktor Ott-Ruhrort, 2. Stellvertr. Vorsitzender. Die Geschäftsführung des Vereins, welche in den ersten Jahren mehrfach gewechselt hatte, lag von 1880 bis Ende 1898, nahezu 19 Jahre, in den Händen des bewährten Sekretärs des Vereins, Dr. Landgraf, der mit außerordentlichem Eifer bestrebt war, die Arbeiten des Vereins zu fördern und aus dessen Feder eine große Anzahl von Entwürfen zu Denkschriften und Eingaben des Vereins stammen; auch seiner trefflichen Leistungen sei hier besonders gedacht. Seit 1899 ist die Geschäftsführung dem Syndicus der Frankfurter Handelskammer, Dr. jur. Batschek, übertragen. Der Verein hatte sich aber auch immer der Mitarbeit hervorragender Fachleute zu erfreuen, und mehr oder minder haben während der ganzen Zeit seines Bestehens alle seine Mitglieder — und dem Vereine gehörten im Laufe der Zeit fast alle irgend bedeutsamen Schiffahrtsgeellschaften und Schiffsrheder des Rheins als Mitglieder an — sich an den Arbeiten des Vereins beteiligt, dessen Leitung ja in beständiger Fühlung mit allen Mitgliedern war und in jeder bedeutamen Frage eine Enquête im Kreise der Mitglieder veranstaltete.

Als Vereinigung von Schiffahrtsgeellschaften und einzelnen Rhedern des Rheins glaubte der Verein die klarste und ungefrübteste Vertretung der Rheinschifffahrt zu sein. Er hat daher die an ihn herangetretene Anregung, sich auch auf alle, mit der Schifffahrt irgend in Zusammenhang stehenden Gewerbe, wie auf Spediteure, Schiffsmakler, Kohlenhändler und dergl., auszudehnen, abgelehnt, und auch, als er, um den Verein in eine festere Form zu bringen, sich Satzungen gab, in denselben die Mitgliedschaft auf wirkliche Schiffahrtsunternehmungen beschränkt, ohne damit irgend eine unfreundliche oder ablehnende Haltung gegenüber benachbarten und befreundeten Verkehrsgewerben einnehmen zu wollen.

Wir glauben, in Vorstehendem die Entwicklung des Vereins und seine Tätigkeit in den ersten 25 Jahren seines Bestehens, wenigstens in knapper Skizze, dar-



gestellt zu haben, wenn es auch naturgemäß nicht entfernt möglich war, die reiche und ausgebreitete Wirksamkeit des Vereines in allen Einzelheiten zu verfolgen. Viel von dem, was er ursprünglich erstrebt, und was anfänglich als unrichtig bezeichnet, als zwecklos oder undurchführbar verworfen wurde, ist heute erreicht. Manche Ansicht und Auffassung des Vereines, die damals noch vereinzelt dastand, ist zum Gemeingut geworden und wird heute nirgends mehr bestritten. In manchen Fragen hat er die Genugtuung, wenn auch oft spät, erlebt, daß Vorschläge, die anfangs lebhaftem Widerstande begegneten, schließlich doch ganz oder wenigstens zum Teil verwirklicht wurden. Auf manchem Gebiete freilich hat auch eine Jahrzehnte lange Arbeit nicht hingereicht, Erfolge zu erzielen, so insbesondere in den Bestrebungen gegen die Tarifpolitik der Eisenbahnen. In manchen Fragen wird er ja wohl auch mit seinen Vorschlägen nicht immer das Richtige getroffen haben, wie ja Niemand, kein Fachmann und keine Körperschaft, sich ganz von Irrtum freisprechen kann; aber er darf vielleicht eines von sich behaupten, wie dies jede auf ernstem Streben von Fachgenossen beruhende Vereinigung von sich sollte sagen können: Stets das Beste gewollt und zur Erreichung der gesteckten Ziele die besten Kräfte aufgewandt zu haben!



Druckerei August Offerrieth, Frankfurt a. M.