

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

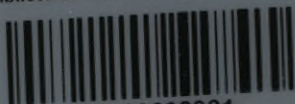
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

II

L. inw.

4670

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298921

Die Wasserstrassen

ein- und zweigleisige Volkswirtschaft

Verlag
1912

X
2.268

Die Wasserstrassen

in der

elsass-lothringischen Volkswirtschaft

von

Karl Eichelmann

Doktor der Staatswissenschaften.

4/1
F. Nr. 26620



Strassburg i. E.

Eduard van Hauten

1905.

F. 3
139

x
2268



II 4670

Akc. Nr. 2945/50

Meiner Mutter.

Die Wasserstrassen

in der

elsass-lothringischen Volkswirtschaft.

	Seite
I. Einleitung	1
II. Die Entstehung des elsass-lothringischen Kanalnetzes als Glied des französischen	5
III. Die Wasserstrassen in Elsass-Lothringen.	
1. Die Kanäle.	11
2. Der Rhein	19
IV. Der Verkehr auf den elsass-lothringischen Wasserstrassen.	
1. Auf den Kanälen	26
2. Auf dem Rhein bei Strassburg	39
V. Die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstrassen, besonders im Hinblick auf eine künftige regelmässige Rheinschifffahrt.	
1. Das Verhältnis zur Landwirtschaft	46
2. Die Bedeutung der Wasserstrassen für die Forstwirtschaft.	71
3. Die Bedeutung für die Gross-Industrie des Landes. .	79
a) Die lothringische Bergwerks- und Hüttenindustrie	80
b) Die Textilindustrie im Ober-Elsass	96
VI. Die Wasserstrassen und die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen	110
VII. Der Anschluss des elsass-lothringischen Kanalnetzes an den Mittelrhein	124
1. Das Rheinregulierungsprojekt	128
2. Das Kanalprojekt	142
3. Die Bodenseeregulierung.	149
4. Gegenwärtiger Stand der Verhandlungen	153
VIII. Schlussbetrachtung	156
Beilage: Übersichtskarte der schiffbaren Wasserstrassen in Elsass-Lothringen.	

Vorwort.

„Billiger Bezug der Rohstoffe, billige Versendung der Erzeugnisse sind heutzutage äusserst wichtige Hilfsmittel im allgemeinen Wettkampf, und die Frage der gewerblichen Entwicklung, von der das Gedeihen des Nationalwohlstandes so wesentlich abhängt, spitzt sich immer mehr zu einer Frachtfrage zu.“
(van der Borcht.)

Das elsass-lothringische Wasserstrassennetz hat man bisher in der Literatur nur flüchtig berührt. Die grossen geschichtlichen und wirtschaftlichen Darstellungen der Rheinschifffahrt gingen auf dies Gebiet nur ein, wo bei ihrer Aufgabe Zusammenhänge mit Elsass-Lothringen anzutreffen sind. Die Kanäle in Elsass-Lothringen wurden aber unabhängig von der Oberrheinschifffahrt, welche in jener Zeit ihrem Niedergang entgegenging, angelegt, sodass der Berührungspunkte äusserst wenige sind. Zudem interessierten diese Kanäle vor 1870 als zu einem fremden Reiche gehörig, die deutschen Schriftsteller in geringerem Masse.

Seit der Lostrennung Elsass-Lothringens von Frankreich spricht man von einem elsass-lothringischen Kanalnetz.

Durch seine Isoliertheit ist dasselbe für die deutschen Absatzgebiete und für den Bezug von Rohstoffen aus entfernteren Gegenden so gut wie unvorhanden und konnte sich somit nur seine lokale Bedeutung für Elsass-Lothringen erhalten; es ist daher die Aufgabe, den Handel und die in Betracht kommende Industrie auf die Vorteile dieser Wasserstrassen und auf die Möglichkeit der Hebung des Verkehrs

auf denselben hinzuweisen, insbesondere da die gegenwärtig lebhaft erörterte Frage des Anschlusses dieses Kanalnetzes an den schiffbaren Rhein durch den Beschluss des Gemeinderats der Stadt Strassburg vom 19. Juli 1905 zu einem gewissen Abschluss gekommen ist.

Die Stellung der Landwirtschaft zu den Wasserstrassen, die Vorteile der Forstwirtschaft und der Gross-Industrie, welche durch die Verbesserung der schiffbaren Wasserstrassen des Landes begründet werden, sowie das Verhältnis zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen in Elsass-Lothringen sind Gegenstand der Untersuchung.

Der Stand der alten und heute sehr in den Vordergrund getretenen volkswirtschaftlichen Aufgabe des Anschlusses Elsass-Lothringens an den schiffbaren Rhein wird im Schlusskapitel in seiner Entwicklung dargestellt und kritisch beleuchtet.

An dieser Stelle sei allen denen noch einmal gedankt, welche zum Zustandekommen der Arbeit durch Bereitstellung von Material und Auskunfterteilung beigetragen haben. Insbesondere schulde ich Herrn Professor Dr. Wittich in Strassburg für die Anregung zu dieser Arbeit und Herrn Professor Dr. Fuchs in Freiburg für die gefällige Übernahme des Referates derselben meinen ergebensten Dank.

I. Einleitung.

Die Verkehrsmittel werden in den verschiedenen Systemen der politischen Ökonomie als überaus bedeutungsvolle Faktoren der gesamten menschlichen Wirtschaft geschildert, als Institutionen, welche in das Leben der Allgemeinheit mit jeder Neuerung immer wieder tief eingreifen. Mögen sie Wasserstrassen, Landstrassen oder Eisenbahnen heissen, mit jeder Neueinführung bedingte der dadurch entstandene Verkehr eine Umgestaltung und Verschiebung der bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse. Es genügt für diese Behauptung der einfache Hinweis auf die Welt vor der Erfindung der Eisenbahnen und nach derselben. Durch die ungeahnte zeitliche Abkürzung des Weges, den die Güter vom Produzenten zum Konsumenten zurückzulegen haben, wurden sie die Basis, auf welcher das Hauptgebäude der neueren Volkswirtschaft im Bau begriffen ist. Den besten Beweis, dass das Verkehrsmittel sich bewährt hat und direkt und offensichtlich in den Wirkungskreis eines jeden, selbst des kleinsten Mannes, seinen Einfluss geltend zu machen verstand, liefert uns der Blick auf eine heutige Eisenbahnkarte. Bis in die entlegensten Gebirgsdörfer sind Schienen gelegt, welche den dort lagernden Reichtum erschliessen oder einem bisher abgeschlossenen Volke den Anschluss an den Weltverkehr ermöglichen. Die grossen Strecken werden von tausenden von Waggons durchfahren, sodass einzelne Schie-

nenstränge ein Mehr kaum noch ertragen können und zur Entlastung des sehr gesteigerten Verkehrs hin und wieder schon vorgeschlagen wird, Parallelstrecken zu bauen. Jedemfalls kommen bei der Neuanlage von Eisenbahnen gegenwärtig nur noch Zweigstrecken in Betracht zum Ausbau des grossen Netzes; grössere Orte gibt es bei uns wohl nicht mehr, die nicht mit einander durch einen Schienenweg verbunden wären.

Wo jedoch der Massengüterbeförderung eine Wasserstrasse zur Verfügung steht, greift der Verkehr heute noch, wie zur Zeit vor der Eisenbahn, zu diesem zwar langsameren, aber wegen seiner Billigkeit sehr bevorzugten Transportmittel.

Ehemals kamen bei der Anlage von Wasserstrassen sowohl der Personen- wie der Güterverkehr in Betracht, ferner waren das militärische Interesse, sowie die Zwecke der Verwaltung ausschlaggebend für den Weg, den eine Wasserstrasse zu nehmen hatte. So war Frankreich bei der Anlage seines Kanalnetzes, das längst vor der Erfindung der Eisenbahnen projektiert war, darauf bedacht, den Norden mit dem Süden, den Osten mit dem Westen und sämtliche Küsten und sonstigen Grenzpunkte mit dem Zentrum zu verbinden, also in derselben Weise, wie man heute etwa Bahnen baut. Wenn die kostspieligen Projekte nicht alle verwirklicht wurden, so ist dies nur dem Umstande zu verdanken, dass inzwischen die Bahnen den Hauptteil der Aufgaben der Wasserstrassen an sich genommen haben.

Heute legen wir Wasserstrassen fast ausschliesslich nur da an, wo es sich darum handelt, wirtschaftliche Kreise einander näher zu bringen, die in ihren industriellen, landwirtschaftlichen oder Handels-Beziehungen durch die Natur, die politische oder Zoll-Grenze auf einander angewiesen sind, und deren Güteraustausch in solchen Massen besteht, welche sich für die Schifffahrt besonders eignen, indem sie

nur unter der Bedingung eines billigen Transportes am Bestimmungsort den durch die Konkurrenz bedingten Wert für die beziehende Wirtschaft repräsentieren.

So wollen die neuen deutschen Projekte den industriellen Westen mit dem agrarischen Osten verbinden; die niederrheinischen Bergwerke sollen dem oberrheinischen Industriegebiet und die Erzlager des oberrheinischen Wirtschaftsgebietes den niederrheinischen Eisenhütten die Produkte auf Wasserwegen zuführen können, um die Rohmaterialien möglichst billig an den Konsumort gelangen zu lassen und dadurch der ausländischen Konkurrenz energischeren Stand zu halten.

Während manches Land zu ähnlichen Zwecken auch seit dem Bau der Eisenbahnen noch Millionen zur Anlage von Wasserstrassen verwenden musste, hatten die deutschen Staaten zwar auch Aufwendungen hierfür zu machen, aber ihre teilweise äusserst günstigen natürlichen Wasserverhältnisse gestatteten auf einfachere und billigere Weise, sich am Wettkampfe der ausserdeutschen Länder zu beteiligen. So sind alle wichtigen Punkte des preussischen Inlandes durch die zahlreichen schiffbaren Flüsse in unmittelbarem Verkehre mit der Küste und dem Meere, sodass seine Kanalprojekte, den Osten mit dem Westen zu verbinden, verhältnismässig spät auftauchten und erst durch die modernen wirtschaftlichen Beziehungen eine Notwendigkeit wurden.

In Süddeutschland boten die Erdoberfläche und die Kleinstaaterie, die den allgemeinen Nutzen einer die Länder verbindenden Wasserstrassenanlage nicht erfassen konnte, die Haupthindernisse. Es war wohl eine Verbindung des Rheines mit der Donau durch einen Kanal von Strassburg durch das Kinzigtal über den Schwarzwald bis Ulm geplant (als Fortsetzung des Kanals Paris-Strassburg gedacht), aber nicht ausgeführt worden. Durch den Ludwigskanal steht nunmehr Bayern in Verbindung mit dem Rhein, Württemberg durch

den Neckar, allerdings für die Schifffahrt erst von seiner Grenzstadt Heilbronn ab; Baden ist, wenn auch nur sein nördlichster Teil am schiffbaren Rheine liegt, durch seine Welt-Handelsstadt Mannheim an der Rheinschifffahrt sehr stark beteiligt. Eine Wasserstrasse zur Beförderung der Güter von Mannheim aus ins Innere Badens ist ein Problem neueren Datums und mit den Bestrebungen, den Oberrhein schiffbar zu machen, in Zusammenhang zu bringen.

Das Innere der süddeutschen Staaten bietet also nur spärlich Wasserfahrgelegenheit.

Hiervon macht Elsass-Lothringen, der jüngste süddeutsche Staat, eine Ausnahme.

II. Die Entstehung des elsass-lothringischen Kanalnetzes als Glied des französischen.

Elsass-Lothringen verdankt seinen Reichtum an Kanälen¹⁾ lediglich seiner früheren Zugehörigkeit zu Frankreich, dessen politische Einheit und dessen lebhaftes Erfassen und Ausführen der Pläne, von welchen ein Vorteil erwartet wird, auch Elsass-Lothringen zugute kam.

Frankreich hatte sich schon frühzeitig in der Erkenntnis, dass gute Verkehrsadern die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes fördern und insbesondere für militärische und Verwaltungszwecke von grösster Bedeutung sind, seine natürlichen Wasserwege zu Nutzen gemacht und der Schifffahrt zugänglich gestaltet, sowie da, wo wichtige Punkte mit einander zu verbinden waren, ohne dass die Natur sich ohne Weiteres dazu eignete, künstliche Wasserstrassen angelegt. Besonders trat nach der Erfindung der Kammerschleuse, die seitdem bei allen Kanälen ihre Anwendung findet, reges Leben in die Kanalbautätigkeit Frankreichs ein, sodass vom 16. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts bereits 1000 km auf Kanälen befahren werden konnten²⁾, worunter auch der von Vauban erbaute Breuschkanal (1681) und ein Stück des Rhein-Rhône-Kanales (zwischen Saône und Doubs) sich befinden. War auch in den das 18. Jahrhundert abschliessenden Jahren an ein Friedenswerk, wie es ein Kanalbau ist, nicht

¹⁾ S. Beilage, Uebersichtskarte der schiffbaren Wasserstrassen in Elsass-Lothringen.

²⁾ Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs, 1896, 2. Band S. 572.

zu denken, so raffte man sich doch bald darauf in den Anfangsjahren des 19. Jahrhunderts wieder zu einem derartigen Gedanken auf und liess grosse Bauprojekte wenigstens auf dem Papier entstehen. Als diese nämlich zur Ausführung kommen sollten, sah die kaiserliche Regierung ein, dass sie zwar nicht durch Revolution, wohl aber durch einen anderen materielleren Gegner daran gehindert war, die Finanznot jener Jahre. Die 1804 beschlossene Erhebung von Schiffsabgaben brachte wohl bedeutende Summen in den Staatshaushalt ein, die jedoch anderweitige Verwendung fanden. Nach Regelung des Finanzwesens in der darauf folgenden Regierungsperiode wurde in den Jahren 1818-1820 das sogenannte „grosse Programm“¹⁾ aufgestellt, welches ein berechnetes, den Bedürfnissen des Landes angepasstes Wasserstrassennetz für das ganze Land einheitlich enthielt. Nach diesem sollten 2760 km Kanäle fertiggestellt und 10800 km neu gebaut werden. Die auf dem Submissionswege erbrachten Mittel blieben jedoch sehr hinter den Erwartungen zurück, sodass nur die zu vollendenden Kanäle ausgebaut und dem Betrieb übergeben werden konnten. Mit Beginn des Eisenbahnzeitalters verfügte nunmehr Frankreich über rund 2100 km Kanäle.

In der Folgezeit macht sich das Eisenbahnwesen, wie in allen übrigen Ländern, so auch in Frankreich als Konkurrent der Schifffahrt recht fühlbar. Der französische Staat, welcher ein Interesse an der Entwicklung aller seiner Verkehrswege haben musste, durfte sich dem Eisenbahnwesen nicht verschliessen, obwohl die Kanäle in seinem Eigenbesitz waren, während die Eisenbahnen grösstenteils das Kapital von Gesellschaften und Aktionären bildeten, welche dieser profitablen Neuanlage ihres Geldes immer mehr Mittel zuführten.

Indessen scheint die Regierung die Baubewilligung doch nicht immer sehr bereitwillig oder voreilig erteilt zu haben,

¹⁾ Kaufmann a. a. O. S. 574.

indem z. B. für die Eisenbahn Paris-Strassburg mehrere Denkschriften und Petitionen seitens des Conseil général du département du Bas-Rhin an die Regierung zugunsten des Bahnbaues abgelassen wurden. In einer solchen Denkschrift wird sogar darum gebeten, den Seine-Rhein-Kanal und die Eisenbahn Paris-Strassburg zu gleicher Zeit zu bauen, wenn es nicht angängig sei, die Eisenbahn vor dem Kanal anzulegen, und schon damals wurde die Ansicht ausgesprochen, dass die beiden Verkehrsmittel keine Konkurrenten werden würden, sondern sich einander ergänzten.

Aus allen diesen Schriften ist ersichtlich, dass das Elsass nichts unversucht liess, um den Verkehr zwischen Frankreich und Deutschland über Strassburg zu lenken, um Strassburg zum Umschlagsplatz zwischen den beiden Ländern zu gestalten. Sowohl für die Anlage der Kanäle wie der Eisenbahnen wurden die gleichen Gründe ins Feld geführt. In erster Linie wurde stets auf die militärische Bedeutung des zu bauenden Verkehrsweges hingewiesen, sodann drückte man insbesondere den Wunsch des festeren Zusammenschlusses der Ostprovinzen an das Vaterland aus und endlich waren es die allgemeinen Verwaltungs- und Handelsinteressen.¹⁾

In der Entstehungszeit der Eisenbahnen baute der Staat noch 1700 km Kanäle, zumeist unter der Regierung Louis-Philipps. In den vierziger Jahren jedoch erlahmte der Kanal-

¹⁾ Wie eindringlich der damalige französische Elsässer um die Verkehrsverbindung bittet, mag aus folgendem Satze hervorgehen. In einem Rapport des Préfekten des Département du Bas-Rhin vom Jahre 1841 heisst es (S. 16): „Le ministre des travaux publics, qui a récemment visité l'Alsace a pu entendre une population toute entière, constater ses besoins et apprécier les réclamations d'une contrée qui a si souvent cimenté du sang de ses enfants le lien qui l'attache à la patrie commune, mais qui veut s'assimiler plus intimement à elle par des relations de tous les jours, faire disparaître les distances pour l'avantage commun, enseigner au dernier de ses enfants la langue, dans laquelle seule les gens d'outre Rhin affectent de placer la nationalité française.“

bau fast vollständig bis zum Beginn der sechziger Jahre. Von da ab wandte man sich wieder den alten Kanalbau-Projekten zu und liess eine Reihe neuer Kanäle entstehen, unter welchen für uns der Saarkohlen-Kanal und die Verbesserung der Moselschiffahrt in Betracht kommen. Der Zweck dieser neuen Massnahmen war zum grossen Teil der, den in Privathänden befindlichen Eisenbahnen, auf welche der wachsende Verkehr angewiesen und deren eventuellen Ausbeutung er ausgeliefert war, ein konkurrenzfähiges Verkehrsmittel entgegenzustellen, um das Volk und die Geschäftswelt durch die billigeren und im ganzen Lande vorhandenen Wasserstrassen in die Lage zu versetzen, den hohen Eisenbahntarifen aus dem Wege zu gehen und dadurch dieselben in gewissen Schranken zu halten. Dies gelang um so eher als neben der Erbauung der neuen Kanäle der Rachat oder Rückkauf derjenigen Kanäle erfolgte, welche früher aus Submissionsmitteln erbaut worden waren, sodass nach und nach alle Kanäle reines Staatseigentum wurden.

Die Kanäle im Elsass sind nicht sowohl des Elsasses wegen als vielmehr im Interesse des gemeinsamen Reiches angelegt worden. Wirtschaftliche Sonderinteressen kannte man in dem geschlossenen Merkantilstaat Frankreich, nicht in dem Masse, wie in dem wirtschaftlich und politisch zersplitterten Deutschland. Die Hauptbeweggründe Frankreichs bei dem Einschluss des Elsasses in sein Kanalnetz waren das Interesse der Landesverteidigung, die feste Angliederung des in Charakter und Sprache nicht französischen Volkes an das politische Vaterland und das Bestreben Süd-Deutschland und die Schweiz in wirtschaftliche Abhängigkeit zu bringen, indem die von Havre und Marseille, sowie aus dem Innern Frankreichs kommenden Güter durch Strassburg nach Süd-Deutschland gelangen mussten; auch war im Anfang des vorigen Jahrhunderts die Rheinschiffahrt immer noch ziemlich bedeutend, sodass auch dieser Anschluss erreicht werden musste.

Von einem elsass-lothringischen Kanalnetz spricht man erst seit der Abtretung Elsass-Lothringens an Deutschland.

Frankreich hatte damit 380 km künstlicher Wasserstrassen verloren: Einen Teil des Rhein-Rhône- und Rhein-Marne-Kanals, den Saarkohlenkanal und eine Reihe kleinerer Kanäle. Wenngleich die Kanäle als Teil eines grossen Projektes gebaut wurden und sie von vornherein kein eigentliches Netz für sich bilden sollten, sind sie doch so günstig angelegt, oder vielmehr geschah die Ablösung von Frankreich so vorteilhaft, dass der Norden mit dem Süden, Saargemünd mit Mülhausen und der Osten mit dem Westen, Strassburg mit Metz durch Wasserstrassen verbunden sind. Durch die Lostrennung sind für das Land selbst also keine wesentlichen Verbindungen unterbrochen worden, wenn man auch von Strassburg nach Metz eine Strecke weit — von Lagarde bis Novéant — auf französischem Gebiete fährt.¹⁾ Im übrigen waren

¹⁾ Über die Zollschwierigkeiten bei der Durchfahrt durch Frankreich siehe Handelskammerbericht Strassburg für das Jahr 1903, S. 35.

Die französische Zollbehörde lässt die zollfreie Durchfuhr durch ihr Gebiet nur zu, nachdem sie ihrerseits einen Zollverschluss angelegt hat und nachdem vorher eine Untersuchung der ganzen Ladung stattgefunden hat. An der deutschen Grenze kann infolgedessen die Identität der Ware nicht mehr nachgewiesen werden, da die deutsche Zollplombe entfernt werden musste. An Stelle des Schiffsverschlusses kann zwar der Kolloverschluss treten. Von der Grenze in Novéant bis Metz muss jedoch eine Begleitung des Schiffs durch Zollbeamte eintreten.

„Ausserdem“, heisst es weiter, „ist dieses Verfahren bei unverpackten Gütern, z. B. bei losem Getreide, nicht anwendbar. Wollte man daher zur wirtschaftlicheren Gestaltung des Verkehrs auf der Rückreise lothringisches Getreide in Metz einladen, so wäre dies bei der Unmöglichkeit, das Schiff unter deutschem Zollverschluss durch Frankreich zu führen, nicht ausführbar; und damit entfällt überhaupt die Möglichkeit, lothringisches Getreide per Schiff zu beziehen, da dieses Getreide wegen der Konkurrenz anderer Provenienzen, die auf dem Rheine oder den Kanälen bezogen werden können, die teure Bahnfracht nicht verträgt.“

und blieben die damals wie heute noch wichtigen Industrie- und Handelszentren des Landes in enger Verbindung.

Mit der Loslösung der nunmehr deutschen Gebietsteile Elsass und Lothringen trat auch die Verkehrswirtschaft dieser Länder in ein besonderes und eigenartiges Stadium ein, ebenso wie alle andern wirtschaftlichen Verhältnisse. Elsass-Lothringen wurde nicht aus einem grossen Staatsgebiete herausgenommen, um in einem andern grossen Reiche in gleicher Weise und Eigenschaft als Provinz oder Departement eines zusammenhängenden Ganzen weiter zu fungieren, es sollten die Bewohner nicht einfach statt nach Westen ihre Blicke nach Osten wenden, sondern aus Elsass-Lothringen sollte ein eigenes staatsähnliches Gebilde im Staate werden und sich entwickeln, nach ähnlichen Grundsätzen, wie die übrigen deutschen Bundesstaaten. Mit der neuen Verfassung erhalten alle Zweige der Verwaltung in Elsass-Lothringen von den 70er Jahren ab eine grössere Bedeutung und es darf ihre Arbeitsleistung auf wirtschaftlichem Gebiete nicht unberücksichtigt bleiben. Insbesondere übt hier, wie überall, die vervollkommnung der Verkehrsverhältnisse und mit diesen der Wasserwege ihren Einfluss auf den wirtschaftlichen Fortschritt aus.

III. Die Wasserstrassen in Elsass-Lothringen.

1. Die Kanäle.

Wir wollen vorausschicken, dass die Zahl der Kanäle sich seit 1870 nicht verändert hat, dass lediglich der Unterhalt, der Ausbau und die Anpassung derselben an moderne Verkehrsanforderungen die Staatskasse in Anspruch nahmen.

a. Die erste und älteste künstliche Wasserstrasse ist im Elsass der Breuschkanal.

Im 15. Jahrhundert vom Strassburger Bischof Wilhelm von Diest projektiert ¹⁾, gelangte er doch erst 1681 und 1682 zur Ausführung. Das vorwiegende Interesse war das militärische, wenn auch daneben die Vorteile der Erschliessung des Breuschtals für den Holzverkehr nicht verkannt wurden. Der Festungserbauer Vauban bedurfte zum festeren Ausbau der früher von Mörschhauser angelegten Strassburger Citadelle Rohmaterialien, die er sich am bequemsten aus den Vogesen zu beschaffen gedachte. Da es für den französischen Staat von hohem Interesse war, das soeben französisch gewordene Strassburg derart zu befestigen, dass es ein für die damalige Zeit uneinnehmbares Bollwerk gegen den deutschen Nachbar darstellte, wurden Vauban's Pläne sofort ausgeführt. Nach Fertigstellung der Citadelle hatte aber der Kanal seiner staatlichen Aufgabe genügt und dessen Unterhalt fing an dem

¹⁾ Herrmann, Notices historiques, statistiques et littéraires sur la ville de Strasbourg (1817) I. S. 302.

Staate lästig zu werden. Den Strassburgern aber brachte derselbe immer noch billiges Baumaterial und Brennholz aus den Vogesen, sodass die Regierung unter Ludwig XIV. im Jahre 1775 den Kanal an die Stadt abtrat mit der Auflage, für den Unterhalt desselben zu sorgen. Im Jahre 1793 beantragte jedoch der Strassburger Magistrat beim Gouvernement, die Stadt von der Verpflichtung zu befreien, da durch die Abschaffung des Oktrois ihr so bedeutende Mittel entzogen wurden, dass sie die Unterhaltungssumme nicht mehr aufbringen könne; der Staat willigte ein. Aber schon vom Jahre XI der Republik ab wurde wieder Oktroi erhoben und die Stadt musste ihrer alten Verpflichtung wie nach 1755 wieder nachkommen. 1824 übernahm der Staat endgültig den Kanal in seine Regie.

Mittlerweile hatte sich ein für damalige Verhältnisse reger Verkehr entwickelt. Nach einer Statistik des Jahres 1825 ¹⁾ schätzte man den Verkehr auf 300 cbm Hausteine, 150 cbm Kalksteine, 100 cbm Gyps, 1000 Klafter Bruch- und Quadersteine, wozu 950 Schiffe erforderlich waren.

Heute ist die Bergfahrt auf dem Kanal im Vergleich zur Talfahrt ebenfalls gering. Auf der ersteren werden den Bewohnern des Breuschtals aus dem Strassburger Kohlenreservoir Kohlen gebracht, auf letzterer wesentlich Holz und Steine Strassburg zugeführt und je nach der Regsamkeit der Bautätigkeit in dieser Stadt steigt der Talverkehr des Kanales, so in den Jahren 1881, 1884, 1898 und 1899.

Als Sackkanal, der mit dem einen Ende wohl in einen reichen und regen Wirtschaftsbezirk einmündet, mit dem andern aber in einer vom Verkehr ziemlich abgeschlossenen Gebirgsgegend ausläuft, ist der Breuschkanal einer der weniger bedeutenden Kanäle und sowohl der Zweck seiner Erbauung als seine ganze Anlage lassen erkennen, dass er in das erst

¹⁾ Fargès-Méricourt, Description de la ville de Strasbourg, 1825, S. 204.

später entstandene grosszügige Kanalnetz verkehrswirtschaftlich nicht hineinpasst.

b. Der Rhein-Rhône-Kanal lässt schon durch seine Bezeichnung vermuten, dass ihm eine ganz andere Bedeutung in den Ländern, welche er durchzieht, zukommt. Die Pläne einer Verbindung des Rheines mit der Rhône reichen bis auf das Jahr 1744 (erster Entwurf des Maschalls de la Cliche) zurück, jedoch wurde der Bau erst mit dem Jahre 1783 begonnen, indem die Saône mit dem Doubs verbunden wurde. Ein Dekret des Jahres 1792 enthielt Bestimmungen über die Fortsetzung der Arbeiten, denen aber die Wirren und Folgeerscheinungen der Revolution hindernd in den Weg traten, sodass erst 1805 weiter gearbeitet werden konnte und im Jahre 1813 der Kanal bis Besançon beendet war. 1829 gelangten zum ersten Male Schiffe vom Süden her nach Mülhausen. Nun waren die Hauptschwierigkeiten gehoben und rasch ging die Arbeit das Rheintal hinunter voran, sodass bereits 1834 Strassburg mit Lyon und dem Mittelmeer verbunden war. Die Länge des gesamten Kanales beträgt 322 km, davon auf deutschem Gebiete 132 km. Auf elsass-lothringischem Gebiete ist dieser Kanal der längste und es bedurfte 87 Schleusen, um die Schiffe von der Wasserscheide der Rhône und des Rheines nach Strassburg zu hinabzuschleusen. Nachdem er bei Montbéliard die höchste Stufe seines Laufes erreicht hat, überschreitet er bei dem Flecken Altmünsterol die deutsch-französische Grenze, berührt Dammerkirch und Illfurt, fällt nach Mülhausen, zieht nach Münchhausen, Neu-Breisach, Markolsheim, Sundhausen, Boofzheim, Kraft und Illkirch, den Hauptstationen seines Laufes, vorüber und wird in Strassburg durch den Umleitungskanal mit den übrigen Strassburger Gewässern vereinigt. Als Seitenkanäle des Rhein-Rhône-Kanals, die zum Teil letzterem das nötige Wasser zuführen und andererseits die Vorteile des grossen Kanales in das Land verzweigen sollen, sind zu nennen:

α. der Hünninger Kanal von der Napoleonsinsel bis Hünningen; er wurde zur Speisung des Rhein-Rhône-Kanales von Mülhausen bis Strassburg in den Jahren 1824—1834 angelegt.

β. Der Breisacher Kanal, ebenfalls zur Speisung des Rhein-Rhône-Kanales im Jahre 1863 angeordnet, hatte daneben aber auch Industriellen und landwirtschaftlichen Zwecken zu dienen. Infolge der Kriegsereignisse wurde er erst in den Jahren 1876 und 1877 fertig gestellt.

γ. Der Colmarer Kanal ist ein Seitenkanal, welcher in Arzenheim vom Rhein-Rhône-Kanal abzweigt und sich nach der Stadt Colmar hinzieht; er steht seit 1864 im Betrieb. Colmar hatte sich den Vorteil des Hauptkanals ursprünglich entgehen lassen und suchte durch den Colmarer Zweigkanal Versäumtes wieder gut zu machen.

c. Ein weiterer Hauptkanal des Landes ist der Rhein-Marne-Kanal. Unter dem Titel: „Projet de la seule navigation naturelle et commerciale, qui existerait en Europe et joindrait le Rhin à la Seine jusqu'à Paris“ veröffentlichte im Jahre 1804 der erste Urheber des grossen Planes Marcel Prault Saint-Germain, seine Studien über dieses Projekt.

Der Kanal sollte die Departements Bas-Rhin, Meurthe, Meuse, Marne, Aisne, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise und Seine durchschneiden. Im wesentlichen hat er diese Richtung auch erhalten, wurde aber nicht sobald ausgeführt als Saint-Germain annahm. 1827 begann man abermals mit Vorstudien und erst die Gesetze vom 3. Juli 1838 und 5. Mai 1846 bewilligten die Ausführung. Die Strecke Strassburg-Nancy konnte 1853 dem Betriebe übergeben werden. Der Bau des Kanales zog sich infolge des Baues der Eisenbahnen in die Länge, da man damals noch nicht wusste, ob letztere die Wasserstrassen überhaupt überflüssig machten. Der Rhein-Marne-Kanal durchquert die landwirtschaftlich reich gesegnete Flur des Unter-Elsasses von Strassburg ab in westlicher

Richtung und jenseits der Vogesen noch eine Zeitlang den Kreis Saarburg im Bezirke Lothringen, um dann auf französisches Gebiet zu gelangen. Die grösseren für den Verkehr wichtigen Ortschaften seines Laufes sind: Schiltigheim, Vendenheim, Brumath, Dettweiler, Zabern, Lützelburg, Arzweiler, Niederweiler, Hessen, Gondrexange, Moussey und Lagarde auf deutschem Boden. Seine Länge beträgt 104 km.

d. Der Saarkohlenkanal wurde im Jahre 1859 projektiert. Bei seiner Anlage war man sich schon klar geworden, dass die Massengüter doch billiger auf dem Wasserwege ihrer Bestimmung zugeführt werden als auf den Eisenbahnen. Es sollte durch ihn das reiche Kohlenbecken der Saar erschlossen werden, um dem östlichen Frankreich eine billige Kohle zu verschaffen. Neben dem allgemeinen Interesse waren bei diesem Kanalbau auch die Interessen der oberelsässischen Industrie ein treibender Faktor, da letztere hierdurch ihre erforderliche Kohle vom Produktionsort bis zum Verbrauchsort zu Wasser befördern konnte und somit die Umschlagskosten auf dem Rhein-Marne-Kanal erspart blieben neben den teuern Transportkosten von Saarbrücken bis zum Rhein-Marne-Kanal. Der Kanal wurde 1862 begonnen und steht seit Mai 1866 im Betriebe. Er zieht sich von Saargemünd aus das Saartal hinauf und stösst beim Gondrexanger Weiher auf den Rhein-Marne-Kanal. Zu erwähnende Orte an demselben sind ausser Saargemünd: Grossblittersdorf, Settingen, Wittringen, Saarlalben, Gutenbrunnen, Mittersheim, Bisping und Kappel. Seine Länge beträgt 75 km.

Als Seitenkanal desselben ist der Lauterfinger Kanal zu nennen, dessen Projektierung viel älter ist als der Saarkanal. Ein Dekret vom 15. April 1806 hatte die Anlage eines Kanales von Dieuze über Saarlalben nach Saarbrücken angeordnet; in den Jahren 1809 bis 1814 wurde er von Dieuze bis Lauterfingen hergestellt. Aber erst mit der Eröffnung des

Saarkanal nahm man die kurze Strecke Mittersheim-Lauterfingen in Angriff. Ursprünglich wegen der reichen Salinen-Bergwerke projektiert, wurde das Bedürfnis nach einem Kanal Dieuze-Saaralben durch die Eisenbahn beseitigt und nur die Strecke Mittersheim-Lauterfingen dem Betriebe übergeben, einerseits um die dem Ladeplatz in Lauterfingen nahe gelegenen Waldungen ausnutzen zu können und sodann um Güter vom Saarkanal in der Richtung nach Metz in Lauterfingen der Bahn übergeben zu können, ohne den Umweg über Saarburg machen zu müssen.

e. Der Moselkanal. Die Arbeiten der Kanalisierung der Mosel von Frouard bis Metz sind 1867 begonnen, 1872 wieder aufgenommen und 1876 beendet worden. Die Mosel sollte Metz mit dem Rhein-Marne-Kanal verbinden. Da die Arbeiten zu einer Zeit ausgeführt wurden, wo man an die heutige umfangreiche Berkwerks-Industrie der Gebietsteile nördlich von Metz-Diedenhofen und Luxemburg noch nicht denken konnte, war deren Verbindung mit Wasserwegen nicht vorgesehen. Die gegenwärtigen Bestrebungen jenes mineralreiche Gebiet, die Erzkammer Deutschlands, mit dem Mosel- und Rhein-Marne-Kanal zu verbinden oder moselabwärts nach Norden zu direkt an den Rhein anzuschliessen, hatten bis jetzt noch wenig Erfolg, obwohl man bis in die massgebendsten Kreise hinein diese Notwendigkeit eingesehen hat.

Wie schon erwähnt, wurde seit 1870 kein neuer Kanal im Lande gebaut, wenn wir von der Vollendung des Moselkanals und den zwar äusserst wichtigen, aber sehr kurzen Strecken im Strassburger Gebiet absehen, dem Umleitungskanal und dem Zufahrtskanal. Ersterer wurde im Jahre 1882, letzterer 1891 dem Betriebe übergeben. Sie stellen eine notwendige Ergänzung und Vervollkommnung des Strassburger Kanalnetzes dar.

Wenn die deutsche Regierung bisher im Lande keine

wesentlichen ausserordentlichen Ausgaben zum Bau von Wasserstrassen machen wollte, so lässt sich dies damit erklären, dass im Vergleich zu andern deutschen Ländern gleicher Beschaffenheit Elsass-Lothringen hinsichtlich seiner Wasserstrassen an der Spitze steht und durch die Erwägung, dass, solange die vorhandenen Kanäle nicht mit der Rheinschiffahrt in Verbindung zu bringen waren, auch eine Neuanlage von Kanälen nur untergeordnete Verkehrsbedeutung zu erhoffen gehabt hätte. Auch die Franzosen hatten nur noch einen letzten Plan beim Verlassen des Landes den Deutschen als Erbe hinterlassen, die Verbindung des elsass-lothringischen Kanalnetzes mit dem Mittelrhein durch einen neuen Kanal von Strassburg nach Speier oder der Rheinschanz, dem heutigen Ludwigshafen, und dieses Projekt geriet keineswegs in Vergessenheit.

Indessen dürfen wir eine Wasserverkehrsverbesserung unter deutscher Verwaltung neben den laufenden Arbeiten für den Unterhalt nicht übersehen, die

Vertiefung der Kanäle.

Besonders als der Saarkanal mit seinen weiteren Dimensionen fertig gestellt war, wurde das Bedürfnis nach einheitlicher Tiefe der Kanäle stärker als zuvor fühlbar, da die nach dem Ober-Elsass bestimmten Schiffe den ganzen Kanalzug von Norden nach Süden befahren mussten, hierbei aber drei Kanäle von drei verschiedenen Tiefen zu passieren hatten, sodass ihre Ladung sich nur nach dem Kanal mit der geringsten Tiefe richten konnte. Die Handelskammern, welche die Interessen des einheimischen Handels nach wie vor dem Kriege zu vertreten hatten, richteten schon am 8. Mai 1872 ein die Vertiefung der Kanäle betreffendes Gesuch an den Oberpräsidenten von Elsass-Lothringen. Man schrieb aber 1876 als die Angelegenheit zum ersten Male öffentlich verhandelt werden und den Landesausschuss beschäftigen konnte.

Jedoch waren der Vorteil und die Rentabilität dieser Kapitalanlage zunächst nicht einzusehen und so ruhten die Verhandlungen bis 1888. Unterdessen hatten aber die Franzosen ihre Kanäle vertieft und einen direkten Verkehr von Antwerpen in das Inland hergestellt. Diese Schiffe konnten, da sie nach den Dimensionen der französischen Kanäle gebaut waren, nur bis zur elsass-lothringischen Grenze fahren, aber nicht weiter. Es lag nun sehr nahe, die Vertiefung der Kanäle in Elsass-Lothringen von neuem anzuregen, um dieselben vor der Gefahr einer gänzlichen Isolierung zu bewahren. Nach nochmaliger Feststellung der Vorteile, welche diesmal ein günstiges Resultat erzielte, trat man dem Projekt und seiner Ausführung näher. In den Jahren 1893-1895 finden wir erhöhte Posten der Wasserbauverwaltung im ausserordentlichen Ausgabebudget des Landeshaushaltplanes vor, welche die Ausgaben für die Vertiefungsarbeiten darstellen. Die Kanäle stimmten nun im wesentlichen mit den französischen überein, d. h. Schiffe bis 38,50 m Länge, 5,10 m Breite und 1,80 m Tiefgang können nunmehr, wie die französischen, so auch alle grossen elsass-lothringischen Kanäle, ohne auf kleinere Schiffe umzuladen, befahren, zumal mit der Vertiefung der Kanäle auch eine Verlängerung der Schleusen vorgenommen wurde. Zur Deckung der Zinsen des angelegten Kapitals musste von 1896 ab eine Kanalgebühr erhoben werden, welche als ausserordentliche Einnahme zur Buchung gelangte und pro Jahr rund 350000 M. ausmachte.

2. Der Rhein.

Neben der Beschreibung der künstlichen Wasserstrassen in Elsass-Lothringen erübrigt uns noch die Darstellung eines natürlichen Wasserweges, welcher zugleich zwischen Baden und Elsass-Lothringen auf der ganzen östlichen Länge des letzteren Landes die Grenze bildet, des Rheines.

Über den Rhein und die Geschichte seiner Schifffahrt sind schon viele Abhandlungen geschrieben worden¹⁾. Über seine Beziehungen zur elsass-lothringischen Volkswirtschaft, besonders in der neuesten Zeit, über seine Bedeutung für die künftige Entwicklung derselben finden sich lediglich Angaben in Protokollen und Berichten von Körperschaften, die sich mit der Ausgestaltung der Wasserverkehrswege zu befassen hatten, sowie in gelegentlichen Flugschriften und der Tagespresse.

Indem wir in späteren Abschnitten auf dieses Hereinziehen der Rheinschifffahrt in die elsass-lothringische Volkswirtschaft zurückkommen, soll im Folgenden nur auf die äusseren Momente hingewiesen werden, die uns den Rhein in seiner Eigenschaft als Wasserstrasse im oberrheinischen Gebiete charakterisieren.

Können wir heute den Rhein als einen schiffbaren Wasserweg Elsass-Lothringens behandeln und ihn den Kanälen als ebenbürtig zur Seite stellen?

In den früheren Jahrhunderten war die Erwägung, den Oberrhein schiffbar zu machen, müssig. Gerade von Strassburg ab konnten die Güter, die vom Mittelmeer her per Achse angefahren wurden, die Wasserstrasse des Rheines benützen.

¹⁾ Siehe Quellenangabe.

Als aber der Weltverkehr einen andern Weg zu nehmen begann, und die nunmehr vom Unterrhein anfährenden Schiffe wegen des zunehmenden Verkehrs die Schiffsdimensionen erweitern mussten, da musste die Schifffahrt infolge der starken Strömung zur wasserreichen Zeit und des zu niedrigen Wasserstandes zur Winterszeit allmählich auf die Stapelplätze am oberen Laufe des Rheines verzichten, zumal sie bei diesen Unregelmässigkeiten in ihren Reisen mit den überall am Ufer des Rheines parallel gebauten Eisenbahnen in der Mitte des vorigen Jahrhunderts nicht mehr konkurrieren konnte. Das Umladen in kleinere Schiffe, das Heraufbefördern durch Menschenzug infolge des Mangels eines Leinpfades verteuerte die Fracht so sehr, dass man bereitwillig zum neuen Transportmittel, zur Eisenbahn sich wandte. Indessen hatte die französische Regierung, welche das elsass-lothringische Kanalnetz, fast wie wir es heute haben, gerade bei der Entfaltung des Eisenbahnverkehrs fertig gestellt hatte, niemals die Bedeutung eines Anschlusses an den Rhein, so dass auch die grossen Rheinschiffe nach Strassburg kommen könnten, aus dem Auge gelassen und die Idee eines Rhein-Seitenkanales von Strassburg nach Ludwigshafen ist schon zu französischer Zeit des öfteren ausgesprochen worden. Die einschlägigen Untersuchungen und Erhebungen wurden jedoch durch eine andere, nicht minder bedeutende volkswirtschaftliche Aufgabe bei Seite geschoben, nämlich durch die Bestrebungen, die bei Hochwasser sich regelmässig einstellenden grossen Überschwemmungen durch eine Rheinkorrektion zu verhindern. Man glaubte allerdings, damit auch der Schifffahrt dienen zu können, indem das bisher in vielen Armen fließende Wasser nunmehr in einem Bette sich talwärts bewegen sollte.

Gemeinsam mit Baden machte sich Frankreich daran, durch Zusammenlegen aller Rheinarme in ein einziges kunstgerecht angelegtes Flussbett die Uferbewohner des Rheines

der Sorge und Beunruhigung durch Überschwemmungen zu entheben. Neben diesem allgemein menschlichen Interesse der Abwehr von Gefahren für Leib und Leben, Hab und Gut vieler Untertanen gewann das Land dadurch in positiver Hinsicht im Interesse der Landwirtschaft grosse urbar und fruchtbar zu machende Strecken und nicht zuletzt glaubte man, der Rhein werde nach der Korrektio n so viel Wasser in einem Bette führen, dass die Schifffahrt einen neuen Anlauf zur Entfaltung nehmen könnte. Mit einem Aufwand von ca. 40 Millionen Frs. hatte die Technik den dem Werk zu Grunde liegenden volkswirtschaftlichen Zweck erreicht; hinsichtlich der Schifffahrt sa man sich jedoch getäuscht; es trat gerade das Gegenteil von dem ein, was man erhoffte. Die wenigen Schiffe, die vorher auf dem einen oder andern Rheinarme das durch Windungen des Bettes ruhig gewordene Wasser ausnützend, allerdings unter grossen Anstrengungen und Opfern noch aufwärts kamen, mussten nun ihre Versuche ganz einstellen, denn die Strömung nahm durch das nunmehr stärkere Gefälle sehr zu, so dass es beim damaligen Stand der Schifffahrt ¹⁾ vergebliche Mühe war, bei Hochwasser dagegen anzukämpfen. Trat die Zeit des Niederwassers ein, so war das Bett, da sich das Wasser auf die ganze Sohle verteilen konnte, viel zu breit, weshalb eine genügend tiefe Fahrrinne sich nicht bilden konnte. Der mittlere Wasserstand am Pegel zu Strassburg, der in der Zeit von 1807—1839 1,50 m betrug fiel nach der Korrektio n, wie für die Jahre 1840—1872 festgestellt wurde, auf 1,15 m. d. h. um 0,35 m

¹⁾ Von Speier aufwärts spannten sich 56 Menschen vor das zu befördernde Boot und aus Mangel an einem Leinpfad mussten sie oft durch tiefes Wasser; bei gutem Wind gelangte man in 8 Tagen, bei widrigem in 14 Tagen nach Strassburg. Der Halfner erhielt 17 fl. und die Kost. Letztere machte für das Boot gewöhnlich 2600 Flaschen Wein, 1½ Ochs en, 700 Brote etc. aus. Diese Auslagen um 1 Boot mit 2000 Zentnern heraufzuschleppen! (Gothein a. a. O. S. 146.)

herab.¹⁾ Dazu kommt die merkwürdige Beschaffenheit des Rheinbodens, welcher aus Kies besteht und durch das darüberfließende, reissende Wasser fortwährend in Bewegung sich befindet. Über die Kiesbankbildung im Rheine sind verschiedene Ansichten verbreitet. Nach der Ansicht des Wasserbaudirektors Willgerodt²⁾ hat der Oberrhein im Zusammenhange wandernde Kiesbänke auf eine Länge von ungefähr 200 Kilometer und zwar von oberhalb Kembs bis Sondernheim. Oberhalb dieser Strecke wandern die Kiesbänke nicht, obwohl dort ein Gefälle von rund 1 Meter pro Kilometer vorhanden ist. Bei Sondernheim tritt der Fall ein, dass das Wandern plötzlich aufhört, um nach Verlauf von weiteren 20 Kilometern nochmals hervorzutreten und sich auf einer ca. 8 Kilometer langen Strecke zu erhalten. Willgerodt führt das Wandern auf ein unrichtiges Verhältnis zwischen Stärke des Stromes und Widerstandskraft des Bodens zurück, was durch Befestigen des Bodens auf besagter Strecke beseitigt werden könnte.

Über die Bildung der Kiesbänke wird folgender Vorgang allgemein angenommen³⁾: Wenn im Herbst der Wasserstand sinkt, so zeigen sich in Abständen von 700 bis 1500 Metern lange Kiesbänke, bald auf der linken, bald auf der rechten Seite des Rheinbettes. Die Kiesbänke sind durch sogenannte Schwellen miteinander verbunden, d. h. von der einen Kiesbank zur andern ziehen sich weniger hohe Kiesrücken, über welche das Wasser hinweggleiten kann, allerdings in geringer Tiefe und daher gefährlich für die Schiffe, welche nur an dieser Stelle stromaufwärts kommen können.

¹⁾ Statistische Mitteilungen für Elsass-Lothringen. Heft 3—4, S. 4.

²⁾ Verhandlungen des Landesausschusses für Elsass-Lothringen XXIX. Session, 10. Sitzung, um 6. März 1902. S. 337.

³⁾ Kalkmann, Die Wiederbelebung der Strassburger Rheinschiffahrt. Beilage zur Allgem. Zeitung. München 1901. Nr. 242.

Diese Figuration des Bodens ist aber nicht immer an derselben Stelle anzutreffen, sondern über Nacht bereits kann sie sich verschoben haben, sodass der Schiffer nie bestimmt weiss, wo die Gefahr droht. So lange der Strom zwischen Kiesbank und Ufer fliesst, ist der Wasserstand günstig, prallt er weiter unten auf eine Kiesbank, so weicht er diesem Hindernis aus, läuft nicht mehr parallel zum Ufer, sondern in einem mehr oder weniger scharfen Winkel zum entgegengesetzten Ufer, wobei er in rascherem Tempo die Schwelle passiert und mit dieser grösseren Geschwindigkeit am andern Ufer anprallt. Er stürzt sodann teils Kies von der eben passierten Schwelle mit sich führend, teils aus dem am Ufer entstehenden Wirbel solchen aus der Tiefe heraufholend wieder im spitzen Winkel nach der andern Richtung. Den mitgeführten Kies lagert er beim nächsten kleinen Widerstande ab und bildet so allmählich weiter unten die Kiesbank, die er oben abgetragen hat. Dieser Vorgang wiederholt sich in mehr oder minder gleichen Formen auf der ganzen besagten Strecke und setzt ein mit Beginn des Niederwassers. Das Hochwasser gleicht mit seinen grösseren und stärkeren Wassermassen die entstellte und durchwühlte Flusssohle wieder aus, indem es ganze Kiesbänke fortreisst und in die oft bis 13 Meter tiefen Aushöhlungen der Wirbel versenkt.

Solche Verhältnisse einer Schifffahrtsstrasse, die die Schiffer den grössten Gefahren und die Fahrzeuge materiellen Schäden aussetzten, waren natürlich nicht geeignet Schiffer auf den gefahrvollen Weg zu locken, und in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts gab man den Oberrhein neben andern wirtschaftlichen Gründen auch aus diesem Grunde für die Schifffahrt ganz auf. Der Hauptfehler bei der Korrektion bestand darin, dass man nur an ein Flussbett für Hochwasser dachte, während man die durch das stärkere Gefälle des nunmehr geradlinigen Rheines hervorgerufene Wühlarbeit des Stromes nicht vorhersah.

Wenn wir unter diesen Umständen trotzdem den Rheinstrom im Zusammenhang mit den Kanälen als Wasserstrasse in einem Abschnitte behandeln, so ist dies zunächst befremdend. Es hat nun zwar der Rhein in seiner gefährlichen Tätigkeit keine Modifikation vorgenommen, wohl aber sann der Mensch auf Mittel und Wege, dieses seinen Wirtschaftsplänen entgegenstehende Naturhindernis zu überwinden, was ihm auch teilweise bereits gelungen ist, so dass wir mit dieser Einschränkung heute den Rhein doch als Wasserstrasse bezeichnen müssen.

Das Aufblühen und die industrielle Entwicklung Mannheims in den letzten Jahrzehnten, wie überhaupt die offensichtlichen Vorteile der Uferstaaten des Rheines, soweit er schiffbar ist, liessen das Bestreben der kaufmännischen Welt, per Schiff nach Lauterburg und besonders der alten Handelszentrale Strassburg zu gelangen, nicht zur Ruhe kommen. Unterstützt wurde dieser Wunsch durch die Fortschritte auf dem Gebiete der Schiffstechnik, welche dahin gelangte, dass die modernen Schlepper auch auf der starken Strömung des Oberrheins vorwärts kamen und nach der Eröffnung der Strassburger Häfen vor dem Metzgerter (1892) und auf der Sporeninsel (1901) auf der oberen Rhein Strecke trotz der immer noch wie früher durch die Kiesbänke drohenden Gefahren eine lebhaftere Schifffahrt, allerdings nur in den Sommermonaten, entstand.

Wie die Verkehrsziffern unten zeigen werden, können wir seit dieser Zeit mit Recht den Rhein als Wasserstrasse neben den Kanälen in Elsass-Lothringen behandeln, hinsichtlich der Regelmässigkeit der Schifffahrt auf demselben aber ist er infolge des häufig wechselnden Wasserstandes ein unzuverlässiges Verkehrsmittel und kann somit einen Vergleich mit der Schifffahrtsmöglichkeit auf den Kanälen nicht bestehen.

Immerhin beginnt der junge Rheinverkehr bereits seinen Einfluss auf die elsass-lothringische Verkehrswirtschaft

geltend zu machen, so dass anzunehmen ist, dass die Ausgestaltung desselben nur eine Frage der Zeit sein kann. Wir wollen die Segnungen, die die Rheinkorrektion dem Lande brachte, nicht verkennen, wir dürfen aber auch nicht vergessen, dass sie rund 60 Millionen Mark gekostet, bis sich der Rhein in seinem heutigen Zustand befand. (Seit der deutschen Herrschaft betragen die Aufwendungen etwa 25 Millionen Mark.) Da sich mit jenen Segnungen aber ein grosser, heute mehr als früher empfundener volkswirtschaftlicher Nachteil, die Unbefahrbarkeit des Rheines, eingestellt hat, kann das Land nunmehr vor Ausgaben zur Beseitigung dieser Missstände nicht zurückschrecken wollen.

In der Darstellung der Bedeutung der Wasserstrassen für die elsass-lothringische Volkswirtschaft musste die Eventualität der regelmässigen Rheinschiffahrt immer in den Vordergrund gerückt werden, zumal die Bestrebungen, den Rhein wieder schiffbar zu machen, in letzter Zeit an Aktualität sehr zugenommen haben, wie uns das Schlusskapitel zeigen soll.

Im Innern des Landes sind sodann noch folgende Nebenflüsse des Rheines als schiffbare freie Flüsse amtlich bezeichnet: die Ill, vom Ladhof bei Colmar bis zur Mündung in den Rhein; die Mosel, auf dem ganzen Lauf durch den Bezirk Lothringen; die Saar von der Bezirksgrenze Unter-Elsass bis zur preussischen Grenze. Als flössbare Stromstrecken treten dazu: die Rothe Saar, von Alberschweiler bis zur Vereinigung mit der Weissen Saar; die Weisse Saar, von 2900 Meter oberhalb Hermelingen bis zur Vereinigung mit der Rothen Saar und die Saar, von der Vereinigung der Rothen mit der Weissen Saar bis zur preussischen Grenze.

Die Bedeutung aller dieser Seitenflüsse des Rheines als Verkehrswege ist jedoch schon wegen der fast überall parallel laufenden Kanäle als äusserst gering anzuschlagen.

IV. Der Verkehr

auf den elsass-lothringischen Wasserstrassen.

1. Auf den Kanälen.

Da die Hauptmasse der Verkehrsobjekte sich in der Richtung von Norden nach Süden bewegt, somit die Strecke Saargemünd-Mülhausen gleichsam einen Kanalzug darstellt, ist es weniger von Vorteil, jeden einzelnen Kanal für sich zu behandeln, sondern wir werden die einzelnen jeweils im Zusammenhange mit den andern Kanälen kennen lernen, und dazu genügt es zwei Beobachtungspunkte herauszunehmen, an denen eine Verzweigung der Güter möglich ist, um auf diese Weise einen Überblick über den Kanalverkehr zu erhalten.

Als 1. Beobachtungspunkt wähle ich den Gondrexanger Weiher, d. h. denjenigen Ort, wo der Saarkanal mit dem Rhein-Marne-Kanal zusammentrifft und letzteren in einen sogenannten Westabfall nach Frankreich und Ostabfall nach Strassburg teilt. Es ist kein Punkt von grosser wirtschaftlicher Bedeutung, da der Wasserverkehr auf die ganze Gegend nicht den Einfluss ausübt, den man von der Grösse des dortigen Güterverkehrs erwarten sollte. Die Beschäftigung der Bewohner ist fast ausschliesslich die Landwirtschaft und das Kleingewerbe, sodass der Verkehr auf dem Weiher zu Gondrexange dem dortigen Kleinbauer ziemlich gleichgiltig ist.

Von den Gütern, die wir hier antreffen ¹⁾, ist die Steinkohle diejenige Gattung, die das Hauptkontingent stellt, hat doch der Saarkanal durch seinen reichen Kohlenverkehr den Namen Saar-Kohlen-Kanal erhalten. Im Jahre 1903 brachte der Saarkanal 678 965 Tonnen Kohlen in der Richtung nach Gondrexange; da diese Ware zum grossen Teile nach dem Ober-Elsass bestimmt ist, richtet sich die Höhe der Zufuhr fast ganz nach dem oberelsässischen Bedarf, andererseits bezieht dieses Industriegebiet schon seit der Eröffnung des Saarkanales seinen Bedarf auf demselben, weshalb sich dieser Verkehr wesentlich in gleichmässigen Bahnen bewegt; schon im Jahre 1880 fuhren 577 720 t. in der gleichen Richtung. Die höchste Ziffer wurde im Jahre 1885 erreicht (719 906 t.) Wenn sich der Verkehr von 1885 ab nicht auf der Höhe halten konnte, so hängt dies mit der Erschliessung anderer Bezugsquellen zusammen, welche zwar weniger von der Industrie als vielmehr von den Privaten im Lande bevorzugt werden. Die belgische Kohle kommt heute auf den französischen Kanälen nicht blos bis an die Grenze, sondern ins Innerste des Landes, und in noch grösserer Masse macht sich die auf dem Rheine angefahrne Ruhrkohle geltend, womit nicht nur die Stadt Strassburg, sondern auch die oberelsässischen Fabriken bedient werden. Wir begegnen also im Gondrexanger Weiher neben der grossen Masse der Saarkohle auch der französischen und belgischen Kohle. Dieser Verkehr war noch in den 80er Jahren kaum nennenswert und nur allmählich erreichte er die 100 000 Tonnen. Vom Jahre 1893 ab hielt er sich auf der erreichten Höhe, stieg im Jahre 1900 auf 158 306 t., um in den folgenden Jahren wieder zu sinken und zwar auf 127 638 t. im Jahre 1903.

¹⁾ Der Darstellung des Verkehrs auf den Kanälen liegt die vom Kaiserl. Ministerium veröffentlichte, jährliche „Statistik über den Verkehr auf den Kanälen“, sowie das Statistische Handbuch für Elsass-Lothringen (1902) zu Grunde.

Auch vom Ostabfall des Rhein-Marne-Kanales kommt neuerdings eine Kohlengattung nach Gondrexange, es ist die Ruhrkohle. Wenngleich der Verkehr im Anfangsstadium sich befindet, so darf er doch nicht unerwähnt bleiben. Er betrug im Jahre 1897 noch nicht 1000 t, schien im Jahre 1900 mit 20 420 t und 1901 mit 21 275 t einen raschen Aufschwung nehmen zu wollen, ging aber schon 1902 und 1903 wieder auf die Summe von 5 004 t bzw. 1 790 t zurück, nachdem die Erweiterungsbauten im Saargebiet eine grössere Kohlenförderung ermöglichten.

Es wurden somit im Jahre 1903 in der Richtung nach unserm Beobachtungspunkte insgesamt 808 393 t Kohlen bewegt; davon sehen wir wieder 805 366 t in den Richtungen nach Ost und West weiterziehen. Der Absatz an Kohlen in Gondrexange ist demnach nicht gross, auch die Abfuhr nach Norden ist unbedeutend (im Jahre 1903=0), da man ja auf diesem Wege in das Kohlenrevier selbst kommt. Dagegen bewegt sich eine grosse Masse nach Westen, welche sich auf Frankreich verteilt und zum kleinen Teile auf der Mosel wieder nach Deutschland kommt, und besonders nach Osten, welche wir bei unserm zweiten Beobachtungspunkte, beim Strassburger Wasserverkehr, grösstenteils wiederfinden.

Um die Wirkung der verschiedenen, verkehrswirtschaftlich auch für den Kohlenverkehr wichtigen Ereignisse in der Gondrexanger Verkehrsstatistik hervortreten zu lassen, wollen wir die Angaben für eine Reihe von Jahren zusammenstellen, die damit in Beziehung zu bringen sind: zunächst eines der früheren Jahre, etwa 1881, dann 1891 ein Jahr vor der Erröffnung der Rheinschiffahrt, 1895 ein Jahr vor der Vertiefung der Kanäle, 1897 ein Jahr nach der Vertiefung, das Jahr 1900, ein Jahr vor der Inbetriebnahme des Strassburger Rheinhafens und das letzte Jahr, für welches die Statistik veröffentlicht ist, das Jahr 1903, in

welchem der Rheinschiffahrt der Rheinhafen zu Strassburg im 3. Jahre zur Verfügung steht.

Es wurden Tonnen Kohlen bewegt:

in der Richtung:	1881	1891	1895	1897	1900	1903
Lagarde—Gondrexange	—	108 603	106 015	152 022	158 306	127 638
Saarbrücken—Gondrex.	526 428	474 982	479 757	548 231	589 577	678 965
Strassburg - Gondrex.	35	5	763	542	20 420	1 790
Gondrexange—Lagarde.	297 094	163 737	202 770	266 210	310 386	387 428
Gondrex.—Saarbrücken	—	—	201	1 278	3 045	—
Gondrex.—Strassburg	229 139	406 418	381 689	430 631	447 820	417 938
In beiden Richt. zus.	1 052 696	1 153 745	1 171 195	1 398 914	1 529 554	1 613 759

An dieser Stelle hat der Rheinverkehr auf den Kanalverkehr noch keinen Einfluss gewinnen können, wie uns die Strecke Strassburg—Gondrexange zeigt. Die mit dem Jahre 1897 einsetzende Zunahme des Gesamt-Verkehrs ist lediglich auf die Vertiefung der Kanäle zurückzuführen, wodurch die belgische Kohle reichlicher ins Land fließen konnte und ebenso in viel umfangreicherem Masse als früher die preussische Saarkohle in Frankreich Absatz fand. Der Aufschwung der Industrie im Allgemeinen stellte ferner höhere Anforderungen an die Kohlenbergwerke, weshalb der Kohlenversand auf dem Saar-Kanal answoll, insbesondere nachdem durch die im Jahre 1902 fertiggestellten Erweiterungsbauten im Kohlenrevier der Saar die Werke leistungsfähiger wurden.

Ausser der Kohle fällt uns beim Gondrexanger Verkehr die bedeutende Masse der Baumaterialien auf. Die zahlreichen Steinbrüche am Laufe der Kanäle, besonders am Rhein-Marne-Kanal, auf seinem Weg durch die Vogesen, liefern zu diesem Verkehr die Hauptmasse, welche auf den Strecken nach Strassburg und nach Saarbrücken abgesetzt wird. Er ist wesentlich bedingt durch die Bautätigkeit in den Städten,

wie denn auch mit dem Aufblühen der Städte eine Steigerung des Verkehrs von Baumaterialien, die vor allen andern Objekten die Wasserstrassen aufsuchen, zu verzeichnen ist.

Es fuhren Tonnen Baumaterialien (ausser Holz) in der Richtung:

	1888	1898	1900	1903
Lagarde—Gondrexange . . .	65 292	79 097	80 690	63 756
Saarbrücken—Gondrexange . .	27 755	33 540	49 752	41 979
Strassburg—Gondrexange . . .	120 769	184 981	190 922	197 361
Gondrexange—Lagarde . . .	21 602	17 572	18 938	33 989
Gondrexange—Saarbrücken . .	104 964	270 527	250 766	231 020
Gondrexange—Strassburg . . .	205 442	262 898	220 761	267 772
In beiden Richtungen zus. . .	545 824	848 615	811 829	835 877

Die auf dem Saarkanal nach Preussen und auf dem Rhein-Marne-Kanal nach Strassburg beförderten Mengen weisen auf die Hauptkonsumenten hin.

Leider macht sich gerade bei diesem Verkehre die vollständige Isoliertheit des lothringischen Westens hinsichtlich des Wasserverkehrs recht fühlbar. Die beiden aufblühenden Städte Metz und Diedenhofen kommen trotz der nun begonnenen Stadterweiterungen für den Wassertransport der Baumaterialien kaum in Frage, wenn auch Metz mit seinem Moselkanal an das französische Kanalnetz anstösst, wodurch es mit den Vogesen in Verbindung steht. Jenes Kanalstück ist aber nicht vertieft und somit nur für Fahrzeuge früherer Dimensionen zugänglich, die wenig leistungsfähig und daher bei den Schiffern nicht beliebt sind. Diedenhofen hingegen,

die Zentrale einer ausgedehnten Bergwerksindustrie, ist überhaupt vom Wasserverkehr ausgeschlossen. Davon in einem späteren Kapitel.

Der Düngemittelverkehr, der sonst in landwirtschaftlichen Gegenden eine grosse Rolle spielt, ist hier unbedeutend. Dies rührt daher, dass der lothringische Kleinbauer durchschnittlich nur soviel eigenes Feld besitzt, als er durch seinen Viehbestand düngen kann, während er dem sogenannten „Lehnsfeld“ eine weniger sorgfältige Behandlung zuteil werden lässt. Selbst die neueste kapitalistische Betriebsweise, die sich doch zum Teil auch schon der Landwirtschaft bemächtigt hat, musste hier wirkungslos bleiben.

Es fuhren Tonnen Düngemittel in der Richtung:

	1901	1902	1903
Lagarde—Gondrexange	812	1080	850
Saarbrücken—Gondrexange . .	—	—	—
Strassburg—Gondrexange . . .	771	—	423
Gondrexange—Lagarde	771	—	423
Gondrexange—Saarbrücken . .	—	—	—
Gondrexange—Strassburg . . .	812	1080	850

Der Nutz- und Brennholzverkehr hat fast auf allen Strecken seit Mitte der 90er Jahre abgenommen, so ist auch der Austausch in Gondrexange nicht mehr bedeutend. Im Jahre 1891 kamen von Saarbrücken her noch 21 000 Tonnen und von den Vogesen 34 000 Tonnen, welche hauptsächlich nach Lagarde zugeführt wurden. Im Jahre 1903 wurden insgesamt in der Richtung nach Gondrexange nur 19 855 Tonnen befördert. Sogar der Verkehr von den Vogesen nach Strassburg hat nachgelassen.

Im einzelnen gestaltete sich der Holzverkehr in den hier zu besprechenden Richtungen folgendermassen:

	1883	1893	1903
Lagarde—Gondrexange .	977 t	5 399 t	7 154 t
Saarbrücken—Gondrexange	18 500 „	13 667 „	6 091 „
Strassburg—Gondrexange	39 255 „	15 006 „	6 610 „
Gondrexange - Lagarde .	47 942 „	12 457 „	5 984 „
Gondrexange—Saarbrücken	2 071 „	5 763 „	4 775 „
Gondrexange—Strassburg	13 985 „	24 927 „	15 826 „
In beiden Richtungen . .	122 730 t	77 219 t	46 440 t

Es bleiben uns nun noch von den Hauptverkehrsobjekten die Rohstoffe und die Erzeugnisse des Hüttengewerbes zu erwähnen. Sie ziehen wesentlich von Lagarde aus dem französischen Hüttengebiet kommend in der Richtung nach Saarbrücken an Gondrexange vorüber. 1903 erreichte dieser Verkehr rund 125 000 Tonnen, nachdem er sich schon seit 1887 auf einer durchschnittlichen Höhe von 100 000 Tonnen gehalten hatte.

Da wir später auf diese Verkehrsmasse zurückkommen, sei auch für sie im einzelnen der Verkehr an diesem Knotenpunkt in Zahlen gegeben. Es bewegten sich Erzeugnisse des Hüttengewerbes etc. in der Richtung von:

	1883	1893	1903
Lagarde—Gondrexange .	37 855 t	109 361 t	126 152 t
Saarbrücken - Gondrexange	3 440 „	6 921 „	6 043 „
Strassburg—Gondrexange	836 „	6 391 „	6 348 „
Gondrexange—Lagarde .	889 „	4 122 „	3 333 „
Gondrexange - Saarbrücken	38 118 „	115 217 „	122 082 „
Gondrexange—Strassburg	3 319 „	3 125 „	5 935 „
In beiden Richtungen . .	84 457 t	245 137 t	269 893 t

Der Verkehr mit den Erzeugnissen der Landwirtschaft und den Lebensmitteln hat insofern abgenommen, als die Mengen, welche von Lagarde und den französischen Gebietsteilen nach Gondrexange kamen, seit Ende der 80er Jahre geringer wurden. Die bedeutende Zufuhr von 1880—1887 war zumeist für Saargemünd und Saarbrücken bestimmt.

Wie unbedeutend der Kanalverkehr landwirtschaftlicher Erzeugnisse ist, obwohl wir uns hier in vollkommen landwirtschaftlicher Gegend befinden, geht aus folgendem hervor.

Es wurde Getreide u. ä. verfrachtet in der Richtung von:

	1883	1893	1903
Lagarde — Gondrexange .	28 013 t	9 778 t	12 232 t
Saarbrücken—Gondrexange	—	—	—
Strassburg—Gondrexange	55 „	206 „	7 761 „
Gondrexange—Lagarde .	—	—	50 „
Gondrexange—Saarbrücken	19 434 „	4 561 „	7 653 „
Gondrexange—Strassburg	9 104 „	5 217 „	11 101 „
In beiden Richtungen . .	56 606 t	19 762 t	38 797 t

Es sind hauptsächlich französische Erzeugnisse, die sich nach Saarbrücken und Strassburg wenden.

Der Gesamtverkehr auf den drei in Gondrexange zusammentreffenden Kanallinien betrug im Jahre 1903 für die Zufuhr in der Richtung nach Gondrexange 1 303 251 t., für die entgegengesetzten Richtungen 1 526 586 t. Die gleichen Zahlen waren vor 23 Jahren 810 000 und 922 000 t.; das Steigen ist demnach für beide Richtungen sehr gleichmässig vor sich gegangen.

Folgen wir nun der Hauptmasse des Verkehrs, wie wir ihn in Gondrexange übersehen konnten, so müssen wir in

östlicher Richtung dem Rhein-Marne-Kanal nachgehen, auf welchem wir bald nach dem Vogesendurchstich in das reizende Zorntal gelangen. Die Industrie der Steine und Erden, sowie eine reiche, intensiv vorgeschrittene Landwirtschaft, Hopfen- und Tabakbau, Hackfruchtfelder und fette Wiesen sind die Begleiterscheinungen, welche uns auf unserer Wanderung interessieren. Das Rheintal bietet ein erheblich anderes Bild als die Landschaft westlich der Vogesen. Zahlreiche Städtchen und Flecken mit regem Verkehre deuten an, dass wir vor einem Handels- und Industriezentrum angelangt sind, welches zugleich der Sitz der Verwaltung und die Hauptstadt des Landes, Strassburg, in sich birgt. Wasserstrassen vom Westen, Süden und Norden her endigen hier, was natürlich Veranlassung genug ist, in Strassburg als dem 2. Beobachtungspunkte zu verweilen.

Der Güterverkehr auf den Hauptkanälen in der Richtung von und nach Strassburg (Rhein-Marne- und Rhein-Rhône-Kanal) gestaltet sich folgendermassen (die Jahre sind wiederum nach den S. 28 gegebenen Gesichtspunkten gewählt):

a. Die Kohle in Tonnen.

	1881	1891	1895	1897	1900	1903
1. von Gondrexange nach Strassburg . .	229 139	406 418	381 689	430 631	447 820	417 938
2. von Strassburg nach Altmünsterol	173 393	304 539	306 223	382 320	378 076	426 277
3. von Altmünsterol nach Strassburg . .	1 417	2 644	—	10	—	—
4. von Strassburg nach Gondrexange	35	5	763	542	20 420	1 790
In beiden Richtungen zusammen	403 984	713 606	688 675	813 503	846 316	846 005

b. Die Baumaterialien.

	1881	1891	1895	1897	1900	1903
Richtung 1	173 760	185 406	168 771	243 941	220 761	267 772
„ 2	54 116	85 913	55 061	89 325	65 777	91 220
„ 3	18 731	31 407	23 503	19 528	20 437	27 882
„ 4	57 165	133 066	145 210	169 049	190 922	197 361
Zusammen	303 772	435 792	392 545	521 843	497 897	584 235

c. Der Düngemittelverkehr.

Richtung 1	702	2 407	469	2 805	556	850
„ 2	340	3 285	579	3 176	—	850
„ 3	19 425	28 747	22 180	24 768	33 658	35 155
„ 4	285	—	—	—	252	423
Zusammen	20 752	34 439	23 228	30 749	34 466	37 278

d. Der Holzverkehr.

Richtung 1	12 129	39 831	19 068	21 557	15 596	15 826
„ 2	7 826	20 531	6 543	9 473	5 877	5 851
„ 3	5 650	9 143	3 354	3 728	2 072	2 211
„ 4	32 880	36 386	13 259	7 829	7 571	6 610
Zusammen	58 485	105 891	42 224	42 587	31 116	30 498

e. Erzeugnisse des Hüttengewerbes etc.

Richtung 1	1 321	2 490	7 716	2 492	2 742	5 935
„ 2	5 689	3 759	10 270	3 134	2 081	1 110
„ 3	630	3 097	10 529	6 143	12 078	16 449
„ 4	916	2 966	8 913	4 246	6 751	6 348
Zusammen	8 556	12 312	37 428	16 015	23 652	29 842

f. Erzeugnisse der Landwirtschaft.

Richtung 1	17 853	4 261	9 987	10 367	9 652	11 101
„ 2	4 212	2 640	11 976	19 355	19 758	30 015
„ 3	1 850	1 021	6 500	2 706	2 092	5 377
„ 4	600	178	2 610	5 559	3 835	7 761
Zusammen	24 515	8 100	31 073	37 987	35 337	54 254

Auch hier haben wir wieder das gleiche Bild wie in Gondrexange zu beobachten, nämlich vom Jahre 1897 ab nach der Vertiefung der Kanäle in den Haupttransportobjekten, Kohle und Baumaterialien, einen ganz bedeutenden Aufschwung, der aber hier bis 1903 besonders bei den Baumaterialien noch weiter wuchs. Während wir in Gondrexange feststellen mussten, dass der bisherige Rheinverkehr auf die Hebung des dortigen Kanalverkehrs so gut wie keinen Einfluss hatte, dass sogar nach der Vertiefung der Kanäle, trotz der in jenen Jahren beginnenden Blütezeit der Industrien eine gewisse Stabilität im Kohlenverkehr von Gondrexange nach Strassburg eingetreten ist, lässt sich am Strassburger Beobachtungspunkte eine Erklärung für jene ungünstige Erscheinung geben.

Von den von Gondrexange her angefahrenen Kohlen mussten früher stets beträchtliche Mengen zur Versorgung des Strassburger Marktes in Strassburg zurückbehalten werden, oft über 100 000 Tonnen. Im Jahre 1891 waren es noch 101 879 Tonnen. Von 1895 ab konnte man dem Weitertransport der Saarkohle und der belgischen Kohle nach Mülhausen bedeutend grössere Massen belassen, indem nur noch

im Jahre 1895:	75 466	Tonnen
1897:	48 311	„
1898:	65 145	„
1899:	57 342	„
1900:	69 744	„

schematisch gedacht, zurückbehalten wurden. Von 1901 ab konnte die ganze Quantität der vom Rhein-Marne-Kanal her angefahrenen Kohlen an Strassburg vorüber, nach dem Ober-Elsass ziehen, es gesellten sich sogar dieser Summe noch andere zu, so

im Jahre 1901:	12 642	Tonnen
1903:	8 339	„

Diese letzteren Summen stellen jedoch nicht etwa die Summe der nach dem Ober-Elsass beförderten Ruhrkohlen dar, sondern es soll damit nur gesagt sein, dass früher die von Strassburg nach Mülhausen abgelassenen Kohlenmengen geringer waren, als die auf dem Rhein-Marne-Kanal angefahrenen, dass durch die Ruhrkohle eine Ergänzung für die unterwegs abzusetzende Saarkohle geschaffen war, die es ermöglichte, eine höhere Quantität Kohle von Strassburg ab zur Speisung der oberelsässischen Industrie nach Mülhausen zu senden als der Rhein-Marne-Kanal brachte.

Es kamen nach Mülhausen Ruhrkohlen

im Jahre 1900: 56 078 Tonnen

1901: 86 423 „

1902: 63 962 „

1903: 79 187 „

Der Gesamt-Kohlenverkehr in der Richtung von Strassburg nach Altmünsterol stieg von 382 320 t. im Jahre 1897 auf 426 277 t. im Jahre 1903. Damit ist die Neigung zur Verkehrs-Stabilität auf dem Rhein-Marne-Kanal, welche von 1897 ab in Erscheinung trat und hauptsächlich von der geringeren Leistungsfähigkeit der Saarkohlenbergwerke abhängt, in ihrer Wirkung für den Gesamtverkehr auf den Kanälen gleichsam abgeschwächt, da der Verkehr auf dem Rhein-Rhône-Kanal durch die Rheinzufuhr zunimmt, während ohne die Verfrachtung der Ruhrkohle der Rhein-Rhône-Kanal das gleiche Bild aufwiese, wie der Rhein-Marne-Kanal, indem er ja hinsichtlich des Kohlenverkehrs ganz von jenem abhängig wäre. Hier ist also der erste durch die ermöglichte Rheinzufuhr bedingte Einsatz der erhöhten Rentabilität der Kanäle zu suchen und der Kohlenverkehr wird auch in Zukunft diese für die Kanäle günstige Eigenschaft allem Anscheine nach behalten.

Der Verkehr der Baumaterialien, an unserm Beobachtungspunkt fast ausschliesslich sich nach der Strassburger

Bautätigkeit richtend, hat sich während der oben dargestellten Zeit fast verdoppelt. Insbesondere wirkte beeinflussend das Strassburger Stadterweiterungsunternehmen, das vom Jahre 1880 ab seine ersten Bauten erstellte und besonders nach dem Jahre 1895 einer jähen Steigerung der Bautätigkeit entgegen ging. Neben der ermöglichten Ausbeute der Vogesensteinlager gewährten die Wasserstrassen den Strassburgern ein billiges Baumaterial, woraus denn auch der grösste Teil der Strassburger Neubauten errichtet zu sein scheint.

Von dem Düngemittelverkehr ist hier das gleiche zu sagen, wie in Gondrexange. Die höhere Summe rührt von dem schon seit langer Zeit von Mülhausen aus der oberelsässischen Landwirtschaft zugeführten Fäkaldünger her; der gewöhnliche Dünger ist noch recht selten anzutreffen.

Mehl und Getreide nehmen hinsichtlich ihres Wassertransportes eine steigende Richtung an.

Sehr augenfällig ist der Rückgang im Holztransport, insbesondere auf dem Rhein-Rhône-Kanal und auf dem Rhein-Marne-Kanal in westlicher Richtung.

Bei den Erzeugnissen des Hüttengewerbes lässt sich schwer eine bestimmte Tendenz erkennen. Eine gewisse Stetigkeit im Steigen dieses Verkehrs kann auf der Strecke Mülhausen—Strassburg festgestellt werden.

Auf diese letzteren Transportobjekte komme ich in späteren Kapiteln zurück.

2. Der Verkehr auf dem Rheine bei Strassburg.

An unserem zweiten Beobachtungspunkte stossen wir ferner auf einen Verkehr, der bei der Darstellung des Verkehrs auf den Kanälen nur flüchtig berührt werden konnte, indem zu zeigen war, dass er den Massenverkehr auf denselben bisher nur wenig beeinflussen konnte. Der Rheinverkehr muss daher in dem ersten Dezennium seines häufig unterbrochenen Daseins noch als Lokalverkehr für den Strassburger Markt und Handel angesehen werden, der sich zur Verteilung der für das Hinterland und den Transitverkehr bestimmten Waren meistens der Eisenbahnen bedient. Ausser Strassburg kommt bisher nur die oberelsässische Industrie als Massenabnehmer in Betracht, für welche Kohlen und Getreide in solchen Mengen auf dem Rheine angefahren werden, dass der Rhein-Rhône-Kanal zum Weitertransport Verwendung findet. Im Westen, also auf dem Rhein-Marne-Kanal, gelangen diese beiden Zufuhrmengen des Rheines in Gegenden, die selbst von Natur aus mit Kohlen und Getreide gesegnet sind. Lothringen scheidet also, wie die Verhältnisse heute liegen, für den Rheinverkehr fast ganz aus und zwar solange, bis die beiden westlichen Kreise, Metz und Diedenhofen, an das Wasserstrassennetz angeschlossen werden, die sowohl Abnehmer von Kohlen sind, als insbesondere ein für die Tal-fahrt des Rheines, sowie für den süddeutschen Markt wichtiges Produkt liefern, die Erzeugnisse des Bergbaues und der Hüttenbetriebe.

Indessen hatte Strassburg als Konsumzentrum so viel eigenes Interesse an der Rheinschiffahrt, dass die Stadt ohne wesentliche Unterstützung des Landes die Errichtung von Hafengebäuden begann, um den Schiffen die Möglichkeit bequemer Landung und Lagerung zu geben. Am 11. Juni 1892 wurde der Strassburger Metzgerthorhafen eröffnet und nicht ohne Sorgen musste man abwarten, ob die Schiffer es wagten, auf dem für die Schiffahrt gefährlichen Oberrhein nach Strassburg zu kommen. In den ersten beiden Jahren entsprach die angefahrne Gütermenge gleichsam nur dem Versuch einer Schiffahrt. Aber schon 1894 zeigt der Verkehr 77 830 t., 1896 bereits 334 646 t., also 430% mehr. Diese Summe, die zum Teil auf den günstigen Wasserstand des Jahres 1896 zurückzuführen ist, verringerte sich jedoch bis zum Jahre 1900 von Jahr zu Jahr, wenn auch nicht in dem Masse, wie sie zugenommen hatte, aber man konnte daran wohl die immer grösser werdende Mutlosigkeit der Schiffer bemerken, so oft ein Schiff auf einer Kiesbank mitten auf der Fahrt anfuhr. Es ist daher erklärlich, dass der Verkehr nicht in der Weise zunahm, wie dies bei einer aufblühenden Stadt wie Strassburg, der es durch ihre günstige Lage sowohl, als durch das Bestreben der Stadtverwaltung, Strassburg in verkehrswirtschaftlicher Hinsicht zu heben und ihren Wasserreichtum auszunützen, zu erwarten gewesen wäre. Indessen hielt sich die Zufuhr immerhin den hiesigen Hafenanlagen vor der Anlage des Rheinhafens entsprechend annähernd auf der erreichten Höhe trotz der ungünstigen Wasserstandsverhältnisse in den Jahren 1897—1900.

Die auf dem Rheine angefahrenen Mengen weisen in den einzelnen Jahren ungefähr das gleiche Prozentverhältnis zu einander auf. Im Vordergrund steht die Steinkohle, die aus dem Ruhrgebiet bezogen wird. Fast $\frac{3}{5}$ der gesamten angefahrenen Güter (59%) fallen im Jahre 1900 auf die Kohle. Unter 304 272 Tonnen waren 179 630 Tonnen Stein-

kohlen. Unter den noch verbleibenden Transportgegenständen sind als Massengüter das Getreide und Petroleum zu erwähnen. Ersteres machte schon 1900 22% der Gesamtzufuhr aus, um in den folgenden Jahren noch zu steigen, wie Tab. S. 44 zeigt. Der Prozentanteil des Petroleums ging von 7% im Jahre 1900 auf 2,3% im Jahre 1904 zurück. Die übrigen, ungefähr 12% ausmachenden Zufuhrmengen verteilen sich auf zahlreiche der Schifffahrt zugängliche Waren, die weniger ihrer Gewichtsmenge nach, als ihres Wertes wegen von Bedeutung sind. Unter diesen sind hervorzuheben: Mehl und Mühlenfabrikate, Zucker, Melasse und Syrup, Öle und Fette, frisches und getrocknetes Obst, weiche und harte Schnittware, Zement, Trass, Kalk, verarbeitetes Eisen, Flachs, Hanf, Werg, Kaffee und andere Kolonialwaren. Dieser Verkehr bringt, wie wir sehen, Gegenstände, die einen lebhaften Handel voraussetzen, die aber vor der Mitte der 90er Jahre, da sie zum täglichen Leben gehören, ebenfalls nach dem Elsass gebracht werden mussten, wozu sie früher die Eisenbahnen benützten.

Rheinabwärts ist die beförderte Menge nicht zu vergleichen mit den zu Berg angefahrenen Quantitäten, da das im oberen Rheingebiet befindliche Holz und Steinrohmaterial infolge der langen Unterbrechung der Rheinschifffahrt, wie der allgemeinen geringen Beziehungen zu Norddeutschland, den Absatz in den untern Rheingebieten verloren hat und andererseits die rege Bautätigkeit der letzten Jahre, besonders in der Stadt Strassburg, die auf den Kanälen angefahrenen Steine aus den Vogesen für sich benötigte. Immerhin behauptete der Talverkehr seine errungene bescheidene Höhe und verspricht bei ausgedehnterem Absatzgebiete für die elsässische Industrie und den Handel eine Steigerung. Unter den 13169 t. des Jahres 1900 sind 4029 t. weiche Schnittware und 1390 t. harte Stämme, Nutz-, Bau- und Schiffsholz. In geringeren Massen wurden Mehl und Mühlenfabrikate, Getreide, Teer, Pech, Harze, Fässer, Kisten, Tabak,

Kartoffeln, Wein, Öle, Obst, unedle Metalle und verarbeitetes Eisen rheinabwärts gesandt.

Die Zeit seit der Eröffnung des Strassburger Rheinhafens auf der Sporeninsel (1901) ist noch zu kurz, um ein abschliessendes Urteil über seinen Einfluss auf die oberrheinische Wirtschaft im allgemeinen fällen zu können. Immerhin weisen die Verkehrsziffern seit 1901 beim Rheinverkehr eine bedeutende absolute Steigerung auf, deren Schwankungen jedoch vollständig auf die Schwankungen des Wasserstandes zurückzuführen sind.

Die Kohlenzufuhr, absolut stärker als früher, behielt prozentual ungefähr die bisherige Stelle inne. Eine Verschiebung machte sich beim Prozentverhältnis des Getreides und des Petroleums zu Ungunsten des letzteren bemerkbar.

Bei der Abfuhr, deren hauptsächlichster Gegenstand das Holz darstellt, behauptet dieser Transportartikel auch nach der Eröffnung des Rheinhafens seine errungene Höhe mit der Tendenz noch weiter zu steigen. Daneben beginnt der Talversand von Steinen und Getreide in den Vordergrund zu treten. Der Versand von Erzen dagegen ist kaum erwähnenswert.

Das einzelne über diesen noch jungen Rheinverkehr ist aus der Tabelle S. 44 und 45 zu entnehmen.

Wenn wir uns erinnern, dass Strassburg nur unter gewissen Voraussetzungen von den Rheinschiffen angefahren werden kann, und dass eigentlich nur die Sommermonate als günstige Schifffahrtsmonate gelten können, so nimmt Strassburg ohne Zweifel jetzt schon eine hervorragende Stellung hinsichtlich seines Rheinverkehrs ein. Wenn der Wasserstand nur einigermaßen günstig ist, stellen sich die Schiffe ein und bringen die oft lange ersehnte Ware.

Das jedesmalige rasche Einsetzen des Verkehrs bei gutem Wasserstande beweist aber, dass die Verkehrsbeziehungen

durch den schlechten Wasserstand gewaltsam gelöst werden, indem oft zu der Zeit, in welcher der Wintervorrat, besonders an Brotgetreide nach der Ernte heraufbefördert werden soll, die Schifffahrt eingestellt werden muss, und lässt uns die Nachteile der zu beseitigenden Unregelmässigkeit des Wasserverkehrs recht ermessen.

Wenn sich auch für die Zeit der fertig gestellten Rheinregulierung heute für den Winterverkehr auf dem Rheine selbst nicht vermutungsweise die Verkehrsziffern angeben lassen, so sind wir doch, nach dem heutigen Verkehre zu urteilen, berechtigt, anzunehmen, dass alle Verkehrsobjekte, die sich für die Schifffahrt eignen, auf dem Rheine heraufbefördert werden, dass, wenn wir den Mannheimer Hafenverkehr zum Vergleich heranziehen, auch der Strassburger Winterverkehr 45% des Gesamtverkehrs ausmachen kann. In wie weit aber die Regelmässigkeit des Verkehrs auf die absolute Höhe der Verkehrsziffern, nicht nur hinsichtlich der Zufuhr, sondern auch des Talverkehrs beeinflussend wirkt, entzieht sich der Beobachtung, da ähnliche Verhältnisse, wesentlich auch in Anbetracht des Transitverkehrs nicht vorliegen.

Güter-Verkehr auf dem Rhein bei Strassburg.

Um ein ganzes Jahrzehnt zu berücksichtigen lasse ich die Jahre 1895—1900 dem Jahre der Eröffnung des Strassburger Rheinhafens vorausgehen.

a) Zufuhr auf dem Rhein bei Strassburg (bergwärts) in Tonnen

Jahr	Gesamt-Zufuhr auf dem Rhein n. Strassb. Tonnen	Darunter									
		Kohlen		Petroleum		Getreide		Mehl		Dünge-mittel	
		abs.	‰	abs.	‰	abs.	‰	abs.	‰	abs.	‰
1895	143 940	82 546	57.3	12 750	8.9	42 719	29.7	2 210	1.5	—	—
1896	334 646	211 471	63.2	19 311	5.8	72 126	21.6	4 316	1.3	—	—
1897	319 526	185 082	57.9	16 442	5.1	82 602	25.9	5 930	1.9	2	—
1898	298 823	181 428	60.7	16 011	5.4	57 092	19.1	4 216	1.4	—	—
1899	301 148	162 464	53.9	20 878	6.9	80 006	26.6	7 202	2.4	—	—
1900	304 272	182 781	60.1	20 810	6.8	67 317	22.1	6 669	2.2	9	—
1901	548 867	343 914	62.7	19 813	3.6	123 680	22.5	4 894	0.9	246	0.04
1902	465 123	274 595	59.0	16 919	3.6	126 132	27.1	7 919	1.7	751	0.16
1903	539 498	311 771	57.8	15 312	2.8	149 723	27.8	16 010	3.0	902	0.16
1904	400 900	244 344	60.9	9 288	2.3	96 751	24.1	5 039	1.3	5:7	0.13
1895—1900	3 656 743	2 180 396	59.6	167 564	4.6	898 142	24.6	64 305	1.8	2 417	0.07
1901—1904	1 954 388	1 174 624	60.1	61 332	3.1	496 286	25.4	33 862	1.7	2 406	0.1

Durchschnitt

1901—1904	488 597	293 656	60.1	15 333	3.1	124 072	25.4	8 466	1.7	602	0.1
-----------	---------	---------	------	--------	-----	---------	------	-------	-----	-----	-----

b) Abfuhr auf dem Rhein bei Strassburg (talwärts) in Tonnen.

Jahr	Gesamt-Abfuhr auf dem Rhein von Strassb. Tonnen	Darunter									
		Holz		Steine		Erze		Mehl		Getreide	
		abs.	‰	abs.	‰	abs.	‰	abs.	‰	abs.	‰
1895	3 706	137	3.7	1	—	—	—	1	—	671	18.1
1896	11 196	969	8.7	5	—	—	—	—	3.6	2 929	26.1
1897	13 743	1 311	10.0	72	0.5	1 333	10.1	48	0.4	1 047	8.0
1898	11 780	4 762	40.4	278	2.4	690	5.9	87	0.7	787	6.7
1899	12 686	4 770	37.6	416	3.3	800	6.3	13	0.1	407	3.2
1900	13 169	5 493	41.7	—	—	40	0.3	929	7.1	985	7.5
1901	21 220	6 702	31.6	2 559	12.1	320	0.5	396	1.9	5 353	25.2
1902	30 695	8 289	27.0	5 787	18.9	—	—	591	1.9	5 132	16.7
1903	34 303	12 859	37.5	2 666	7.8	1 223	3.6	27	0.1	3 952	11.5
1904	14 416	7 713	53.5	1 407	9.8	67	0.5	165	1.1	635	4.4
1895—1900	166 264	53 005	31.9	13 191	7.9	4 853	2.9	2 293	1.4	21 898	13.2
1901—1904	100 634	35 563	35.3	12 419	12.3	1 610	1.6	1 179	1.2	15 072	15.0

Durchschnitt

1901—1904	25 159	8 891	35.3	3 105	12.3	421	1.6	295	1.2	3 763	15.0
-----------	--------	-------	------	-------	------	-----	-----	-----	-----	-------	------

Welche Stelle der Strassburger Rheinverkehr im Reigen der übrigen oberrheinischen Häfen einnimmt, möge aus folgender Tabelle ersehen werden.

Gesamtgüterverkehr in den oberrheinischen Häfen¹⁾.

(In Tonnen.)

Jahr	Strass- burg	Kehl	Maxau bezw. Karlsr. (1901)	Maxi- milians- au	Leo- polds- hafen	Lauter- burg	Speyer	Ludwigs- hafen	Mann- heim	Rheinau
1890	—	6967	67825	6565	23162	40120	45181	815954	2683151	—
1891	—	5171	71840	13997	19705	59787	55370	819971	2802703	—
1892	11048	4627	76005	18336	20575	42443	61530	833843	3080887	—
1893	36119	4536	62008	21707	17362	41153	67782	898546	3239335	—
1894	83531	1905	123906	10785	22908	36878	61914	754426	3662580	—
1895	157646	2360	100045	11597	16488	78280	65884	768538	3279734	—
1896	345842	3777	162271	8518	15418	153250	81894	1093597	4182482	—
1897	332669	1335	174171	7166	13819	119849	97871	1218522	4202260	41016
1898	310553	1565	182200	9037	8439	112459	125186	1324497	4508271	109380
1899	313834	510	178343	10195	11606	153169	115062	1447310	4713774	388621
1900	317441	7352	177256	9090	10329	203695	146418	1777111	5328255	557085
1901	570087	53485	134372	9443	8438	274157	135381	1763376	5109053	562148
1902	495818	103630	280703	8661	1655	230795	128482	1623621	4823268	906306
1903	573801	146137	545058	9415	—	300884	114430	1915595	5769407	1181069

¹⁾ Aufgestellt nach den Jahresberichten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

V. Die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstrassen in Elsass-Lothringen, besonders im Hinblick auf eine künftige regelmässige Rheinschiffahrt.

1. Das Verhältnis zur Landwirtschaft.

Die Erörterung der wirtschaftlichen Bedeutung der Wasserstrassen im Allgemeinen, warum z. B. der Transport auf Wasserstrassen billiger ist als auf Eisenbahnen, dass die Frachtkosten in einem gewissen Verhältnis zur Reibung des Fahrzeuges mit der Erdoberfläche stehen u. ä. kann hier nicht Gegenstand der Betrachtung sein; dieselben sind zumeist als Ergebnis spezieller Untersuchungen und Erforschungen verallgemeinert in den Lehrbüchern zur Darstellung gelangt. Es handelt sich hier vielmehr um ihre Bedeutung für ein bestimmtes Territorium, um eine Untersuchung, in wie weit in Elsass-Lothringen die Wasserstrassen sich in der Sphäre des einen oder andern Wirtschaftszweiges hemmend oder fördernd bemerkbar machen, ob die bewusst rationelle Ausbeute dieser Verkehrsanlage in der Verkehrswirtschaft erfolgt oder ob und warum dies nicht geschieht.

Ein solcher Nachweis erbringt keineswegs bei allen Wirtschaftsprovinzen das gleiche Resultat; je nach der Lage, der Bodenbeschaffenheit und dem Vorherrschen dieser oder jener Berufsklasse fällt dasselbe verschieden aus. Wir müssen daher unter Berücksichtigung der gegebenen Verhältnisse das in Frage stehende Gebiet in seine wirtschaftlichen, von den

Wasserstrassen beeinflussten Bestandteile auflösen und untersuchen, welche Kombinationen für die Bewohner des Landes die vorteilhaftesten sind.

Greifen wir so als ersten Wirtschafts-Faktor, der überall bei der Anlage von Wasserstrassen berücksichtigt werden muss, die Landwirtschaft heraus.

Ist Elsass-Lothringen ein landwirtschaftliches Export- oder Importland?

Bei dieser Frage sind drei Antworten möglich: entweder ist ein Land darauf angewiesen, seinen landwirtschaftlichen Produkten-Überschuss zu versenden, so erweitert eine verbesserte und ausgedehnte Wasserstrassenverbindung mit den Konsumtionsorten die Absatzmöglichkeit und würde insofern für die Landwirtschaft günstig wirken; andererseits könnte aber das negative Ergebnis, die Erschliessung eines Absatzgebietes für fremdländische, billiger zu erhaltende Produkte derselben Art und die dadurch entstehende Konkurrenz das positive erdrücken; oder es erzeugt ein Land und zwar in dezentralisierter Weise z. B. gerade so viel Getreide, dass die Einfuhr nicht nötig ist, dass es also weder exportiert noch importiert, dann ist der Verkehr dieses Produktes auf Wasserstrassen verhältnismässig selten und erscheint höchstens bei schlechten Ernten und zur Regulierung des Preises hin und wieder in grösseren Quantitäten. Muss jedoch drittens in ein Land Getreide von aussen eingeführt werden, so ist es das Natürlichste, dieser Herbeischaffung zum wirtschaftlichen Vorteile des konsumierenden Volkes die Wege so zu ebnen, dass der Konsumtionsort dem Produktionsort ideell möglichst nahe gerückt wird, wozu sich die Anlage von Wasserstrassen, da es sich um Massenprodukte handelt, am besten eignet, insbesondere wenn dadurch ein Anschluss an irgend eine Welthandelsstrasse erreicht wird.

Zu welcher dieser drei Arten ist nun Elsass-Lothringen zu rechnen?

Bei der Übernahme des Landes in das Deutsche Reich zeigte Elsass-Lothringen, wie heute noch die französischen Ostprovinzen, einen vorwiegend landwirtschaftlichen Charakter, ohne jedoch ein landwirtschaftliches Exportgebiet zu sein. In der damaligen Zeit war es etwas Fremdes, dass die Landwirtschaft für den Handel arbeiten sollte, dass Massenprodukte der Landwirtschaft Hauptgegenstände des Handels sein können. Die wenigen verkäuflichen Produkte zogen schon ihrer geringen Quantität wegen den Eisenbahnweg vor. Auch war die Landwirtschaft so sehr auf das ganze Land verteilt, dass eigentliche landwirtschaftliche Zentren, von denen aus der Markt beschickt worden wäre, nicht vorkamen. Für den Überschuss war die zahlreiche Militärbevölkerung ein bereitwilliger Abnehmer. Somit wurden sich die Volksvertreter zur Zeit der Kanalbauten gar nicht bewusst, dass aus diesen Kanälen einmal ihrem Volke, das ja damals wesentlich aus Landwirten bestand, eine wirtschaftliche Gefahr entstehen könnte. Von der französischen Landwirtschaft war nichts zu befürchten, sie hatte Paris als Abnehmer, wohin nach Anlage der Kanäle ein eventueller Überschuss aus Lothringen auch strömen konnte. Im allgemeinen aber kannte der Bauer kaum wichtigere Verkehrsverbindungen als die Strasse oder den Weg, auf welchen das Getreide zum Müller und von der Mühle als Mehl wieder zurück ins gleiche Dorf oder in die nächste Stadt gelangen musste. Ein Widerstand gegen die Anlage der Kanäle, die ihm gleichgiltig waren, war demnach nirgends hervorgetreten. Der Hauptteil landwirtschaftlichen Grossbetriebs, der zwischen Saar und Mosel dem ehemaligen Département de la Meurthe-et-Moselle angehörte und mit Strassburg keine Fühlung hatte, wurde von den Kanälen ebensowenig berührt wie heute. Wie stellt sich aber heute die elsass-lothringische Landwirtschaft zu derartigen Verkehrsfragen?

Innerhalb der letzten 30 Jahren hat sich im Lande ein Umschwung vollzogen, der von einschneidender volkswirt-

schaftlicher Bedeutung ist. Hand in Hand mit dem Aufblühen der Industrie wuchs auch die der Industrie zuzurechnende Zahl der Bevölkerung, sodass allmählich in diesem stillen Kampfe der Grundcharakter des Landes sich änderte und aus den vorwiegend landwirtschaftlichen Provinzen sich Gebiete mit vorwiegend industrieller Bevölkerung herausbildeten. Bei letzterer fanden die einheimischen Produkte leichten Absatz, die aber bald nicht mehr ausreichten, den Bedarf zu decken, so dass man auf auswärtiges Getreide angewiesen wurde. Die Bevölkerung Elsass-Lothringens betrug am 1. Dezember 1900: 1 719 470; rechnet man hierzu die Differenziffer: 78 484 zwischen den Zählungen 1895 und 1900, so stellt sich die Bevölkerung für das Jahr 1905 auf etwa 1 797 954. Pro Kopf werden gewöhnlich 2 Dz. Getreide zum Verbrauch angenommen, so dass in Elsass-Lothringen zur Ernährung der Gesamtbevölkerung 3 595 908 Dz. erforderlich wären. Im Durchschnitt der Jahre 1899—1903 wurden pro Jahr 2 425 380 Dz. produziert, es bleibt mithin ein von auswärts zu deckender Bedarf an Brotgetreide von 1 170 528 Dz. Elsass-Lothringen wurde landwirtschaftliches Importland, das fremde Getreide machte sich besonders in den elsass-lothringischen Industriezentren geltend. Die Landwirtschaft, in ihrer absoluten Zahl keineswegs reduziert, weshalb auch auf dem platten Lande diese Umwandlung zum Industriestaat nicht allzu augenfällig ist, kam bei dem schnellen Anwachsen der anderen Erwerbsarten, besonders der städtischen, in wirtschaftstechnischer Hinsicht in der Steigerung der Ertragsfähigkeit des Bodens nicht mit. Die Schwäche des Landwirts, vor jeder Neuerung in seinem Betriebe zurückzuschrecken, machte sich auch hier geltend, während andererseits in diesem landwirtschaftlich wohl am längsten ausgenutzten Gebiete Deutschlands keine nennenswerten Strecken mehr urbar zu machen waren.

Angesichts dieser Sachlage musste sich die Landwirtschaft doch dazu verstehen, besonders da, wo grössere

Komplexen landwirtschaftlichen Bodens dem Einzelnen zur Verfügung stehen, diesen Boden möglichst intensiv zu bebauen, um auf dem gleichen Areal wie früher grössere Mengen zu produzieren. Der Landwirt wird gezwungen, von der extensiven Bewirtschaftung zu einer rationelleren überzugehen. Er wird mit andern Worten Kaufmann, jedoch mit dem wesentlichen Unterschied vom eigentlichen Kaufmann, dass er selbst produziert und zur Ermöglichung dieser Produktion an einen bestimmten Grund und Boden gefesselt ist. Der Ausgestaltung der Verkehrswege kann er demnach eine Doppelstellung einzunehmen gezwungen sein, einmal eine sympathische, wenn ihm eine leichtere Absatzmöglichkeit vonnöten ist, das andere Mal eine unsympathische oder feindliche, wenn dadurch fremde Produkte herbeikommen, die sein eigenes nicht aufkommen lassen oder doch im Preise drücken. Da er aber nicht, wie der Kaufmann im eigentlichen Sinne seinen Standort nach Belieben verlegen kann, muss unter Umständen die Anlage einer neuen Verkehrsstrasse äusserst gefährlich werden.

Von dem elsass-lothringischen Kanalnetz in seiner geschilderten isolierten Lage hatte die Landwirtschaft keine Nachteile zu erwarten. Wie wir aus der Kanalverkehrsstatistik gesehen haben, wird Getreide (und das ist ja das für den Handel bestimmte Hauptprodukt der Landwirtschaft) auf den Kanälen bis zur Wiedereröffnung der Rheinschiffahrt kaum bewegt.

Nun aber soll dieser Rheinverkehr regelmässig werden, es soll durch Verbilligung der Transportkosten fremden landwirtschaftlichen Produkten ermöglicht werden, regelmässig elsass-lothringische Märkte aufzusuchen.

Die Hauptfurcht des elsass-lothringischen Landwirtes wird begründet, wie es auch im Landesausschuss im Zusammenhang mit der Beratung der Rheinregulierung hervorgehoben wurde, durch die eventuell eintretende Verbilligung landwirtschaftlicher Produkte infolge der billigen Einfuhr aus

andern Gebietsteilen und durch deren weitere Folge, das Sinken der Rentabilität des Grund und Bodens. Wenn Elsass-Lothringen, wie wir gesehen haben, importieren muss, so dürfen wir dabei jedoch nicht vergessen, dass es selbst grosse Getreidemengen auf den Markt zu werfen hat, somit durch die fremde Konkurrenz sehr getroffen wird. So lässt sich heute schon feststellen, dass seit der Inbetriebsetzung der Strassburger Hafensplätze im Jahre 1892 die Preisunterschiede bei den Getreidepreisen in Mannheim und Strassburg geringer wurden, dass der Gesamtpreis in den letzten Jahren niedriger stand als in Mannheim. Ein Vergleich mit den Mannheimer Preisen ergibt, dass in Strassburg ein verhältnismässig geringer, in den letzten Jahren überhaupt kein Aufschlag erforderlich war, wie aus folgender Zusammenstellung der Weizenpreise ersichtlich ist.

Nach Angabe der Strassburger Börsenberichte und dem Statistischen Jahrbuch für das Grossherzogtum Baden stellten sich die Handelspreise pro Dz. folgendermassen:

	in Mannheim <i>M</i>	in Strassburg <i>M</i>	in Strassburg mehr (+) weniger (-) <i>M</i>
1890	21,5	22,7	+ 1,2
1891	23,9	24,8	+ 0,9
1892	20,1	21,2	+ 1,1
1893	17,4	18,1	+ 0,7
1894	14,9	15,6	+ 0,7
1895	15,4	15,7	+ 0,3
1896	16,8	17,1	+ 0,3
1897	19,4	19,8	+ 0,4
1898	21,2	21,4	+ 0,2
1899	18,2	17,7	- 0,5
1900	17,8	17,7	- 0,1
1901	17,9	17,7	- 0,2
1902	17,6	17,2	- 0,4

Um die Wirkung der sinkenden Grosshandelspreise zu veranschaulichen, mögen hier die Kleinhandelspreise für das Kilogramm Weizenmehl folgen. Es kostete das Kilogramm Weizenmehl in Strassburg:

1892: 53	"	1898: 39 Pf.
1893: 48	"	1899: 38 "
1894: 43	"	1900: 38 "
1895: 43	"	1901: 36 "
1896: 42	"	1902: 36 "
1897: {	"	
45	"	
38	"	

Somit sank der Weizenmehlpreis von 53 Pf. auf 36 Pf., desgleichen gingen die Roggenmehlpreise im selben Zeitraum von 44 auf 33 Pf. pro Kilogramm zurück.

Das Sinken im Allgemeinen kommt jedoch bei unserer Frage weniger in Betracht, da dies von vielen andern Faktoren mitabhängig ist, allerdings nicht zuletzt von der Grossschiffahrt bis Mannheim, wo die Preise für die ganze Handelssphäre festgesetzt werden. Für uns kommt bei der Frage der Oberrheinschiffahrt die Reduktion des Preisunterschiedes zwischen Mannheim und Strassburg in Betracht, wodurch in den letzten Jahren die Preise unter die Mannheimer sanken. Eine ähnliche Wirkung können wir an einem badischen Beispiele beleuchten.

Das massenhafte Anfahren von Getreide in Mannheim im Verein mit der Möglichkeit des Bezugs aus dem Kehler Hafen (wenn es auch nicht geschieht) hat, wie die Preisstatistik zeigt, auch für Freiburg Resultate erzielt, die der Allgemeinheit nur erwünscht sein können, soweit die städtische Bevölkerung in Frage kommt. Bis zum Jahre 1895 zeigten die Preisnotierungen in Freiburg stets eine Zahl, die höher war als der Durchschnittspreis der 26 grösseren Gemeinden

Badens. Erst von 1896 ab bessern sich die Preisverhältnisse Freiburgs im Vergleich zum Gesamt-Durchschnitt. So wurden pro Doppelzentner Weizen notiert¹⁾:

Jahr	für Freiburg <i>M</i>	als Gesamt- Durchschnitt <i>M</i>	Freiburg mehr (+) weniger (—) <i>M</i>
1886	19,20	18,32	+ 0,88
1887	19,24	18,70	+ 0,54
1888	20,14	19,64	+ 0,50
1889	20,50	20,01	+ 0,49
1890	21,66	21,25	+ 0,41
1891	23,62	23,05	+ 0,57
1892	20,83	20,06	+ 0,77
1893	18,02	17,37	+ 0,65
1894	15,50	14,90	+ 0,60
1895	16,04	15,37	+ 0,67
1896	17,02	16,80	+ 0,22
1897	18,77	18,78	— 0,01
1898	20,92	20,93	— 0,01
1899	17,54	17,53	+ 0,01
1900	17,41	17,12	+ 0,29
1901	17,33	17,37	— 0,04
1902	17,14	17,27	— 0,13

Auch hier sehen wir, wie die oberländischen Landwirte das Privilegium der Abgeschlossenheit preisgeben müssen und die höheren Preisunterschiede nicht mehr aufrecht erhalten können.

Die Verminderung der Fracht drückt den Preis des zu transportierenden Gegenstandes herab.

Bei einer solchen durch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mitverursachten Schädigung der einheimischen

¹⁾ Statistisches Jahrbuch für Baden.

Landwirtschaft muss es uns nahe liegen festzustellen, ob diese Verbilligung des Brotgetreides im Einklang mit dem Gesamtwohl steht, welchem Prozentsatz der Bevölkerung in Elsass-Lothringen dieser Vorteil einer billigeren Volksnahrung zu Gute kommt, ob volkswirtschaftlich diese Beeinträchtigung der Landwirtschaft in der billigen Zufuhr für die übrige Bevölkerung ihre Rechtfertigung finden kann. Dabei müssen wir uns mit der beruflichen Gliederung der elsass-lothringischen Bevölkerung befassen, um zu zeigen, welche Stelle in diesem Rahmen der Landwirtschaft zukommt.

Nach der Berufszählung des Jahres 1895 entfallen von den 1 623 079 Einwohnern in Elsass-Lothringen auf:

A. Landwirtschaft	616 074	oder	379,6	von Tausend
B. Bergbau, Hüttenwesen, Industrie und Bauwesen	605 600	„	373,1	„
C. Handel und Verkehr .	156 458	„	96,4	„
D. Häusliche Dienste, Lohnarbeit.	17 863	„	11,0	„
E. Militärdienst und freie Berufe	150 899	„	93,0	„
F. Ohne Beruf	76 185	„	46,9	„

Also ein starkes Drittel gehört der Landwirtschaft an, dem $\frac{2}{3}$ der Bevölkerung gegenüberstehen, die mehr oder weniger an der Verbilligung der Lebensmittelpreise direkt interessiert sind. Und gehen wir einmal auf die landwirtschaftliche Gruppe selbst näher ein.

Es gab 1895 Betriebe mit einer landwirtschaftlichen Fläche von:

unter 2 ha :	139 773
2—5 „ :	54 757
5—20 „ :	23 981
20—100 „ :	4 029
über 100 „ :	407

und von 100 ha landwirtschaftlich benutzter Fläche kamen auf die

Größenklasse	in	im
	Elsass-Lothringen ha	Deutschen Reich ha
unter 2 ha	12,46	5,56
2— 5 „	22,81	10,11
5— 20 „	37,09	29,90
20—100 „	20,26	30,35
über 100 „	7,38	24,08

Diese Angaben stellen aber nur die Besitzverhältnisse im allgemeinen dar; es sind hierbei nicht die lediglich zum Getreidebau benötigten Flächen zu verstehen, worüber uns, abgesehen davon, dass der Weizenanbau etwa 15% der Gesamtanbaufläche beträgt, die Statistik in obiger Kombination keinen Aufschluss gibt; auch die übrigen landwirtschaftlich notwendigen Produkte, Kartoffeln, Wiesenheu, Hopfen, Tabak, Wein und Gartenland teilen sich in dieselben. Nach Abzug dieser letzteren Teile dürfte daher für die erste Grössengruppe der ihr zu Gebote stehende Teil zum Getreidebau kaum genügend Ertrag liefern, um den eigenen Bedarf zu befriedigen, zumal in Gebieten, in welchen der Bauer üblicher Weise auch Wein, Hopfen oder Tabak auf der Flur hat. Unter ihnen finden sich daher auch die meisten, welche einem Nebenberuf nachgehen müssen, sodass sie an der Verbiligung der Lebensmittelpreise interessiert sein müssen, da sie das fehlende Brot zu beschaffen haben. Die zweite Gruppe kann kaum für Marktlieferungen in Frage kommen, während die dritte neben der Deckung des Eigenbedarfs in den besseren Besitzverhältnissen besonders bei guten Ernten

Getreide wird abgeben können. Bei deren Interesse an der Teuerhaltung des Getreides handelt es sich jedoch um weniger hohe Differenzsummen, die sich durch Intensität der Bebauung wieder einbringen lassen, wie wir weiter unten sehen werden.

Die Hauptinteressenten sind also die 4436 Grossgrundbesitzer (über 20 ha), welche besonders auf dem hügeligen lothringischen Hochland ausgedehnte Flächen mit Getreide bebauen, da hier die übrigen Handelsgewächse nicht wie im Elsass gedeihen (auf die 3 000 qkm kommen 450 Grossgüter). Das Interesse dieser Grundherren, die, zum grossen Teile im Auslande ansässig, die Erträge ihrer Güter dort konsumieren, kann aber das Interesse der prozentual viel zahlreicheren aus obiger Zusammenstellung ersichtlichen nicht landwirtschaftlichen Bevölkerung keineswegs aufwiegen, zumal wenn noch die grosse Menge der Kleinbauern zu letzterer hinzugerechnet wird. Wie sehr hier die Kleinbetriebe überwiegen, zeigt der oben gegebene Vergleich mit den bäuerlichen Grössenverhältnissen des Deutschen Reiches.

Zudem ist es aber nicht denkbar, dass das Land in seiner Getreideproduktion der Bevölkerungszunahme folgen kann. 1871 kamen auf den qkm 106,8 Personen, 1900 deren 118,5.

Die Anbaufläche für Weizen geht hingegen regelmässig zurück. Sie sank

von 191 697 ha im Jahre 1880 auf		
182 295	„	1890
156 030	„	1900
153 332	„	1902
149 919	„	1903.

Dass, wie wir unten noch darlegen, trotzdem eine Steigerung im Weizenkörnerertrag zu verzeichnen ist, beruht auf der Anwendung besserer Produktionsmittel; aber die Ertragssteigerung ist keine willkürliche, sodass der Einfuhr mit jedem Jahre höhere Bedeutung beizulegen ist.

Wäre Elsass-Lothringen hinsichtlich des Ackerbaues ein Land, wie es die preussischen Provinzen östlich der Elbe teilweise sind, wo eben die ganze Bevölkerung ihr Dasein in bezw. aus der Landwirtschaft fristet, so müsste man mit ihren Vertretern darin einig sein, dass nur die Teuerhaltung der landwirtschaftlichen Produkte im Interesse der Bevölkerung liege. Wenn aber im südwestlichsten Teile des Reiches von einer vorwiegend ackerbautreibenden Bevölkerung die Rede ist, so tritt jene Mehrheit kleinbäuerlicher Betriebe als Hauptmasse vor, welche von Bauern geleitet sind, die für ihren eigenen Bedarf und den der nächsten Umgebung, womöglich ohne fremde Arbeitskraft, produzieren. Wenn daher die Verbesserung der Schiffahrt dazu beiträgt, die Getreidepreise in Elsass-Lothringen billiger zu gestalten, besonders wenn die Schiffahrt regelmässig fremdes Getreide ohne Umschlag nach Strassburg bringen kann, so werden hierdurch nur die Interessen eines verhältnismässig geringen Teiles der Bevölkerung, der eigentlichen Grossgrundbesitzer beeinträchtigt. Diese Grossbetriebe sind nach der neuesten Produktionsweise in letzter Linie auch nichts anderes als landwirtschaftliche Industrien, die, wie jede andere Industrie, mit wirtschaftlichen Ereignissen rechnen müssen, welche ihr vorübergehend ungünstig sind. Der zu schützende Kern der Landwirtschaft, der Kleinbauer, wird nicht betroffen. Stellen wir also dieser kleinen, in ihren Interessen gefährdeten Gruppe die grosse Masse der übrigen Bevölkerung, insbesondere die städtische gegenüber, so dürfen wir die gleiche Charakterisierung der Getreidezufuhr für Elsass-Lothringen geben, wie sie Foville¹⁾ für Frankreich gegeben hat, indem er sie *une salutare invasion* nennt, *qui épargne infiniment plus de souffrances qu'elle n'en cause.* —

Neben diesen für die landwirtschaftlichen Grossbetriebe

¹⁾ Foville, *La transformation des Moyens de transport.* 1880. S. 243

nicht zu verkennenden Nachteilen ist jedoch auch die Möglichkeit von Vorteilen in der Verbesserung der Wasserwege begründet und zwar für die gesamte Landwirtschaft.

Zunächst ist ganz allgemein die Bewertung des Grund und Bodens zu erwähnen. Die Gunst der Absatzverhältnisse, die Nähe des Konsumtionsortes haben früher ausschliesslich die Werthöhe des Grund und Bodens beeinflusst und bestimmt. Heute ist dieser Standpunkt durch die Kommunikationsmittel zwar nicht verdrängt, aber die kürzere Luftlinienentfernung vom Markorte hat nicht mehr das Monopol zur Bewertung des Bodens, sondern es sind mitunter sehr weit entlegene Gegenden plötzlich durch Eisenbahnen oder Wasserstrassen dem Absatzorte wirtschaftlich näher gerückt als Orte die nur wenige Kilometer entfernt liegen, bei der Anlage von Verkehrsmitteln aber unberücksichtigt geblieben sind. Hierdurch tritt eine Erhöhung der Bodenwerte ein, die insbesondere dem eigentlichen, bisher vom Verkehre abgeschlossenen Landmanne zugute kommt, indem sein Gut einen wesentlich höheren Wert repräsentiert als vordem, je nach der Nähe des nunmehrigen Verkehrsmittels. Bei der bisherigen extensiven Verkehrswirtschaft auf den Kanälen war vielleicht hiervon wenig zu verspüren, aus dem Grunde, weil das Absatzgebiet für Industrien, deren Produkte auf den Wasserweg angewiesen sind, ein zu eng begrenztes ist. Mit der Eröffnung der regelmässigen Rheinschiffahrt erweitert sich dasselbe sofort, so dass am Rheine selbst, nicht weniger aber auch an den weit verzweigten Kanälen der anstossende Grund und Boden ein gesuchter industrieller Produktionsstandort wird, insbesondere für Industrien zur Ausbeutung des Bodens (Steine, Erde, Lehm, Farbe, Salz, Petroleum, sowie als Lager- und Bauplätze). Der hierdurch im Werte gesteigerte Boden an der Wasserstrasse selbst übt natürlich auch auf sein Hinterland seinen werterhöhenden Einfluss aus.

Daneben kann weiterhin dem kleinen Landwirt die

Möglichkeit geboten werden, bei industriellen Unternehmungen in der landwirtschaftlich stillen Zeit Beschäftigung zu finden, eine Beschäftigung, die ihm bei dem geringen Ertrage und seinem häufig geringen Besitztum nur willkommen sein wird. Eine solche auf das ganze Land sich verteilende Industrie ist auch geeignet, das ungesunde Zuströmen von Beschäftigungslosen vom Lande in die Stadt hintanzuhalten.

In den besseren Besitzverhältnissen muss in erster Linie der transportlich leichtere und billigere Bezug von Düngemitteln sehr hoch geschätzt werden, da die feineren Bodenerzeugnisse, wie wir sie besonders im Elsass antreffen, eine stetige und kräftige Düngung zu ihrem Gedeihen beanspruchen, zu deren Beschaffung die elsass-lothringische Viehzucht nicht ausreicht. Die Düngemittel müssen also aus dem Auslande bezogen werden und besonders hinsichtlich des überseeischen, künstlichen Düngers erwachsen der Landwirtschaft durch billigen Transport wesentliche Vorteile.

Dass die Landwirtschaft bis jetzt nur wenig von diesem Hilfsmittel zur Ertragssteigerung des Grund und Bodens Gebrauch macht, liegt weniger an dem guten Willen des einzelnen, als vielmehr an dem Parzellierungssystem bei der Übertragung der Güter, wodurch der einzelne immer weniger in der Lage sich befindet, selbständig vorzugehen. Das Gewerbe und die kleinen Handwerksbetriebe wussten sich bei ähnlicher Schwäche des einzelnen durch Gründung von Genossenschaften zu helfen. Auch dem Landwirt ist die Genossenschaft kein fremdes Gebilde mehr und wie er genossenschaftliche Maschinen benützt, muss er auch auf dem Mittelwege der Genossenschaft seine landwirtschaftlichen Verbesserungsmittel beziehen. Die zahlreichen kleinen und mittleren Bauern können sich gar nicht anders helfen als durch eine gut geleitete Organisation, die sie wirtschaftlich kräftigt, dass sie in ihrer Lage aushalten und der fortgeschrittenen landwirtschaftlichen Bebauungsweise einigermaßen nach-

kommen können. Wenn man im Osten heute schon Versuche anstellt mit elektrisch betriebenen Pflügen, die das Land viel tiefer aufzugraben vermögen als der vom Tier gezogene Pflug und somit fruchtbarer machen, wenn ferner die künstliche Aufsaugung des Stickstoffes aus der Luft zur Düngung der Pflanzen ihrer Verwirklichung entgegen geht, so kann man daraus die Vorteile der Grossbetriebe ermessen, andererseits aber auch die dem ohnmächtigen Kleinbauer drohenden Gefahren. Die Wasserstrassen sind in diesem Sinne geradezu eine Notwendigkeit für die Landwirtschaft, indem sie es ermöglichen, jenen Gegenstand herbeizuschaffen, der ein ausgiebiges Mitarbeiten in einem solchen Konkurrenzkampfe erst ermöglicht, den Dünger, der aber bei seinem Volumen und des geringen Tonnenwertes wegen den Eisenbahntransport insofern nicht aushielte, als er am Konsumtionsorte teurer wäre als der einheimische Dünger. Für den Düngerbezug auf grössere Entfernungen können nur die Wasserstrassen in Frage kommen.

Selbst auf einem Gebiete, auf dem wir den Landwirt am meisten durch die Wasserstrassen geschädigt glaubten, macht sich besonders seit 1900 ein Umschwung geltend, der für die Wasserstrassen spricht, indem sogar im Innern des Landes die Wasserstrassen benützt werden, nicht zur Einfuhr, sondern zur Ausfuhr von Getreide. Dass es einheimisches Getreide ist, geht daraus hervor, dass es sich aus dem Innern des Landes nach Strassburg bewegt. Dort kamen an:

im Jahre 1900:	1 144 t.	Weizen
1901:	5 124	„
1902:	1 464	„
1903:	6 227	„
1904:	20 605	„

wobei die Anziehungskraft der im Jahre 1903 in Betrieb gesetzten grössten süddeutschen Mühle, der Illkircher Mühlen-

werke am Rheinhafen zu Strassburg nicht zu verkennen ist. In entgegengesetzter Richtung bewegte sich das Mehl von Strassburg ab in den Kanälen, also in das Land, wie folgt:

im Jahre 1900:	2016 t. Mehl
1901:	365 "
1902:	1418 "
1903:	6623 "
1904:	17214 "

Dieser Verkehr befindet sich noch im Anfangsstadium und verspricht der Landwirtschaft, einerseits leichteren Absatz ihrer Getreide-Produkte und andererseits billigen Bezug von Mehl zu vermitteln. Die Zeiten, wo der Bauer beim Müller warten konnte, bis er genau das aus seinem Getreide gemahlene Mehl erhielt, sind vorüber. Er wirtschaftet besser, spart Zeit und Arbeit, wenn er sein Getreide verkauft, sei es an den Händler oder noch vorteilhafter an die Getreideverkaufsgenossenschaft, der er angehört und andererseits das Mehl von der Grossmühle bezieht, die vermöge ihrer hochmodernen, technischen Einrichtungen natürlich billiger und vor allen Dingen besser mahlen kann als der Kleinmüller.

Wir verletzen hiermit wohl ein Nebengewerbe der Landwirtschaft, die Kleinmüllerei, die sich allerdings nur noch mühsam und nur in abgelegenen Gegenden erhalten kann. In den dem Verkehre erschlossenen Teilen des Landes müssen sich die Kleinmüller auf den Kampf gefasst machen, wie ihn die Fuhrleute gegen die Eisenbahn und die Segelschiffe gegen die Dampfschiffe führten. Es wäre töricht, dies einzusehen und mit allen Kräften das Aufhalten des Vorwärtsdringens der Segnungen der Technik zu bewerkstelligen oder die Müller zu veranlassen, Opfer zu bringen und Anstrengungen zu machen, die erfolglos bleiben müssen. Die jetzige Müllergeneration ist durch den schlechten Stand des Müllergewerbes schon vorbereitet und ihre Söhne werden gut daran

tun, ausschliesslich Landwirte zu werden oder der Grossmüllerei sich zuzuwenden. Es gibt eben Gewerbe, die im Laufe der Zeiten durch Fortschritte der menschlichen Wissenschaft verschwinden müssen, wenn die von ihnen zu liefernden Produkte mit Hilfe billigerer Kräfte zu beschaffen sind. Können die Müller nicht mehr so billig mahlen, dass ihr Produkt mit dem Mehlpreis auf dem grossen Markte zu konkurrieren imstande ist, so darf den Konsumenten nicht zugemutet werden, der Erhaltung des Müllergewerbes wegen, höhere Preise zu entrichten. Ehe aber das ausländische Mehl, das die Bahnen übrigens unter dem gleichen Tarif wie Getreide versenden, das Müllergewerbe im Lande überhaupt überflüssig macht, ist es immerhin volkswirtschaftlich ratsamer für die Müllergrossindustrie im Lande einzutreten, die dem fremden Produkte die Stange halten kann und ausserdem Arbeiter des Inlandes beschäftigt. Durch eine solche Mühle wird dem Landwirt ein regulärer Absatz verbürgt und durch den genossenschaftlichen Aufkauf des Getreides ist es möglich, auch die kleinsten abzugebenden Mengen aufzunehmen, um sie mit der grossen Masse zu transportieren. Die zu bauenden Grossmühlen des Landes werden sich an den Kanälen, nicht wie bisher an den mehr oder weniger kleinen Bächen, niederzulassen haben, wo sie auf dem Wasserwege Rohprodukte wie Fabrikate beziehen bzw. versenden können. —

Somit sind die Wasserstrassen die Veranlassung für den Landwirt, sowohl durch Amelioration seines Bodens infolge grösseren Düngerbezugs als auch durch leichtere Verwertbarkeit seiner Produkte, seine Wirtschaft rationeller zu gestalten, wozu er in Elsass-Lothringen allerdings zum grössten Teil den Weg der Genossenschaft beschreiten muss, wenn man von der Landwirtschaft im Allgemeinen sprechen will.

Sollte der Landwirt trotzdem der ausländischen Konkurrenz unterliegen, sollten die Anbaukosten für Getreide infolge der leichteren Zufuhr aus anderen Ländern nicht mehr

rentieren, was bei bäuerlichen Verhältnissen sehr schwer zu bestimmen ist, da ganz andere alljährlich wechselnde Momente mehr ins Gewicht fallen, wie Ausfall der Ernte, Art der Bewirtschaftung, verschiedene Düngemittel und Bodenkulturen, Samenarten, Bewässerungsmöglichkeiten, Witterung und Arbeitslöhne, so muss er, wie er im Anfange des vorigen Jahrhunderts im oberen Rheintal eine neue Bewirtschaftung einführte¹⁾, heute die damals eingeführte erweitern. Er muss das Areal des Hopfen-, Tabak- und womöglich des Weinbaues erweitern, die Zuckerrüben- und Spargelfelder vermehren, Handelsgewächse, die alle im Elsass gedeihen und reichlichen Gewinn abwerfen.

Er muss ferner insbesondere in Lothringen einen intensiveren Ackerbau anstreben unter Anwendung der neueren Errungenschaften auf dem Gebiete des landwirtschaftlichen Maschinenwesens, wodurch sehr viele Kräfte und Zeit gespart und so mit billigerer Kraft vorteilhafter produziert werden kann^{2) 3)}.

Zum Teil scheint bereits darauf hingestrebt zu werden. Ein Vergleich der Erntestatistik der Jahre 1879, 1893, 1898 und 1902 zeigt uns, dass bei teilweise geringerer Anbaufläche der letzteren Jahre, wie oben bereits erwähnt, relativ höhere Erträge erzielt wurden.

¹⁾ Borgius, Mannheim und die Entwicklung des südwestdeutschen Getreidehandels. 1899. S. 125.

²⁾ Einige Grossbauern im südlichen Lothringen suchen ihre grossen Weiher durch Fischkulturen rentabel zu machen. Vgl. Landw. Zeitschrift f. Els.-Lothr. 1904. Beil. 28 u. 29. „Grosse Güter in Lothringen“.

³⁾ Auf billige Menschenkraft kann sich der Landwirt seit dem Aufblühen der zahlreichen Industrien im Lande nicht mehr verlassen. Wie schon die vielen im Lande lebenden Italiener fast ausschliesslich Erdarbeiter und Handlanger sind, werden auch die so sehr nach dem Westen vordringenden Polen da Halt machen müssen, wo es gilt, eine gewisse Vorkennntnis zur landwirtschaftlichen Arbeit mitzubringen, wie beim Tabak-, Hopfen- und Weinbau.

So betrug die Anbaufläche für¹⁾

Winter-Weizen	1879:	189825 ha m. ein.	Erträge von	1891349 Dz.
	1893:	170322 „	„	1803698 „
	1898:	157866 „	„	2046430 „
	1902:	151834 „	„	2552950 „
Winter-Roggen	1879:	39578 „	„	367461 „
	1893:	49204 „	„	584870 „
	1898:	48784 „	„	599040 „
	1902:	52041 „	„	745920 „
Sommergerste	1879:	49337 „	„	556303 „
	1893:	47603 „	„	582083 „
	1898:	52299 „	„	760840 „
	1902:	51079 „	„	1017180 „

Die Ertragsfähigkeit pro ha gestaltet sich demnach für alle drei Getreidearten in den Jahren 1898 und 1902 bedeutend günstiger als 1893 und 1879 und lässt auf intensivere Bewirtschaftung schliessen.

Es wurden vom ha erzielt:

Getreidearten	1879	1893	1898	1902
	Dz.	Dz.	Dz.	Dz.
Winter-Weizen.	10,49	10,59	12,9	16,8
Winter-Roggen	9,29	11,89	12,3	14,3
Sommer-Gerste	11,28	12,23	14,5	19,9

Als Schluss- und Vergleichsjahr möge das Jahr 1898 angesehen werden, da von da ab von seiten des Reiches wesentlich veränderte Bestimmungen für die Erhebung der Erntestatistik getroffen wurden, so dass die Zahlen mit

¹⁾ Statist. Mitteil. über Elsass-Lothr. Bd. 14 u. 26 u. Statistik des Deutsch. Reiches 1899 u. 1903.

früheren Jahren nicht einwandfrei verglichen werden können. Zur Beurteilung landwirtschaftlicher Betriebsentwicklung gehört aber eine längere Reihe von Jahren. Für die 5 Jahre 1899—1903 ergab eine Zusammenstellung der Anbaufläche und des Ertrages an Weizen, Spelz und Roggen, also am gesamten Brotgetreide einen jährlichen Ertrag pro ha von 15,3, 14,6, 15,0, 16,1 und 16,4 Dz. Ähnliche Schwankungen weist die auf gleicher Grundlage gemachte Berechnung für das Grossherzogtum Baden auf, dessen Boden für Getreide etwas ertragsreicher ist, nämlich 16,4, 16,9, 15,4, 17,0 und 17,1 Dz. Schon aus dieser, wenn auch kurzen Reihe von Jahren ist ersichtlich, dass eher eine Steigerung der Ertragsfähigkeit als ein Rückgang erwartet werden kann, dass der Boden noch nicht an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist.

In der Tat steht die Ausbeute des Bodens besonders durch Weizenanpflanzung hinter der im Deutschen Reiche ermittelten Ertragsfähigkeit pro ha an Weizen sehr zurück.

Es wurde eine Ertragsfähigkeit pro ha an Weizen ermittelt:

In den Jahren	in Elsass-Lothringen	im Deutschen Reich	in Els.-Lothr. weniger
1878—83	11,4 Dz.	12,9 Dz.	1,5 Dz.
1884—93	11,8 „	13,8 „	2,0 „
1893—99	14,3 „	17,5 „	3,2 „
1900	14,6 „	18,7 „	4,1 „
1901	14,9 „	15,8 „	0,9 „
1902	16,8 „	20,4 „	3,6 „
1903	16,6 „	19,7 „	3,1 „

Welche Summen durch diese anscheinend kleinen Differenzen der gesamten Volkswirtschaft entgehen, mag aus folgendem ersichtlich werden. Abgesehen vom Jahre 1901, das in den Wirtschaftsberichten als ein anormales Jahr bezeichnet wird, macht sich in den letzten 2 Jahrzehnten eine Differenz von 2,0—4,1 Dz. pro ha zu Ungunsten Elsass-Lothringens bemerkbar. Für das Jahr 1903, in welchem 149 919 ha mit Weizen angebaut waren, bedeutet der Minderertrag unter Zugrundelegung der Differenzzahl dieses Jahres (3,1) einen Ausfall von 464 749 Dz. oder in Geld umgesetzt bei einem Preise von 17,1 M. pro Dz. 7 900 733 M. Da ein solcher Ausfall mit geringen Variationen alljährlich eintritt, ist es leicht festzustellen, wie viel in einem Zeitraum von 10 oder 20 Jahren verloren geht. Wäre zur tatsächlichen Produktion noch diese Summe getreten, so wäre damit erst der Reichsdurchschnitt erreicht, während man sich in der Literatur darüber einig ist, dass der oberrheinische Boden wesentlich besser sei als in vielen andern Gegenden Deutschlands.

Teilweise können wir diesen Widerspruch damit erklären, dass die beiden Länder Elsass und Lothringen, die in ihrer Siedelung, wie Bebauungsweise so verschieden sind, wie ihre Bodengestaltung, in diesen Zahlen zusammengeworfen sind, im Elsass aber der qualitativ beste Humus zur Bepflanzung mit Spezialgewächsen bestimmt ist und somit für die Berechnung der Getreideertragsfähigkeit in Wegfall kommt. Indessen scheidet solcher Boden auch in den andern Landes-teilen, wenn auch nicht in dem Masse wie in Elsass-Lothringen, aus, sodass hierin nur eine beiläufige Begründung gegeben wäre. Die Hauptursache liegt wohl auf der technischen Seite des Getreidebaues. Die zahlreichen Kleinbauern und auch die Mittelbauern, von denen wir zwar nicht feststellen können, wie viel Feld sie mit Getreide bestellen, die aber soweit sie bis 5 ha ihr eigen nennen, 35,27% und

soweit sie bis 20 ha besitzen, 72,36% der gesamten landwirtschaftlich bebauten Fläche bestellen, sind nicht in der Lage, dem Boden wieder das zu ersetzen, was sie ihm genommen. Eine sparsame, knappe Düngung und bei den hohen Arbeitslöhnen möglichst nur ihrer eigenen Hände Arbeit kann nur eine extensive Bewirtschaftung hervorrufen, wenig geeignet die Kräfte des Bodens zu wecken, die ein erspriessliches Gedeihen erfordert. Ein gewisses Vorwärtstreben ist wohl in dem absoluten Körnerertrag zu erblicken, der von Jahr zu Jahr steigt, aber er steigt langsam. Könnte der oben berechnete Ausfall auf irgend einem Wege während einer Reihe von Jahren zu Ameliorationen verwendet werden oder zur Beschaffung von Betriebsmitteln aufgebraucht werden, so müsste eine schnellere Ertragssteigerung eintreten. Dem kleinen Bauern steht jedoch als Betriebsmittel in der Regel nur das zur Verfügung, was er ererbt von seinen Vätern; alles neue ist ihm fremd, dem Fremden gegenüber ist er misstrauisch. Auch hier müssen wir wieder auf die Genossenschaften verweisen, die die neuen Betriebsmittel ausprobieren und anwenden und allmählich jeden einzeln durch die erzielten Erfolge zum Beitritt einladen. Es ist die Aufgabe der Landwirtschaftsschulen, die Leute zu unterrichten, sie mit der landwirtschaftlichen Produktionslehre, mit Chemie usw. vertraut zu machen und sie auf eine bewusst rationelle Bebauung ihrer Äcker hinzuweisen.

Die weitere Steigerung der Ertragsfähigkeit ist eine der Hauptaufgaben im künftigen Konkurrenzkampfe. Produziert der Landwirt einmal über das Mittel Getreide, so findet sein Produkt durch die ihm zur Verfügung stehenden Wasserstrassen Absatz auf dem Weltmarkt, so gut, wie das fremde; bleibt er bei schlechten Ernten unter demselben oder ist er genötigt einzukaufen, so kann er den Mangel durch leichten Bezug von auswärts decken und genießt mit allen andern Konsumenten den Vorteil der grösstmöglichen Billigkeit.

Immer wird er den Hauptvorteil in der Grösse der Quantität seiner Produkte suchen müssen, denn am vorteilhaftesten stellt sich der, welcher auf gleichem Areal das meiste produziert hat.

Wenn so die wirtschaftlichen Organe im Verein mit der Aufklärung sich der Landwirtschaft annehmen, das ganze Land umfassende, genossenschaftliche Organisationen schaffen und mit diesen die fehlende Intensität der Bebauung und Bewirtschaftung hervorrufen, sodass die einzelnen Dörfer, wie die Höfe es tun, Landwirtschaft gemeinsam wie eine Industrie betreiben, so können die Wasserstrassen, deren Verbesserung und Vervollkommnung, insbesondere der Anschluss des Kanalnetzes an die regelmässige Rhein-Schiffahrt so viele günstigen und positiven Wirkungen für die Landwirtschaft erzielen, dass die negativen zu vermeintlichen werden.

Wir verkennen nicht, dass diese Umwälzung in der landwirtschaftlichen Betriebsweise in einem Lande, in dem, wie in Lothringen noch mit der Brache gewirtschaftet wird, auf grosse Schwierigkeiten stösst, dass sie sich nicht wie die Errichtung einer Industrie bewerkstelligen lässt. Sie ist aber das, wenn auch nur schwer erreichbare Ziel aller derer, die um den Niedergang der heimischen Landwirtschaft besorgt sind. Wie sehr relativ die landwirtschaftliche Bevölkerung zurückgeht, zeigen uns die beiden Berufszählungen, wobei von 1882 bis 1895 ihr Prozentanteil von 419,3 auf 379,6 auf 1000, also um 39,7 ‰ sank. Seitdem sind wieder 10 Jahre verflossen, darunter eine Hauptblütezeit der Industrie, so dass man mit grösster Spannung die Ergebnisse der Berufszählung im Jahre 1907 erwartet. —

Wir hatten in vorliegendem Abschnitte über die Beziehungen der Wasserstrassen zur Landwirtschaft, ausgehend von der Feststellung, dass Elsass-Lothringen ein Weizen importierendes Land ist, darauf hinzuweisen, dass durch die Verbilligung der Zufuhr dieses Getreideproduktes die Landwirt-

schaft in Elsass-Lothringen eine Schädigung erfährt, indem die von ihr auf den Markt gebrachte Brotfrucht in ihrem Werte sich den durch die Möglichkeit des Wassertransportes erniedrigten Preisen des fremdländischen Getreides anpassen muss. Mit Hilfe der Berufszählung konnten wir unter Zugrundelegung der Besitzverhältnisse die Meistbetroffenen hervortreten lassen, die in der Hauptsache die den geringeren Prozentsatz der landwirtschaftlichen Bevölkerung ausmachenden grösseren Grundbesitzer sind.

Andererseits bringen die Wasserstrassen der Landwirtschaft auch Vorteile, indem die Grundrente des von ihnen durchzogenen Gebietes und des Hinterlandes sich hebt und dem Landwirt die Möglichkeit der Beteiligung an entstehenden Industrien erwächst. Der billige Bezug von Düngemitteln und der leichtere Absatz von Produkten sollen ferner dazu beitragen, den Landwirt anzuspornen, die Ertragsfähigkeit des Bodens zu steigern, deren heutiger Stand hinter dem Reichsdurchschnitt noch bedeutend zurücksteht. Um endlich den durch billigen Bezug von landwirtschaftlichen Maschinen bedingten Vorsprung in der Bebauungsweise möglichst der gesamten Landwirtschaft, nicht bloss den gutsherrlichen Grossbetrieben zu sichern, muss der kleine Mann in der Genossenschaft die Kräfte suchen und ersetzen, die dem einzelnen fehlen.

Nach Entwicklung dieser wirtschaftlichen Verhältnisse in der elsass-lothringischen Landwirtschaft und in Anbetracht der überwiegenden industriellen Bevölkerung des Landes, die das wichtigste Nahrungsmittel, das Brot, kaufen muss, glauben wir für jede Verkehrsverbesserung, die billiges Getreide schafft, eintreten zu können. Natürlich wird der Zwischenhandel, wie bei jeder Abschaffung einer indirekten Abgabe, Vorteile aus der Verbilligung der Transportkosten ziehen, indessen wird die Konkurrenz schon dafür sorgen, dass auch diese Vorteile zu Gunsten der Allgemeinheit möglichst niedrig gehalten werden.

Die Mehrkosten des teureren Eisenbahntransportes aber stellen ein Kapital dar, welches von dem konsumierenden Teil des Volkes alljährlich entrichtet werden muss und somit der Volkswirtschaft des Landes verloren geht. Eine tatsächliche künstliche Steigerung des Getreidepreises, über deren Zweckmässigkeit man geteilter Meinung sein kann, ist im Hinblick auf unser heutiges Börsenwesen nur durch Zollmassregeln bzw. Verträge mit dem Auslande möglich¹⁾; die Steigerung durch Vernachlässigung der Verkehrswege ist eine freiwillige Zurücksetzung eines Gebietes hinter günstiger gelegene, ein Hemmnis in der Entfaltung der Volkswirtschaft, was um so verwerflicher ist, in je entgegenkommenderer Weise die Natur selbst die Möglichkeit zur Beseitigung dieses Übelstandes darbietet.

¹⁾ Vgl. Berkholz, Die Wirkung der Handelsverträge auf Landwirtschaft, Weinbau und Gewerbe in Elsass-Lothringen (1902).

2. Die Bedeutung der Wasserstrassen für die Forstwirtschaft.

Mit der Landwirtschaft wird gewöhnlich die Forstwirtschaft in Zusammenhang gebracht, eine Verbindung die jedoch lediglich auf äusseren Momenten beruht, die nur den gemeinsamen Faktor Boden aufweist. Die Betriebs- und Anbauweise, wie die sozialen Abstufungen der dabei in Betracht kommenden Rechtssubjekte sind ausserordentlich verschieden von den gleichen Verhältnissen in der Landwirtschaft, sie interessieren uns jedoch hier nicht; vielmehr handelt es sich bei dieser Frage lediglich um das Produkt des Waldes, das Holz und dessen Absatzmöglichkeit. Die Wasserstrassen treten hierbei hauptsächlich als Ausfuhrwege in Funktion. Indessen kann ihnen auch im Zusammenhang mit der Waldwirtschaft des Landes durch ihre Eigenschaft als Zufuhrwege eine gewisse störend eingreifende Bedeutung beigelegt werden.

Zunächst wollen wir einen Allgemeinen Überblick über die Waldfläche und das von ihr gelieferte Produkt geben. Fast ein Drittel der elsass-lothringischen Bodenfläche, genauer 30,71 % ¹⁾ ist bewaldet, Grund genug, dieser Wirtschaft besonders zu gedenken. In die Forsten teilt sich der Staat mit Gemeinden und Anstalten, sowie Privaten. Von den

445 638	ha	Wald	entfallen
137 095	„	auf den	Staat
16 262	„	auf Staat und Gemeinden als	ungeteilter d. h. im gemeinsamen
		Besitz von Staat und Gemeinden	befindlicher Wald.

¹⁾ Statist. Handbuch für Els.-Lothr. 1902 Tabelle S. 748.

199 500 ha auf Gemeinden
2 512 „ auf Anstalten und
90 268 „ auf Private.

Wie sich diese Besitzverhältnisse in den einzelnen Bezirken vorfinden, dass z. B. die grössten Staatswaldungen in Lothringen, die Hauptmasse der Gemeindewälder im Ober- und Unterelsass, während die Privatwaldungen wiederum hauptsächlich in Lothringen vorzufinden sind, hängt mit der verschiedenen geschichtlichen Entwicklung der beiden Gebietsteile zusammen, wozu jedenfalls die Untersuchung der Zeit vor der Säkularisation der Kirchengüter erforderlich wäre und Aufschluss gäbe. Über die Bewirtschaftung der Privatwaldungen waren mir keine Angaben zugänglich, die folgenden Daten beziehen sich daher lediglich auf die Staatswaldungen.

In der Zeit von 1882 bis 1898 bewegte sich für die Staatswaldungen die Zahl der Festmeter des Holzeinschlags jährlich zwischen 582 881 und 672 821 mit einer Ausnahme im Jahre 1892, in welchem 897 610 Festmeter infolge grosser Windfälle veräussert wurden. Der Reinertrag pro ha stieg von 15,57 Mk. im Jahre 1882 auf 28,46 Mk. im Jahre 1898.

Das Nutzholz drängt allmählich das Brennholz in den Hintergrund. 1891 entfielen von dem gesamten Holzeinschlag noch 61,61 % auf Brennholz und nur 38,37 % auf Nutzholz; 1898 sind es 53,48 % Brennholz und 46,52 % Nutzholz. Wodurch erklärt sich dies?

Es ist vielleicht kein Zufall, dass der stetige Rückgang des Brennholzeinschlags mit dem Jahre der Vertiefung der Kanäle und mit der Neubelebung der Rheinschiffahrt zusammenfällt (von 1893/94 ab: 60,99 %, 62,36 %, 59,49 %, 58,23 %, 56,76 %, 53,48 %). Das statistische Sammelwerk schliesst mit dem Jahre 1898. Wir müssen seit dieser Zeit in der Tat auf allen wichtigen Kanalstrecken des Landes die gleiche rückgängige Erscheinung des Holztransportes be-

obachten. So beliefen sich die Verkehrsziffern an Holz in der Richtung:

Jahr	Saarbrücken — Gondrex- ange	Gondrex- ange — Lagarde	Gondrex- ange— Strassburg	Strassburg— Altmünsterol	Strassburg— Gondrex- ange	Altmünsterol — Strassburg
in Tonnen auf:						
1890:	16527	27437	34200	16539	33198	9117
1891:	21405	34240	39831	20531	36386	9143
1892:	14437	11229	24994	10742	13692	6406
1893:	13667	12457	24927	11577	15006	6727
1894:	14542	13025	26847	9394	16374	5476
1895:	10530	11230	19068	6543	13259	3354
1896:	10986	8873	22993	9617	10283	4942
1898:	9571	6859	18748	7925	7958	2835
1900:	6689	6346	15596	5877	7571	2072
1901:	11332	6074	18781	7465	6580	1611
1903:	6091	5984	15826	5851	6610	2211
1904:	5785	3938	16852	4968	4974	2230

Der gesamte Holzeinschlag ist aber, wie wir gesehen haben, gestiegen und ebenso der Reinertrag pro ha, ein Beweis dafür, dass der Ausfall des Brennholzes zu Gunsten des Nutzholzes erfolgen musste, das andererseits wieder nicht an der Produktionsstelle selbst, sondern in den Städten und gewerblichen Zentren Verwendung findet. Wenn wir ferner in Betracht ziehen, dass das Brennholz wesentlich den Bewohnern im Gebirge und auf dem platten Lande als Feuerungsmittel dient, somit schon vor der gesteigerten Einfuhr der Ruhrkohle für den Kanalverkehr weniger ins Gewicht fiel, so sollte man annehmen, da nunmehr das für den Ferntransport viel mehr in Frage kommende Nutzholz quantitativ stieg, dass der Holzverkehr auf den Kanälen eher hätte zunehmen müssen denn ab. Erinnern wir endlich daran, dass der Breuschkanal aus dem Gebirge kommt, dass der Rhein-Marne-

Kanal dasselbe durchquert und der Rhein-Rhône-Kanal in seiner ganzen Länge dem Gebirge parallel läuft, so muss die Abnahme dieses Verkehres auf den Kanälen befremdend wirken.

Ein Hauptgrund des Rückganges im Holz-Wassertransport ist in dem Ausbau und der Vervollkommnung des Eisenbahnnetzes zu suchen, was um so einleuchtender wird, wenn wir erfahren, dass die Schienenlänge desselben in einem Lande von den kleinen Dimensionen Elsass-Lothringens in dem Jahrzehnt von 1890—1900 um rund 300 km zunehmen konnte¹⁾.

Die Eisenbahnen laufen in die Gebirgstäler hinein, wömmöglich bis zur Hubstelle. Jedenfalls ist es viel leichter und weniger umständlich das Holz per Bahn zu verfrachten als dasselbe erst auf den Wagen zu laden, stundenweit bis zum Kanal zu fahren und zu warten bis eine Schiffsladung beisammen ist, um die Reise antreten zu können. Bei diesen Lagerungen kann das Holz, besonders das für gewerbliche Zwecke benötigte Holz schweren Schäden ausgesetzt werden, die Qualität des Holzes leidet. Die Bahnen nun gehen in diagonaler Richtung aus dem Gebirge nach Strassburg, dem Hauptabnehmer des Holzes, sodass die Entfernungen möglichst gekürzt sind und der Transportunterschied bei Berücksichtigung der Umständlichkeit beim Wassertransport, der Gefahren für das Holz und des Risikos des nicht rechtzeitigen Transportes, besonders bei Lieferungsfristen, nicht sehr ins Gewicht fallen. Ein weiterer erschwerender Umstand gegen die Schifffahrt für den Holztransport ist darin gegeben, dass der Holzhändler die beliebigen Massen per Bahn direkt an den Kleinkonsumenten versenden kann und dass letzterer, da er häufiger an einer Bahnstation als am Kanal wohnt, das Holz lieber von der Bahn in Empfang nimmt als von der ferner liegenden Wasserstrasse. Aber auch für die Ausfuhr

¹⁾ Statist. Handbuch für Elsass-Lothringen S. 280.

bedient sich der Holzhändler der Eisenbahn und zwar bis Mannheim, weil er erst von dort ab mit Sicherheit auf die Rheinschiffahrt rechnen kann, was für die Innehaltung seiner Lieferungs-Termine von ausserordentlicher Bedeutung ist.

Somit laufen zwei wirtschaftlich nicht unbedeutende Ausfälle hier nebeneinander, einmal entgehen den Wasserstrassen, die in ihrer durch die mangelhafte Rheinschiffahrt gegebenen, ungünstigen Lage für den Holztransport unbrauchbar sind, die Transportkosten grosser Holzmassen, und andererseits ist das Holz, das bis zur regelmässigen Rheinschiffahrt in Mannheim auf 200—300 km die Eisenbahnen benutzen muss, auf ein beschränktes Absatzgebiet angewiesen, über welches hinaus es mit dem fremden Holze nur mit Opfern und Nachteilen für den Holzhändler konkurrieren kann. Solange die Stadterweiterungen viel Bau- und Nutzholz benötigen, ist dies weniger empfindlich, da ein grosser Teil seinen Absatz im Oberrheingebiet finden kann. Das oberrheinische Waldprodukt muss aber beizeiten, ehe das ausländische Holz seinen jetzt schon festen Kundenbezug in der Rheinsphäre noch erweitert, einen Absatz in Niederdeutschland und Holland suchen, denn der Überschuss an Holz im oberen Deutschland oder gar der Schweiz kann in dieser Holzproduktionsgegend auf die Dauer keine Verwendung finden.

Jenen Markt kann das Holz aber nur erobern durch eine Verbilligung der Transportkosten. Kann es unter heutigen Verhältnissen z. B. nur bis Köln mit dem vom Meere angefahrenen Holze konkurrieren, so bleibt ihm der ganze niederländische grosse Holzmarkt verschlossen, kann er aber im oberen Rheingebiet sich schon der Wasserstrassen bedienen, was lediglich von der Regelmässigkeit der Schiffahrt von Strassburg ab abhängt, so reicht die Frachtersparnis aus, den niederländischen Schiffsbauern Vogesen- und Schwarzwaldholz zu liefern.

Wie mir Holzinteressenten mitteilen, würden sie sich

so einrichten, dass sie grosse Sendungen nach dem Niederrhein und Holland übernähmen, so dass es ihnen zunächst möglich wäre, die Kanäle in Elsass-Lothringen zu benützen; eine Holzlagerung am Verladeplatz wäre nicht zu befürchten, indem sie selbst jeweils eine oder mehrere Schiffsloadungen zu verfrachten hätten, das Holz bräuchte dann nur in Strassburg in die immer zur Abfahrt bereit stehenden Rheinschiffe umgeladen zu werden.

Eine intensivere, natürlich wirtschaftlich rationelle Ausbeute der heimischen Forsten, eine Wertsteigerung des elsass-lothringischen, wie überhaupt oberrheinischen Waldes und ein blühender Holzhandel stehen in engem Zusammenhange mit dieser Frage. Wenn wir ferner in Betracht ziehen, dass, wie Lotz ¹⁾ meint, in Deutschland, um den deutschen Holzbedarf zu decken, das Aufforsten von 4 273 000 ha nötig wäre, dass aber nur noch 1 Million ha zum Aufforsten zur Verfügung steht, wird man noch eindringlicher auf Gebiete Deutschlands hingewiesen, die bei günstigerer geographischer Lage geeignet wären, einen Teil obigen Bedarfs zu decken, zumal dabei die Interessen des Staates selbst in vorderster Linie stehen.

Für Elsass-Lothringen kommt aber ein weiteres Moment hinzu. Die frühere bedeutende Ausfuhr nach Frankreich ging infolge erschwerter Zollbestimmungen mit jedem Jahre zusehends zurück. In der Richtung Gondrexange-Lagarde, also über die französische Grenze, gingen nach der Aufstellung S. 73 im Jahre 1891 noch 34 240 t Holz per Schiff, im Jahre 1904 dagegen noch 3 938 t. Der früher blühende Flossverkehr ist zu einer gänzlichen Bedeutungslosigkeit gesunken. Mit dem Verluste des französischen Marktes war ein grosses, naheliegendes Absatzgebiet entzogen, für welches noch kein Ersatz geschaffen worden ist. Wie sehr aber das Holz be-

¹⁾ Lotz, Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 89. S. XXXIII.

strebt ist, ein Abflussgebiet unter möglichst vorteilhaften Bedingungen zu suchen, geht aus dem neuesten Talverkehr des Rheines von Strassburg ab hervor. Trotz der Ungunst der Schiffsverkehrsverhältnisse ergriff es das Gebotene und errang sich von Strassburg wie von Kehl ab unter den zum Talversand bestimmten Gütern quantitativ den ersten Platz.

Seit der Eröffnung des Strassburger Rheinhafens wurden Holz und Schnittware auf dem Rheine versandt¹⁾:

1901:	6 702	Tonnen
1902:	8 289	„
1903:	12 859	„
1904:	7 713	„

Die Gesamtabfuhr auf dem Rheine betrug:

	Tonnen	Davon Holz in %
1901:	21 220	31,6
1902:	30 695	27,0
1903:	34 303	37,5
1904:	14 416	53,5

Selbst in dem der Schifffahrt ungünstigen Jahre 1904 weist das Holz gerade in der Höhe seines Prozentanteils eine gewisse Stabilität auf hinsichtlich des Talversandes. Nach der Verkehrsentwicklung in diesem ersten Stadium der Rheinschifffahrt zu schliessen, scheint das Holz neben dem Eisen der Haupttransportartikel zu Tal zu werden.

Ausser den Gesichtspunkten der gesteigerten Rentabilität der Forsten und Kanäle, sowie der besseren wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Möglichkeit der Entfaltung eines Holzhandels ist hier noch an das Interesse der Schiffer selbst zu erinnern, sowohl im Hinblick auf die Lage der Kanalschiffer in Elsass-Lothringen überhaupt²⁾ als auch auf

¹⁾ Statist. Monatsberichte der Stadt Strassburg (Jahreszusammenstellungen).

²⁾ Vgl. Weill, Die Lage der Kanalschiffer in Elsass-Lothringen. 1905.

die Rheinschiffer. Letztere müssen zum grössten Teil mit leeren Schiffen oder mit nur geringen Ladungen Strassburg talwärts verlassen aus Mangel an hinreichenden Transportobjekten nach dem Mittel- und Unterrhein. Die sichere Aussicht, in Strassburg wieder zu Tal verfrachten zu können, zöge die Schiffer in erhöhtem Masse an, die ihrerseits in die Lage versetzt würden, die Transportkosten zu Tal bei der Aufstellung der Kosten zu Berg mitzubersichtigen, wodurch letztere eine Verminderung erführen.

3. Die Wasserstrassen in Elsass-Lothringen in ihrer Bedeutung für die Industrie des Landes.

Während sich der binnenländische Wasserverkehr in Elsass-Lothringen mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen wegen der relativ bedeutenden Flächenausdehnung, die erforderlich ist zur Erzeugung grosser Mengen dieser Produkte und infolge des Fehlens von Sammelorten zum Verladen in bescheidenen Grenzen hält und nur dann besonders hervortritt, wenn der Bestimmungsort ein an der Wasserstrasse gelegenes Verbrauchszentrum ist (Getreide-Verkehr auf dem Rhein nach Strassburg), sind die industriellen und Bergwerkserzeugnisse, welche meistens in grösserer Menge in zentralisierten Betrieben angefertigt bzw. gefördert werden und von da zum Versand gelangen, zum Wassertransport geeigneter. Das Bedürfnis einer solchen Verkehrsvermittlung tritt daher auch in volkreichen Industriegebieten viel stärker zu Tage als in rein landwirtschaftlichen Gegenden.

In welchem Umfange sind nun aber in Elsass-Lothringen Industrien vorhanden, sind zu ihrer Hebung die bestehenden Wasserstrassen ausreichend oder sind neue erforderlich?

Die wesentlichsten Voraussetzungen für das Entstehen und Aufblühen der Industrie eines Landes sind, wie dies in fast jedem industriellen Gebiete nachgewiesen werden kann, das Vorhandensein von Rohstoffen oder des zur Herstellung und Verarbeitung erforderlichen Materials oder aber, wenn beides nicht vorhanden, ein günstiger Standort, namentlich die Lage an Wasserstrassen, die geeignet sind, erstere Gegenstände zu einem möglichst geringen Transportpreis herbei-

zuschaffen und die hergestellte Ware wieder leicht und billig zum Absatz gelangen zu lassen. Treffen alle drei Eigenschaften bei einem Orte zusammen, so ist die Konkurrenzfähigkeit der Industrie dieses Gebietes von vornherein gewährleistet, wofern nicht eine vis major, als welche in der Industrie auch die Arbeiterausstände anzusehen sind, schwere Rückschläge bedingt. Das Streben, jene drei Eigenschaften zu vereinigen, ist daher die Aufgabe jeder Industrie, welcher der eine oder der andere dieser Vorzüge fehlt.

Als Massenindustrie, wenn wir den Ausdruck gebrauchen wollen, kommen in Elsass-Lothringen heute zwei Gebiete hauptsächlich in Betracht: der oberelsässische Industriebezirk und die Bergwerksbetriebe in Lothringen. Wir haben oben bereits hervorgehoben, dass in Elsass-Lothringen auf 1000 Einwohner 373,1 in der Industrie, dem Bergbau und Hüttenwesen ihren Lebensunterhalt verdienen müssen.

Es waren in Fabriken und den diesen gleichgestellten Gewerbebetrieben beschäftigt (ohne die Angehörigen)

im Jahre 1882:	96 687 Personen ¹⁾ .
1888:	107 669 „
1899:	182 165 „
1903:	204 172 „

a. Die lothringische Bergwerks- und Hüttenindustrie. Im Zusammenhange mit der Frage der Wasserstrassen ist als wichtigstes Industriezentrum das lothringische Erzgebiet hervorzuheben, dem jeglicher Anschluss an eine Wasserstrasse fehlt, dessen Betriebe hingegen den Versand der Produkte wie den Empfang der benötigten Rohstoffe auf Wasserstrassen vorziehen würden, wenn nicht mit der Zeit das Hilfsmittel des billigen Transportes für die Existenzfrage derselben eine notwendige Voraussetzung wird. Durch ihre

¹⁾ Nach den Berichten der Gewerbeaufsichtsbeamten.

Eigenschaft als Bergwerksbetriebe ist die Verlegung des Standortes natürlich ausgeschlossen. Der Bezug des Brennstoffs, der erforderlichen Surrogate wie Mangan aus Russland, desgleichen die Erzeugnisse für den Absatz nach dem Inlande wie dem Auslande sind den hohen Bahnfrachten unterworfen. Nicht einmal billige Arbeitskräfte standen ihr zur Verfügung, man musste nämlich Tausende von Italienern einstellen, die allenthalben den deutschen Arbeiter verdrängen¹⁾. Nur so war es möglich, die hohen Transportkosten durch niedrigere Arbeitslöhne einigermassen auszugleichen.

Die Eisenindustrie in Lothringen, über deren Bestehen aus früheren Jahrhunderten schon berichtet wird, fristete lange Zeit, noch im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts, ein unbedeutendes, für den Weltmarkt nicht in Frage kommendes Dasein. Ihren heutigen Aufschwung verdankt sie lediglich der Wissenschaft, den Fortschritten auf dem Gebiete der Technik, wodurch es ermöglicht wurde, das bisher für den Gebrauch wenig geeignete lothringische Eisen gebrauchsfähiger zu gestalten. Wegen des überaus grossen Phosphorgehaltes konnte es z. B. in den Krupp'schen Fabriken kaum Verwendung finden, wo spanisches und norwegisches Eisen bevorzugt wurde. Um von diesen Ländern nicht abhängig zu werden, mussten die deutschen Firmen teils Bergwerke im Auslande selbst erwerben (so Krupp in Spanien), teils langfristige Lieferungsverträge abschliessen, weshalb auch heute noch die Eisenerzeinfuhr aus jenen Ländern sehr bedeutend ist und in den letzten Jahren wieder zunahm.

Das im Jahre 1879 eingeführte Entphosphorungsverfahren (auch Thomasprozess genannt), das sich glänzend bewährte, hatte neues Leben in die zum Teil schon verlassenem

¹⁾ Das Metzter Bistum liess zur Abhaltung italienischer Gottesdienste italienische Geistliche kommen und am Metzter Landgericht musste ein italienischer Dollmetscher angestellt werden.

lothringischen, luxemburgischen und französischen Minettebergwerken und Hütten gebracht. Im Lothringischen stieg die Produktion von 1870 auf 1880 von 388 Kilotonnen auf 996, in Luxemburg im Zeitraum 1875—1880 von 1052 auf 2148, im Gesamtgebiet von 1881—1890 aber von 2914 auf 4658 und bis 1899 auf 8029 Kilotonnen¹⁾. Damit war die englische Eisenproduktion fast erreicht. Während die Quantitätsverhältnisse von lothringisch-luxemburgischem Eisenerz zu englischem sich 1871 noch wie 1564:6797 gestaltete, veränderte sich dasselbe 1900 auf 8520:9052 Kilotonnen. (Das luxemburgische Gebiet muss wegen des Zollanschlusses dieses Landes an das Deutsche Reich vielfach mit einbezogen werden).

Der Anteil Elsass-Lothringens nun an dieser Steigerung zeigt sich aus folgender Tabelle über die Prozentverhältnisse der Förderung:

In	1873	1882	1885	1888	1894	1899
Preussen	57,6	48,7	42,9	39,0	32,4	21,5
Elsass-Lothringen. .	13,9	16,5	23,5	26,3	31,7	38,8
Luxemburg.	25,5	30,0	26,7	30,6	32,1	33,4
Übrigen Staaten. .	3,0	4,8	6,9	4,1	3,8	6,3
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Der bei weitem grösste Förderungsanteil gebührt heute dem luxemburgisch-lothringischen Eisenerzgebiet. Für die letzten 10 Jahre ausgeschieden finden sich die lothringischen Produktionsmengen in Tab. S. 83. Diese enorme Steigerung der Produktion an Eisenerz in Lothringen, in einem Dezenium von 3,9 auf 11,1 Millionen Tonnen, verlangte eine

¹⁾ Beck, Geschichte des Eisens. 5. Bd. S. 984 ff.

Produktion der Bergwerke in Elsass-Lothringen¹⁾.

In Doppelzentner.

Mineralien	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
a. Elsass											
Asphalalkalkstein . . .	30 960	35 397	50 010	59 170	50 350	65 500	69 880	54 620	51 610	51 900	69 000
Erdöl	153 153	154 372	188 200	207 080	234 320	235 540	225 960	139 170	202 050	209 470	230 155
b. Lothringen											
Steinkohlen	9 698 800	9 960 810	10 276 990	10 575 440	10 741 500	10 711 030	11 366 260	11 931 620	13 098 180	15 833 650	17 084 760
Eisenerze { Bergbau	35 062 725	38 566 840	44 662 550	49 787 000	56 072 670	65 761 338	73 849 217	73 774 892	85 380 600	103 438 750	108 682 050
{ Tagebau	4 157 796	3 656 680	3 753 440	3 848 860	3 480 850	3 965 562	3 573 935	2 171 792	2 551 356	3 391 262	2 665 370
Geldwert der Produktion in Mark.											
a. Elsass	834 559	841 184	1 055 106	1 156 966	1 343 241	1 372 540	1 345 045	1 151 198	1 051 536	1 193 505	1 376 130
b. Lothringen											
Steinkohlen	7 802 521	8 087 150	8 359 571	8 839 438	9 092 700	9 394 342	12 111 684	14 215 872	14 140 439	16 375 684	17 745 581
Eisenerze	7 749 115	8 420 233	10 977 442	12 315 816	14 431 478	18 683 678	22 131 639	20 309 867	22 721 472	28 424 481	29 701 130

¹⁾ Bis 1899 nach dem Statistischen Handbuch für Elsass-Lothringen 1902, S. 226. (Geldwert der els. Prod. im Jahre 1899 nach Angabe der Bergbehörde berichtigt.) Die Angaben für die Jahre 1900—1904 wurden von der Oberbergbehörde in Strassburg mitgeteilt.

grössere Berücksichtigung auf dem Eisenmarkte und ein grösseres Absatzgebiet. Das lothringische Bergrevier musste am 1. April 1900 in 2 und am 1. April 1901 in 3 Distrikte geteilt werden. Und noch konnte die Metzger Handelskammer am 20. Februar 1904 berichten: „Das erste Erfordernis (zur Weckung der vielen noch schlummernden Kräfte im lothringischen Erzgebiete) ist eine bequeme und billige Transportgelegenheit und die können, wenigstens für eine sehr grosse Anzahl der in Frage kommenden Güter nur die Wasserstrassen bieten.“

Wir wollen hier eine Übersicht über die Verteilung der Bergwerksbetriebe auf das ganze Land einfügen, um zu sehen, wo Wasserstrassen am notwendigsten sind. Nach der letzten statistischen Veröffentlichung ¹⁾ hierüber, welche im Jahre 1902 erfolgte, kann nur das schon etwas zurückliegende Jahr 1898 zu Grunde gelegt werden.

Danach waren für Eisenbergwerke 199,1 qkm, für Steinkohlen 198,8 qkm und für sonstige Erze 48,2 qkm. verwendet worden. Die Verteilung der einzelnen Bergwerke auf das ganze Land gestaltet sich folgendermassen:

1. Die Steinkohle. Die grösste Fläche der Steinkohlenbergwerke finden wir in Lothringen und zwar im Kreise Forbach. Es sind dort 3 Bergwerke in einer Ausdehnung von 20 416 ha, ein kleineres als Ausläufer dieses Kohlenlagers befindet sich im Kreise Bolchen. Zahlreiche unbedeutende Bergwerke weist der Bezirk Ober-Elsass in den Kreisen Rappoltsweiler und Thann (26 mit 5033 ha) auf; das Unter-Elsass hat dagegen nur 2 mit 1922 ha zu verzeichnen.

2. Eisenerze. Die Produktion der Eisenerze garantiert heute Elsass-Lothringen seine wirtschaftlich hohe Stellung in der Reihe der deutschen Staaten. Lothringen überragt hierin bei weitem die beiden andern Bezirke. Es gibt:

¹⁾ Statist. Handbuch für Els.-Lothr. 1902. S. 226.

106 Bergwerke in einer Ausdehnung von 24 075 ha im Kreise Diedenhofen,
84 „ „ „ „ 18 846 ha im Kreise Metz
1 Bergwerk „ „ „ 1 068 ha im Kreise Bolchen.

Im Ober-Elsass ist der Kreis Thann hervorzuheben mit 35 Bergwerken und 7 693 ha. Sodann kommen Eisenerze vor im Kreise Colmar und Rappoltsweiler und dem unterelsässischen Kreise Schlettstadt.

3. Kupfererze weisen die Kreise Thann und Rappoltsweiler auf.

4. Erdöl und Asphalt. Diese Mineralien sind ein Privileg des Elsasses. 287 Werke im Unter-Elsass und 54 im Ober-Elsass, haben sie gegen die Jahre 1883 und 1889 bedeutend zugenommen. Der Flächeninhalt stieg von 21 727 ha auf 94 663 ha. Der Grösse der Felder nach steht der Kreis Weissenburg an der Spitze, es folgen der Landkreis Strassburg, die Kreise Zabern, Mülhausen und Altkirch.

5. Steinsalz und Soole. Dieses Bergwerksprodukt ist wieder fast ausschliesslich lothringischer Herkunft. Im Kreise Château-Salins finden sich 127 Bergwerke mit 30 480 ha, im Kreise Forbach 18 mit 3 270 ha. Auch der elsässische Kreis Zabern hat 6 Bergwerke mit 1 062 ha zu verzeichnen. Blei-erze-, Alaun-, Vitriol- etc. Bergwerke besitzen Thann, Rappoltsweiler, Molsheim und Bolchen.

6. Die Steinbrüche. Sandsteine, Kalksteine zum Brennen, Hausteine, Eurit, Granit, Grauwacken Gipssteine, Melaphyr, Porphyr, Quarzit, Kersantit, Diorit und Hornblendegneis sind die Produkte der elsass-lothringischen Steinbrüche. Im ganzen waren im Sommer 1899 5 923 Personen, im Winter desselben Jahres 4 612 Personen in 695 Steinbrüchen beschäftigt.

Die Hauptmasse an Steinen liefern die Sand- und Kalksteinbrüche der Kreise Zabern und Saarburg. Ihre günstige Lage am Rhein-Marnekanal gestattet einen leichteren Absatz, ein rentableres Geschäft, eine grössere Ausbeute und infolgedessen umfangreichere Betriebe als in den andern Kreisen. So ist im Kreise Zabern ein Bruch mit Dampfmaschinen von 80 Pferdekräften in Betrieb. Aber auch die Kreise Diedenhofen, Forbach, Metz (Land), Molsheim, Hagenau, Weissenburg, Altkirch und Gebweiler besitzen zahlreiche Steinbrüche.

Granit^{*} liefern die Kreise Colmar, Thann und Rappoltsweiler. Die grössten Euritsteinbrüche befinden sich in Lützelhausen und Wisch im Kreise Molsheim.

Wie aus Tabelle S. 83 ersichtlich ist, betrug im Jahre 1904 die Menge der geförderten Mineralien an Erdöl und Asphalt 22 016 Tonnen, an Steinkohlen 1 708 476 und an Eisenerzen 11 134 742 Tonnen. Die Eisenerzproduktion hat sich gegen 1894 fast verdreifacht, ihr Wert betrug 1904: 29 701 120 Mk. Unter Hinzurechnung des Wertes der Steinkohlen (11 745 581 Mk.), des Erdöls und der Asphaltkalksteine (1 376 130 Mk.) ergibt sich für das Jahr 1904 ein Gesamtwert für elsass-lothringische Bergwerksproduktion von 48 712 831 Mk.

Zu diesen Rohprodukten des Bergbaues gesellen sich die Fabrikate derjenigen Betriebe, welche den nicht versandten Teil der Rohprodukte verarbeiten und ebenfalls nur unter der Voraussetzung billiger Herstellungsbedingungen im Konkurrenzkampfe gegen ähnliche Betriebe in industriell bevorzugteren Gegenden die Oberhand behalten können.

Für ihre Gliederung muss wieder ein früheres Jahr (1899) zu Grunde gelegt werden.

Unter diesen ist an erster Stelle das Hüttenwesen zu nennen, das in unserer Frage allein eine Rolle spielt. Man unterscheidet in Elsass-Lothringen 4 Arten von Werken: die

Eisengiessereien, die Schweisseisenwerke, die Hochöfen und Flusseisenwerke.

Die Eisengiessereien liefern das ungeschmolzene und in besondere Formen gegossene Gusseisen. Im Elsass waren deren 35 Werke im Betrieb. Die gleiche Anzahl finden wir bereits 1883, aber die Zahl der darin beschäftigten Arbeiter wuchs in dieser Zeit von 1900 auf 2900 und die Zahl der Tonnen des produzierten Gusseisens von 19 800 auf 37 000. Der Wert des Eisens belief sich 1899 auf 8 216 552 Mk. In Lothringen ist dieser Betrieb schwächer vertreten, es stehen nur 14 Werke mit 439 Personen in Tätigkeit. In der Produktionsfähigkeit leisten dieselben fast die Hälfte der elsässischen Quantität, aber von minderer Qualität, denn der Wert beträgt nur etwa ein Viertel des elsässischen Produktes.

Das umgekehrte Verhältnis für Elsass und Lothringen finden wir im Betriebe der Schweisseisenwerke.

Unter Schweisseisen ist das im teigigen Zustande gewonnene, schmied- oder schweissbare Eisen zu verstehen, welches vielfach zu Blechen, Stäben und Draht verarbeitet wird (Schmiedeeisen, Stabeisen und Bandeisen). Das Elsass produzierte davon im Jahre 1899 1519 Tonnen, in den 2 Werken der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft zu Grafenstaden bei Strassburg und Mülhausen; Lothringen dagegen in 6 Werken 70324 Tonnen. Die wichtigsten sind die Werke von de Wendel & Cie in Gross-Moyeuvre und Hayingen, die Lothringer Eisenwerke zu Ars a. d. Mosel und von Dietrich & Cie in Mutterhausen. Im Vergleich mit dem Jahre 1883 ist diese Industrie infolge der schweren Konkurrenz und der Änderungen in der Herstellungsweise des Eisens um mehr als die Hälfte zurückgegangen.

Dagegen ist in Lothringen ein bedeutender Aufschwung der Hochofen- und Flusseisenwerke zu beobachten, welche Betriebe im Elsass ganz unbekannt sind. In den Hochofenwerken wird das Roheisen erzeugt. Die Produktionsfähigkeit

der Lothringer Werke stieg von 369 206 Tonnen im Jahre 1883 auf 1 290 164 Tonnen im Jahre 1899. Auch hier stehen die Werke der Firma de Wendel zu Hayingen und Gross-Moyeuve an der Spitze, sodann folgen die Rombacher Hüttenwerke und die Werke der Gebrüder Stumm zu Ückingén. Aber auch alle übrigen Werke haben bedeutende Leistungen zu verzeichnen.

Die Flusseisenwerke endlich liefern das im flüssigen Zustande gewonnene, im Allgemeinen wie das Schweisseisen, besonders aber zu Trägern, Eisenbahnschwellen, Achsen und Radreifen benutzte Eisen. Obwohl die Zahl der Werke nur von 3 auf 4 gestiegen ist hat sich die Produktionsfähigkeit verzehnfacht. 1883 wurden 31 992 Tonnen geliefert, 1899 aber 307 268 Tonnen. Indem die Werke zu Bärental und Mutterhausen nur geringe Quantitäten liefern, fällt die grosse Mehrheit auf die Werke zu Hayingen und Gross-Moyeuve.

Die Gesamtsumme der in Elsass-Lothringen erzeugten Produkte der Bergwerke, Hütten und Salinen betrug im Jahre 1899 9 896 899 Tonnen, welche einen Wert von 150 589 625 Mark darstellten, welche Summen seitdem aber eine beträchtliche Erhöhung erfahren haben dürften.

Die Ungunst der Versandungsmöglichkeit der schweren Eisenerze wies von selbst auf den Ausweg hin, im Lande selbst in der Nähe der Förderungsstellen die Verarbeitung derselben vorzunehmen. Damit trat Lothringen mehr als bisher in die Reihe der deutschen Roheisenproduzenten ein; zu dem schon bestehenden ausländischen Konkurrenten hinsichtlich der Eisenerzlieferungen traten zahlreiche Konkurrenten im Inland bezüglich der Roheisenproduktion. Und trotz der Schwierigkeiten des Absatzes der Produkte, wegen der weiten Entfernungen nach dem deutschen Markte, konnte sich die Industrie eine achtunggebietende Stellung erarbeiten.

Von den 7 deutschen Gruppen, die Roheisen erzeugen:

1. Rheinland und Westfalen	mit 3 270 373 t.	im Jahre 1900		
2. Siegerland und Hessen	„ 739 895	„	„	„
3. Schlesien und Pommern	„ 847 648	„	„	„
4. Sachsen (Königr.)	„ 25 598	„	„	„
5. Hannover u. Braunschweig	„ 344 012	„	„	„
6. Bayern und Württemberg	„ 143 777	„	„	„
7. Saargebiet, Lothringen und Luxemburg	„ 3 051 539	„	„	„

kommt neben der ersten hinsichtlich der Produktionsleistung nur die siebente als Konkurrent in Frage. Es macht sich jedoch gerade bei den beiden Hauptproduzenten die Ungleichheit der Produktionsvoraussetzungen und die damit verbundene Schwere des Konkurrenzkampfes schon innerhalb des Deutschen Reiches geltend, weil dem Rheinland und Westfalen die Wasserstrassen unmittelbar zur Verfügung stehen. Ihren Bezug der Erze aber sind sie nicht im Inland zu suchen verpflichtet, sie können durch Schiffsbezug aus dem Ausland die hohen Eisenbahnfrachten umgehen, während die lothringischen Gebiete zwar das Erz an Ort und Stelle haben, wie die niederrheinischen die Kohle, ihr Brennmaterial aber, wo sie es immer herbeziehen mögen, per Bahn herbeischaffen müssen. Ebenso hat der Absatz bis zur Flussschiffahrt überallhin Eisenbahntransportkosten zu tragen, Kosten, die am Niederrhein fast fortfallen, am Oberrhein aber hindernd und die Expansion der Industrie hemmend bei der Bilanz eine grosse Rolle spielen.

Zollpolitische Massnahmen können hier keinen Ausgleich schaffen, da diese alle Gebiete des Reiches zugleich treffen, es kann sich also nur um Verkehrsverbesserungen handeln. Um so dringender erscheint diese Aufgabe in nationalem Interesse, wenn wir unsere Einfuhr und Ausfuhr von Eisenerzen miteinander vergleichen und den Umschwung beobachten, der sich in den letzten Jahren dabei vollzogen hat. Es wurde nach der Statistik des Deutschen Reiches Eisenerz:

Jahr	eingeführt	ausgeführt	(-) weniger (+) mehr eingeführt als ausgeführt
	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1880	607 007	1 263 031	— 656 024
1890	1 522 501	2 208 480	— 685 979
1895	2 017 136	2 480 136	— 463 000
1897	3 185 644	3 230 391	— 44 747
1900	4 107 840	3 247 888	+ 859 952
1901	4 370 022	2 389 870	+ 1 980 152
1902	3 957 403	2 868 068	+ 1 089 335
1903	5 225 336	3 343 510	+ 1 881 826

Dieser Umschwung in der Einfuhr fremdländischen Eisenerzes zu Ungunsten des einheimischen musste in Lothringen nicht unberechtigte Bedenken hervorrufen; eine weitere Zunahme im Tempo wie seit 1900 konnte die lothringischen Eisenerzinteressenten befürchten lassen, stets weiter in die Enge getrieben zu werden, ohne eine Aussicht auf Verbesserung ihrer Lage zu haben. Die Hauptabnehmer deutscher Erze, Belgien und Frankreich, haben zwar auch eine Erhöhung ihrer Erzbezüge eintreten lassen, aber doch nur der Produktion ihrer Hütten entsprechend. Gegenüber der gewaltigen Steigerung der Einfuhr fremden Erzes trat die Ausfuhr sehr zurück. Nun ist ja volkswirtschaftlich die Einfuhr von Rohstoffen an und für sich, besonders wenn sie im Inland verarbeitet und als Fabrikat zum Teil wieder ausgeführt wird, nicht so gefährlich als etwa die Einfuhr von Fabrikaten; wenn aber dadurch eine gleiche, im Inland geförderte Masse, die einen Bestandteil des Nationalvermögens ausmacht, gezwungen wird, unproduktiv liegen zu bleiben, so könnte dies doch auf eine bereits entwickelte Industrie, deren Einrichtungen Millionen von Mark verschlungen haben,

bedenklich wirken. Die lothringische Industrie könnte vollständig vom Markte isoliert werden; selbst wenn sie dadurch einen Ausweg suchte, dass sie alle Erze selbst verarbeitete, wäre sie schlimm daran, denn ihre Fabrikate, zu deren Herstellung ein ungeheurer Kohlenkonsum erforderlich wäre hätten mit noch schwereren Bedingungen zu rechnen wie die Rohprodukte.

An eine weiter hinauszuschiebende Ausfuhrperipherie ist wegen der Transportkosten nicht zu denken. Die nächsten Seehäfen Antwerpen und Rotterdam sind nur per Bahn zu erreichen, dort aber ist das englische Eisen heimisch. Die teure Fracht nach allen Himmelsrichtungen hin wirkt auf Lothringen wie ein Ausfuhrverbot. Obwohl mit 1900 ein Rückgang in der Einfuhr englischen Roheisens eingetreten ist, berichtet die Metzger Handelskammer aus dem Jahre 1903 immer noch: „Trotzdem durch Herabsetzen der Preise für dieses Roheisen bis unter Selbstkostenpreis versucht wurde, das englische Giessereiroheisen zu verdrängen, so hat sich doch der Absatz in dieser Marke deshalb nur wenig gehoben, weil die Frachten wegen der ungünstigen Lage Lothringens das Eisen an der Verbrauchsstelle zu sehr verteuern. Während dem englischen Eisen sämtliche Wasserstrassen zur Verfügung stehen, lastet auf dem lothringischen Eisen die hohe Eisenbahnfracht.“

Und in der Vorahnung, dass ausser den Wasserstrassen alle Mittel fehlschlagen werden, erklärt die gleiche Kammer schon 1902: „So würde dem Lande die kaum entwickelte Eisen- und Stahlindustrie und somit auch sein Bergbau wesentliche Einschränkungen erfahren müssen, wenn nicht vernichtet werden. Angesichts der geographisch ungünstigen Lage muss unter allen Umständen versucht werden, dieselbe zu verbessern, indem man das dem Lande verschafft, was andern Landesteilen die Natur beschert hat.“

Eine nachdrückliche Rechtfertigung findet diese hier zum

Ausdruck gebrachte Depression durch folgende Zahlen aus der Entwicklung der Eisenproduktion eines Landes, das bisher noch nicht erwähnt wurde, Amerikas. Die Eisenproduktion Amerikas betrug im Jahr 1870: 3263 Kilotonnen, 1880: 6487, 1890: 16 264, 1900 aber 29 508 Kilotonnen¹⁾. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter stieg im gleichen Zeitraum von 77 755 auf 222 607, die Löhne von 40 Millionen auf 120 Millionen Dollars. Die Produktenmenge hat sich also verzehnfacht, die Zahl der Arbeiter nur verdreifacht. Trotz Reduktion der Arbeitszeit und Lohnerhöhungen waren solche Leistungen möglich. Der Fortschritt kann somit nur auf die vorteilhafte Verwendung der Maschine zurückgeführt werden. Bei einem solchen wirtschaftlichen Vorsprung ist es erklärlich, dass die durch den Ozean begründete Trennung und Entfernung von Europa als nicht vorhanden angesehen wird, und es beginnt tatsächlich schon das amerikanische Eisenerz, sich auf dem europäischen Markte breit zu machen. So gelangten aus Amerika nach Deutschland 1900: 3135 t., 1901: 21 049 t., 1902: 221 407 t. und 1903: 261 351 Tonnen Eisenerz.

Endlich hat man in Deutschland eingesehen, dass, wenn Krisen vermieden werden sollen, nur eine einheitliche Regelung der Produktion das wirksamste Vorbeugungsmittel ist. Man gründete daher am 1. März 1904 den Stahlwerksverband, der sich mit den ausländischen Firmen ins Benehmen zu setzen hat. Wie dieser auch seine Tätigkeit entfalten mag, so kann er im besten Falle die Produktion unter die einzelnen deutschen Gruppen verteilen. Eine Verbilligung und Gleichstellung der Produktionskosten aller Betriebe kann er als nicht zu seiner Aufgabe gehörig kaum erstreben. Für Elsass-Lothringen bleibt daher, nach wie vor, der grosse Produktionsnachteil, das Fehlen von Wasserstrassen, bestehen.

Auf den in Elsass-Lothringen vorhandenen Wasserstrassen,

¹⁾ L'Économiste 1903 S. 471.

die jedoch ohne jeden Zusammenhang mit dem Erzgebiet diesem keine Dienste leisten können, werden Erzeugnisse der Bergwerke, Hütten- und Eisenwerke in nur geringen Mengen bewegt. In einem Zeitraume von 20 Jahren stieg der Verkehr von 40 000 Tonnen auf 140 000 Tonnen, der prozentuale Anteil desselben am jeweiligen Gesamtverkehr von 4 % auf 8 %, nachdem derselbe in den Jahren 1887, 1888 und 1894--1896 über 10 % ausmachte.

Lagarde—Gondrexange und Gondrexange—Saarbrücken ist die Richtung dieses Verkehrs, also aus Frankreich nach Preussen, wonach die lothringischen Kanäle zur Durchfahrt französischer Erzeugnisse dienen. Um die lothringischen Produkte im Verkehr zu finden, muss man beim Eisenbahntransport suchen.

Eine Zusammenstellung der Stationen der Reichseisenbahnen nach den grössten Einnahmen ihres Güterverkehrs ergab für das Jahr 1903 folgende Reihenfolge:

1. Diedenhofen mit	11 223 795 Mk.	für	2 559 525	Tonnen;
2. Mülhausen	4 699 731	„ „	607 132	„
3. Basel	4 429 461	„ „	1 652 281	„
4. Strassburg	4 173 457	„ „	554 489	„
5. Metz	2 685 721	„ „	511 032	„

Die einfache, grobe Berechnung der Einnahme pro Tonne lässt uns hieraus schon erraten, mit welcher Güterart wir es auf den verschiedenen Stationen hauptsächlich zu tun haben.

Es wurden erzielt pro Tonne Fracht in:

1. Basel	2,08	Mk.
2. Diedenhofen	4,38	„
3. Metz	5,25	„
4. Strassburg	7,53	„
5. Mülhausen	7,74	„

Basel müsste am meisten auffallen, wenn wir nicht das abnorme Verhältnis ausser durch die ungünstige Verkehrslage

dieser Stadt hinsichtlich des Wasserverkehrs, auch durch die niedern Transportpreise für Transitgüter erklären könnten. Diedenhofen und Metz aber, die der Eisenerzindustrie zunächst gelegenen grossen Bahnhöfe, weisen die niedrigen Einnahmen pro Tonne auf, weil von dort ab die Massengüter in den Verkehr gelangen, die nach Ausnahmetarifen verfrachtet werden müssen, um überhaupt für die Eisenbahn transportfähig zu werden. Den beiden elsässischen Städten dagegen, Strassburg und Mülhausen, stehen Wasserstrassen bereits zur Verfügung, die einen grossen Teil der Massengüter befördern; es werden hier nur im Falle der Not die umfangreichen Rohprodukte insbesondere Kohlen per Bahn bezogen, weshalb hier weniger Güter nach Ausnahmetarifen zur Verfrachtung gelangen als im lothringischen Bezirke. Der Vorteil der Eisenbahnen ist demnach kein absoluter, wenn die Steigerung des Bahnverkehrs auf der Zunahme der Massengüter beruht.

Ebenso unangenehm macht sich die wenig rentable Güterbeförderung auf der benachbarten preussischen Bahn geltend, die die Verbindung zwischen dem Erzgebiet und dem schiffbaren Rheine herstellt. Die hierzu benützte Bahn, die Moseltalbahn, eine Linie, bei deren Anlage man an einen solchen Verkehr nicht denken konnte, steht an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Das Anlegen von Parallelstrecken ist, da die Geleise zum Teil aus den Felsen ausgesprengt werden müssen, ein viel zu kostspieliges Unternehmen. Das Kokssyndikat sandte auf der Moseltalbahn im Jahr 1901: 2744 000 t., 1902: 2965 000 t. und 1903: 3660 000 t. Koks nach Lothringen, Luxemburg und Frankreich, davon im letzten Jahre 1 485 000 t. nach Lothringen, 1 173 000 t. nach Luxemburg 1 000 000 nach Frankreich.

Zu diesen 3 1/2 Millionen Tonnen Koksbezug auf der Moseltalbahn gesellen sich im Jahre 1903 für die umgekehrte Richtung die Versandmengen von Minette nach Rheinland-

Westfalen. Aus Lothringen allein, ohne Luxemburg, erreichte der Erzversand die Höhe von 1 682 090 t. Damit wäre für den Wasserverkehr ohne den Versand aus Luxemburg und Frankreich eine Summe von ca 5—6 Millionen Tonnen zu Grunde zu legen.

Die Kanalisierung der Mosel nach Norden zu bis zum Rheine wäre die idealste Wasserstrasse, die sich nach der ganzen Verkehrsrichtung des Eisens denken lässt. Der Ausführung dieses Projektes aber, welches auf 60 Millionen M. veranschlagt wurde, wovon $\frac{1}{5} = 12$ Millionen auf Elsass-Lothringen entfallen sollen¹⁾, kann die elsass-lothringische Regierung erst näher treten, wenn Preussen Stellung dazu genommen hat. Nur langsam wird der preussische Staat sich zu einer solch kostspieligen Anlage entschliessen können, zumal die Mosellandschaft selbst ihres landwirtschaftlichen Charakters wegen an einer Kanalisierung der Mosel wenig Interesse haben dürfte. Die preussisch-niederrheinischen und sonstigen Bergwerke sind nicht unbedingt, wie wir gesehen haben, von der lothringischen Erzproduktion abhängig, während Lothringen seine Koksmengen vom Niederrhein beziehen muss, ob es dem preussischen Staate gefällt, eine Wasserstrasse hierfür anzulegen oder nicht. Es stehen also mehr national-lothringische Interessen und preussische Privatinteressen im Vordergrund. Der Staat Preussen kommt nur hinsichtlich der Entlastung seiner Moseltalbahn in Frage.

Bei dieser Sachlage kann bis zu einem entscheidenden Schritte noch geraume Zeit verfließen, die allerdings für die lothringische Industrie mittlerweile verhängnisvoll werden kann.

Viel vorteilhafter wäre daher m. E. die Ausführung eines von der Metzger Handelskammer gemachten Vorschlages, bei welchem die elsass-lothringische Regierung unbekümmert um die Nachbarstaaten vorgehen kann, da nur Gebiete unter

¹⁾ Handelskammerbericht Mülhausen für das Jahr 1903. S 62.

elsass-lothringischem Hohheitsrechte berührt werden. Es handelt sich hierbei um die Fortführung des Lauterfinger Kanals über die Salinenfelder bei Dieuze nach Metz und Diedenhofen, der teilweise von früherer Zeit her schon ausgegraben ist. Damit wären folgende Hauptvorteile verbunden :

1. eine direkte Verbindung des lothringischen Erzgebietes mit dem Rhein,
2. Ersparnis des Umweges über Frankreich,
3. Fortfall der lästigen Zollbehinderungen bei der Ein- und Ausfuhr nach und von Frankreich,
4. Steigerung der Rentabilität der elsass-lothringischen Kanäle,
5. Entlastung der Eisenbahnen,
6. Reichliches Material zur Talfahrt des Rheines in Strassburg und
7. Verbindung der Erzbergwerke mit den Kohlenbergwerken der Saar und der Ruhr.

Man sollte meinen, dass durch solche Vorteile die Anlage dieses Kanales von vornherein begründet ist, nachdem wir gesehen haben, welchen Faktor eine derartige Wasserstrasse im lothringischen Produktionsprozess in der Industrie darstellte.

Jedoch erhielt dieser Kanal erst dann seine volle Bedeutung, wenn die Grossschiffahrt auf dem Rheine bis Strassburg, deren Bedeutung wir noch bei der Besprechung der oberelsässischen Industrie begegnen werden, als eine regelmässige Schiffahrt zu bezeichnen ist.

b. Die Textilindustrie. Nachdem wir die durch das Fehlen von Wasserstrassen vorhandene empfindliche Lücke im lothringischen Eisenproduktionsprozess, besonders im Hinblick auf die günstiger gelegenen Konkurrenzbergwerke, kennen gelernt haben und andererseits gesehen haben, wie lebenskräftig eine Schiffahrt in Anbetracht der Gattung und

Menge der geförderten und zu verfrachtenden Güter wäre, wenden wir uns nach einem andern Industriezentrum, dem im entgegengesetzten Teile des Landes liegenden oberelsässischen Industriegebiet.

Schicken wir als allgemeines Charakteristikum dieser Industrie voraus, dass sie sowohl die Brennstoffe, wie die zu verarbeitenden Rohstoffe von auswärts beziehen muss, nicht bloss die Brennstoffe, wie im Eisenerzgebiet, allerdings in Quantitäten, die einen Vergleich mit den in Lothringen verbrauchten Mengen nicht aushalten. Es ist hier also nur die Arbeitskraft vorhanden. Daraus geht schon hervor, welche Rolle die Verkehrswege in der oberelsässischen Industrie spielen.

Wir wollen zunächst einige wirtschaftlich bedeutende Momente aus der Geschichte dieser Industrie hervorheben und dann auf ihre heutige Lage und ihr Verhalten den Wasserstrassen gegenüber eingehen.

Die oberelsässische Textilindustrie besteht jetzt seit etwa 150 Jahren. Ohne dass Rohstoffe vorhanden waren und ohne irgendwelche Verkehrswege ausser den Landstrassen konnte sich in den Vogesentälern eine Industrie ansiedeln, die heute zu den blühendsten Textilindustrien Deutschlands zu rechnen ist. Die ersten Anfänge um die Mitte des 18. Jahrhunderts waren lediglich dem Vorhandensein einer armen, nach vollständiger Ausbeute der Vogesenbergwerke beschäftigungslos gewordenen Gebirgsbevölkerung zu verdanken, die um jeden auch den niedersten Lohn nach einer Beschäftigung griff, um vor dem Verhungern gesichert zu sein. Anfangs wesentlich als Stadtindustrie in Mülhausen betrieben, verteilte sie sich bald durch die Ermöglichung der Hausindustrie auf die Gebirgstäler des ganzen Ober-Elsass. Ein merkwürdiger Umstand veranlasste gleich zu Beginn die Ausbildung einer gewissen feinen Industrie, nämlich die zollpolitischen Massnahmen Frankreichs. Bis zur Revolution galt das Elsass als

Zollausland, die Zolllinie zog sich auf dem Kamm der Vogesen entlang und erst 1789 wurde sie an den Rhein vorgeschoben, wobei die Stadt Mülhausen aber noch bis 1798 als Zollenkclave galt. Umgekehrt galt also Frankreich für das Elsass bis 1789, für Mülhausen bis 1798 als Zollausland und die Waren nach Frankreich unterlagen einem Zoll, Textilwaren einem Gewichtszoll. Um aber trotzdem möglichst hohe Summen auf dem französischen Markte umzusetzen, um aus diesem Zollverhältnisse in Gegensatz zum System der Wertzölle noch zu profitieren, verlegte man sich auf die Herstellung ganz feiner, leichter Stoffe, deren viele Stücke auf die Gewichtseinheit gingen und die am Frankreich der damaligen siegesfrohen Zeit einen Abnehmer, wie geschaffen, fanden.

Bisher kamen die Verkehrswege für den schweren Transport nur hinsichtlich der Anfuhr von Rohbaumwolle über Marseille als dem kürzesten Wege in Betracht. Mit dem Jahre 1812, dem Jahre der Einführung des Dampfmaschinenbetriebes trat ein neues Bedürfnis auf, die Kohlenbeschaffung zur Speisung der Maschinen. Zur französischen, belgischen und Saar-Kohle waren die Entfernungen im Hinblick auf die auf der Landstrasse anzufahrenden Kohlenmengen enorm. Dieser Übelstand fand eine teilweise Hebung durch die Eröffnung des Rhein-Rhône-Kanals, der im Jahre 1828 Mülhausen mit dem Mittelmeer verband, und die Erbauung der Bahn Basel—Strassburg im Jahre 1841. Aber erst in den 60er Jahren als der Rhein-Marne- und Saarkanal dem Betriebe übergeben waren, konnte dem Kampfe der ausländischen, wie der unterdessen erstarkten inländischen Konkurrenz Widerstand geleistet werden, indem nunmehr die Kohle aus dem Saargebiet bis zum Konsumort zu Wasser angefahren werden konnte. Es war durch die Wasserstrasse der zweite Faktor zur billigen Arbeitskraft hinzugetreten, ein billig beförderndes Transportmittel, auf dem ein grosser Teil der benötigten Rohstoffe bezogen werden konnte, die Baumwolle

von Marseille, die Kohle aus dem Saargebiet. Einen sprechenden Beweis für die eingreifende Wirkung der neu eröffneten Wasserstrasse in die oberelsässische Volkswirtschaft finden wir in den Mülhauser Arbeitshäusern. Im Gefolge ihres Aufschwunges hatte die Industrie durch das zuziehende mittellose Volk eine Wohnungsnot besonders in Mülhausen heraufbeschworen, die man englischen Beispiele folgend durch Erbauung von Arbeiterhäusern zu lindern suchte. Im Jahre 1867 beherbergte die Mülhauser cité ouvrière bereits 6 000 dem Arbeiterstande angehörende Personen.

Die französische Zollpolitik, der Hof und die Gunst Napoleons, wie die Kontinentalsperre sind goldene Lettern in der Mülhauser Industriegeschichte. Die dadurch erlangte Macht und der Einfluss, den die Mülhauser Grossen, die Herren des ehemaligen Freistaates, sich auf die massgebenden Kreise zu verschaffen wussten, vererbten sich auf die Nachkommen und waren für das ganze Jahrhundert tonangebend. Noch lange nach der Einverleibung Elsass-Lothringens in das Deutsche Reich konnte dies festgestellt werden, wartete man doch mit der Einführung der Deutschen Gewerbeordnung in Elsass-Lothringen bis zum Jahre 1888, weil das Ausschalten und Beschränken der Kinderarbeit ein zu herber Verlust gewesen wäre. Insbesondere erhielt diese Machtstellung ihre Bedeutung nach dem zollpolitisch so ausserordentlich wichtigen Jahre 1879, wobei Sonderinteressen eines Gebietsteiles gegenüber andern nicht gewahrt werden konnten. Dies Jahr brach aber jäh die Beziehungen der elsässischen Industrie zu Frankreich ab und zwang die Leiter sich auf einen ihnen bisher fremd gebliebenen Boden zu begeben, den deutschen Markt, was sie auch wohl oder übel taten. Da fanden sie jedoch grosse Konkurrenz in der Textilbranche und andererseits einen „Geschmack,“ zu dessen Befriedigung ihre Maschinen bisher noch nicht gearbeitet hatten. Sie mussten sich indess danach einrichten und wenn wir feststellen können, dass das

Produktionsquantum von 1890 auf 1900 von 30 Millionen Kilogramm auf 39 Millionen stieg, so ist dies lediglich dem Umstand zuzuschreiben, dass man von der Herstellung feiner Waren zu solcher gröberer Stoffe übergegangen ist. Die Industrie im französischen Inlande war somit endgiltig von der elsässischen Konkurrenz befreit.

Mit dieser neuen Wendung der Dinge musste der Gedanke der Ebnung von Wegen zum deutschen Markte in den Vordergrund der elsass-lothringischen Volkswirtschaft treten, um es der Industrie zu ermöglichen, den entfernten deutschen Markt zu erreichen. Es galt nun die Kampfmittel im Konkurrenzkampfe mit den deutschen Kollegen zu untersuchen und etwaige Ungleichheiten aufzudecken.

Erschwerend fällt vor allen Dingen die geographische Lage des Landes in der südwestdeutschen Ecke in die Wagschale, womit grössere Transportkosten für die Beschickung des deutschen Marktes gegenüber der niederrheinischen Industrie verbunden sind. Für den Versand dieser Fabrikate können Wasserstrassen nicht in Betracht kommen, da bei ihnen nicht wie in Lothringen die Tonne und Kilotonne das Einheitsgewicht darstellt, sondern das Kilogramm. Die Fabrikate selbst erreichen nicht bald das Gewicht, dass sie eine Schiffsladung ausmachten. So betrug, nur ein Beispiel herausgreifend, die Gesamtproduktion der 10 Kammgarnspinnereien, welche im Jahre 1902 mit 500 146 einfachen und 129 888 Zwirnspindeln arbeiteten¹⁾:

1900: 10 843 927 kg,

1901: 12 095 377 „

1902: 14 497 434 „

¹⁾ Handelskammerbericht Mülhausen 1903. S. 27.

wovon sich, wie folgt, dem Auslande zuwandten :

J a h r	nach Russland : kg	nach der Schweiz : kg	nach Österreich : kg	nach sonstigen Ländern : kg
1900.	196 412	29 472	243 598	140 535
1901.	614 554	55 552	299 147	200 782
1902.	453 192	63 670	294 428	224 165

Der Versand vollzieht sich aber während des ganzen Jahres, so dass, abgesehen davon, dass nur Russland in Betracht käme, diese Produkte für Schiffsversand nicht in Frage kommen. Der zwar grössere einheimische Absatz bewegt sich ebenfalls am bequemsten auf Eisenbahnen, zumal die Verteilung nach den verschiedenen Himmelsrichtungen vom Produktionsorte selbst aus erfolgt. Hier ist es also Sache der Eisenbahnpolitik, je nach der Gestaltung ihrer Tarife fördernd oder hemmend zu wirken.

Wohl aber sind die Wasserstrassen ein wichtiger Faktor im Produktionsprozess selbst und zwar für die Herbeischaffung der Rohstoffe.

Die deutsche Einfuhr von Rohbaumwolle stieg von 302469 Tonnen im Jahre 1897 auf 382466 Tonnen im Jahre 1903. Welchen Anteil das Elsass an dieser Summe hat, ist aus der Statistik des auswärtigen Handels nicht ersichtlich; unter Berücksichtigung ihrer hervorragenden Stellung im Kreise der deutschen Textilindustrien ist er jedoch nicht unwesentlich. Die Rohbaumwolle kommt heute fast ausschliesslich vom weltbeherrschenden, nordamerikanischen Baumwollmarkte (in den beiden oben gegebenen Einfuhrzahlen kommen aus Amerika 223293 bzw. 268087 Tonnen)

und bedient sich der Rheinstrasse ins Innere Deutschlands. Den hieraus entspringenden Vorteil für die niederrheinische Industrie braucht man nicht besonders hervorzuheben, wenn man daran erinnert, dass für das Elsass die Transportkosten der Rheinfracht bis Mannheim und der Bahnfracht von Mannheim bis Mülhausen als weitere Verteuerung der Produktion hinzutreten. Anstatt aber die Rohstoffmasse, auf welcher die hohen Transportkosten lasten, möglichst durch feine Produktion verringern zu können, wozu gerade die elsässische Industrie durch die aufgespeicherte Erfahrung, die grössere aus früherer Zeit angestammte Geschicklichkeit der Arbeiter in der Herstellung feiner Produkte geeignet gewesen wäre und wohlthuend als deutscher Konkurrent auf dem Weltmarkt hätte erscheinen können und müssen, statt dessen war auch sie genötigt, gewöhnlichere Ware herzustellen, da ihr eben die nötigen Voraussetzungen des billigen Bezugs der Rohstoffe fehlten, um gegen englische Waren anzukämpfen. Aus einem Vergleich der deutschen Einfuhr und Ausfuhr von Baumwollgarnen ergibt sich die mindere Qualität der Produkte deutscher Herkunft gegenüber der englischer ganz deutlich.

Die Einfuhr solcher Garne in das Deutsche Reich erfolgt hauptsächlich aus England und betrug im Jahre¹⁾

1900: 19969 t. i. W. v. 62933000 Mk. pro 1000 t. 3106000 Mk.

1903: 18946 t. „ „ 60051000 Mk. „ 1000 t. 3170000 Mk.

die deutsche Ausfuhr dagegen:

1900: 11326 t. i. W. v. 29134000 Mk. pro 1000 t. 2572000 Mk.

1903: 11760 t. „ „ 32496000 Mk. „ 1000 t. 2763000 Mk.

In diesen beiden Jahren beträgt also die Wertdifferenz pro 1000 Tonnen 400 bis 600 Tausend Mark zu Ungunsten Deutschlands. Grobe Waren wiegen aber schwerer und kon-

¹⁾ Statistik des Deutschen Reiches.

sumieren mehr Rohmaterial als feine; der grössere Bezug dieser Rohstoffe verteuert nunmehr den Produktionsprozess um die Mehrausgabe für Transport, während bei allen anderen Ausgaben eine Verminderung nicht eintreten konnte. Und doch musste das Elsass zu dieser Produktionsweise übergehen, weil es den Absatz für feine Produkte, Frankreich, vom Jahre 1879 ab, verloren hatte.

Auf die Dauer konnte ein solcher Rückschlag nicht unempfinden bleiben und es stellte sich eine Folge ein, wie wir sie auch auf andern Erwerbsgebieten beobachten, die Zahl der Kleinbetriebe verringerte sich zu Gunsten der kapitalkräftigeren Grossbetriebe. Diese Verschiebung nahm folgende Gestaltung an:

es gab Betriebe mit mehr als 5 Personen

1882 :	421	Spinnereien,	588	Webereien,	336	Bleichereien.
1895 :	480	„	926	„	458	„

Damit kommen wir auf den zweiten benötigten Rohstoff, das Brennmaterial, die Kohle. Mit der Zunahme der Grossbetriebe steigt der Bedarf der Speisung der neu eingestellten Maschinen.

Wie wir aus dem Kapitel über den Verkehr gesehen haben, erhalten die Wasserstrassen in Elsass-Lothringen ihre Hauptbedeutung durch die Kohlenlieferungen nach dem Oberelsass. So könnte man danach glauben, auf diesem Gebiete sei genügend Fürsorge getroffen und eine weitere Erörterung überflüssig, da die Saarköhle bekanntlich aus dem Saargebiet bis nach Mülhausen zu Wasser angefahren werden kann. Indessen konnte die bis zum Jahre 1902 nur langsam steigende Kohlenförderung im Saargebiet den Bedarf nicht mehr decken, zumal auch die Steigerung der näher gelegenen Saarindustrie beträchtliche Mengen vorwegnahm.

Über die geringe Leistungsfähigkeit der Steinkohlenbergwerke der Saar berichtet die Handelskammer Mülhausen

für das Jahr 1903. Wegen bevorstehender Kohlentransporte war man genötigt, um Verlegung der Kanalsperre auf einen späteren Zeitpunkt zu bitten. „Es seien“, heisst es, „für den hiesigen Platz (Mülhausen) noch zu liefern ca. 35 000 Tonnen Kohlen, welche die hiesige Industrie unbedingt haben muss, um für den Winter gedeckt zu sein. Die Bergwerksdirektion könne diese Menge nicht 14 Tage früher liefern, da die Zechen trotz aller Anstrengungen den Anforderungen nicht zu genügen vermögen,“ obwohl 1902 umfangreiche Erweiterungsbauten vorgenommen wurden, die eine Produktionssteigerung auf elsass-lothringischem Gebiet von 1 193 162 t. im Jahre 1901 auf 1 583 365 t. im Jahre 1903 zur Folge hatte. Es ist dabei zu bemerken, dass neben der Saarkohle auch belgische und die Ruhrkohle in Mülhausen Verwendung findet und zwar gelangten nach Mülhausen auf den Kanälen:

J a h r	Belg. Kohle	Saarkohle	Ruhrkohle
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
1900.	60 671	150 364	56 078
1901.	50 120	149 858	86 423
1902.	60 781	150 282	63 962
1903.	56 823	176 881	79 187

Das Jahr 1903 war also hinsichtlich der Saarkohle noch ergiebiger als die früheren und doch war die Deckung des Bedarfs mit Schwierigkeiten verbunden. Hatte man die Eröffnung der Rheinschiffahrt als eine grosse Erleichterung des durch die geographische Lage des Gebietes verursachten, ständigen wirtschaftlichen Druckes empfunden und wurde die Ruhrkohle als willkommene Ergänzung des vorhandenen, aber nicht ausreichenden Brennmaterials am Oberrhein begrüsst,

so beschreibt uns doch obiger Handelskammerbericht indirekt, dass die Ruhrkohle noch nicht die ihr gebührende, zuverlässige Stellung einnimmt, weil sie eben zu bestimmten Zeiten überhaupt nicht angefahren werden kann. Wegen dieser Unzuverlässigkeit können keine ständigen, allmonatlich erfolgende Lieferungen vom Rheine her garantiert werden, weshalb die Industrie sich nicht in diese Abhängigkeit begeben kann und die Ruhrkohle tatsächlich nur als Ergänzung ihrer aus dem Saargebiet bezogenen Bestände ansieht. Die Produktion im Saargebiet nimmt zwar eine steigende Tendenz an, so sind 1904 gegen 1903 wieder 120 000 Tonnen mehr gefördert worden, diese Mehrförderung wird aber vollständig von näher gelegenen Industrien absorbiert, so besonders von den französischen. Im Jahre 1901 bewegten sich 277 842 Tonnen von Gondrexange nach Lagarde, im Jahre 1903 schon 387 428 Tonnen, also 109 586 Tonnen mehr. Dazu kommt der Mehrverbrauch der blühenden Saarindustrie auf lothringischem Gebiete, der Saargemünder- und der Glas-Industrien in den Vogesentälern am Westabhang der Vogesen.

Solche Aussichten für den künftigen, gefährdeten Kohlenbezug des Ober-Elsasses die damit verbundene Gefahr der Verteuerung der Produktionskosten konnten einer Industrie, die im Jahre 1903: 39 111 937 kg Garn produzierte und 82 909 Arbeiter beschäftigte, nicht gleichgiltig sein.

Diese Bedenken steigern sich noch, wenn wir wieder an die niederrheinische Industrie erinnern, die neben dem vollen Vorzug der Wasserstrassen für den Bezug der Rohbaumwolle beim Bezug des Brennmaterials nur geringe Transportkosten zu berechnen hat, da die Betriebe in nächster Nähe der Kohlenlager sich befinden. Auch die Schweizer Industrie darf hier angezogen werden, die, wenn auch unter schwerer Bezugsgelegenheit leidend, von all' den mannigfachen Lasten, die infolge der Sozial-Gesetzgebung auf den deutschen Industrien ruhen, befreit ist, ein Konkurrent, der noch ge-

fährlicher wird, wenn der Plan der Ausbeute der natürlicheren Wasserkräfte der Schweiz zur Erzeugung elektrischer Kraft und deren Verwendung in gewerblichen und industriellen Betrieben Wirklichkeit geworden ist.

Indessen steht die oberelsässische Industrie selbst allen Verhandlungen über den Ausbau der Wasserstrassen fast gleichgültig gegenüber, jedenfalls zeigen die Handelskammerberichte Mülhausens wenig Momente eines selbständigen Vorgehens, man schliesst sich höchstens durch die Handelskammern dem Vorstosse der Schwesterkammern an, weshalb das Material zur Beurteilung ihrer Lage bezüglich des Einflusses der Wasserstrassen auf die Herstellungskosten sehr spärlich ist. Ihr liegen die zollpolitischen Massnahmen mehr am Herzen, wobei eine günstige Änderung der Zollbestimmungen grössere Vorteile bringen kann als das mühsame Verbilligen der Produktionskosten erzielt. Der grösste Teil des Kohlenbedarfs kommt ausserdem schon auf Wasserstrassen an und bei der Frage der Rheinregulierung, die einen regelmässigen Bezug der Ruhrkohle ermöglichen soll, leistet Strassburg Vorspanndienste und Hauptarbeit zugleich.

In einem Gutachten der Mülhauser Kammer vom Jahre 1896, als es sich darum handelte, die Kanäle bis Basel zu verlängern, nimmt man sogar eine ablehnende Stellung ein, allerdings mit Rücksicht auf den Übergang zahlreicher bisheriger Vorteile auf Basel, „Es sei hier¹⁾ (Mülhausen)“ heisst es, „ein bedeutender Warenhandel hauptsächlich in Getreide, Öl, Kolonialwaren, Kohlen, Eisen, Baumaterialien in erfreulicher Entwicklung begriffen, der bereits in Basel und der ganzen Schweiz ein wichtiges Absatzgebiet gefunden habe und in Zukunft ein solches dort immer mehr zu finden Aussicht habe. Es liege nun die Befürchtung nahe, dass durch Weiterführung des Wasserweges bis Basel, diese

¹⁾ Handelskammerbericht Mülhausen 1896, S. 70.

letztere Stadt, diesen Handel sofort an sich ziehen würde. Die in Frage stehenden Geschäfte würden dann schwer geschädigt werden und zwar zu Gunsten Basels, welches in die Lage käme, zu ausserordentlich günstigen Bedingungen und unter verhältnismässig minimalen Opfern von dem mit grossen Kosten in langjährigem Entwicklungsgange geschaffenen elsass-lothringischen Kanalnetze Nutzen zu ziehen.

Unserer Ansicht nach muss zunächst die nach Weiterführung des Wasserweges bis Basel zu erwartende Steigerung des Kohlenverkehrs auf den Kanälen hier ausgeschieden werden. Dieser Verkehr würde zwar für die Schifffahrt unzweifelhaft eine grosse Rolle spielen, die aber in handelspolitischer Hinsicht für Mülhausen bei den jetzt bestehenden Zollverhältnissen und sonstigen wirtschaftlichen Bedingungen direkt weder Nutzen noch Schaden bringen kann. Indirekt allerdings würde die mit der Hebung des Verkehrs eng zusammenhängende Erleichterung und Verbilligung der Verfrachtungsgelegenheiten nur günstige Wirkungen hervorrufen können.

Was nun den sonstigen Warenverkehr betrifft, konnte unsere Kammer nach Anhörung verschiedener Interessenten und auf Grund eingehender Erörterung nicht zu der Überzeugung gelangen, dass die Rücksicht auf eine mögliche Entwicklung Mülhausens als Handels- und Verlagsplatz bei Beurteilung des Basler Kanalprojektes als massgebend in Betracht gezogen werden dürfe. Entscheidend war für sie hierbei die Erwägung, dass eine derartige Entwicklung schon deshalb aussichtslos ist, weil ihr, trotz der an sich günstigen Lage Mülhausens, die geltenden Grundsätze bei Aufstellung der Eisenbahntarife entgegenstehen. Die Tarifsätze für Beförderung von Gütern per Schiene von Mülhausen nach der Umgegend, sowie nach den doch so nahe liegenden Grenzorten, welche den Anschluss an die badischen, französischen und schweizerischen Bahnen geben, stellen sich unter An-

rechnung der festen Sätze so hoch, dass sie die Vorteile des Wassertransportes bis Mülhausen aufwiegen, zumal wenn man die Umladekosten auf hiesigem Platze berechnet und bedenkt, dass die rheinaufwärts bis Strassburg beförderten Güter schon dort umgeladen werden müssten.“

Das Gutachten kommt zu dem Resultate, dass

1. die Fortführung des Hüniger Kanales bis zur schweizerischen Grenze vom Standpunkte des allgemeinen Interesses für nützlich und zweckmässig anerkannt wird,
2. dagegen die Anlegung eines Hafens in Basel für die elsass-lothringischen Handels- und Verkehrsverhältnisse nicht als günstig erachtet und
3. die Anlage dieses Hafens auf elsass-lothringischem Gebiete für unbedingt geboten gehalten wird.

Aus diesem Gutachten ist ersichtlich, wie wenig bei der Ausgestaltung der Wasserwege die Industrie erwähnt wird. Allerdings handelte es sich dabei um ein Projekt, das ihr eher Nachteile als Vorteile gebracht hätte, indem die Schweizer Industrie zu ihren sonstigen Vorzügen noch den der billigen Kohle erhalten hätte. Dieses Gutachten erhält mit den neuesten Bestrebungen, den Rhein bis Basel zu regulieren bezw. befahrbar zu gestalten, wieder seine volle Bedeutung, vielleicht in noch verschärfterem Masse. Je näher die Rheinregulierung bis Strassburg heranrückt, desto grösser wird die Gefahr einer Schifffahrt bis Basel. Indessen ist die Schweizer Industrie, wie schon erwähnt, in Zukunft vielleicht überhaupt nicht mehr auf die Kohle angewiesen, während Mülhausen und das Ober-Elsass von einer Schifffahrt auf dem Rheine bis Basel nur Vorteile erzielen könnten, worauf wir später noch zurückkommen.

Eine reichlichere, ohne Umstände zu erlangende, billige Kohlenmenge ist für die elsässische Industrie unter den ge-

gebenen Verhältnissen eine Notwendigkeit und unter Berücksichtigung der S. 119 ff. festgestellten Transportkostenunterschiede eine direkt fühlbare Kräftigung im Konkurrenzkampfe, insbesondere gegenüber den übrigen deutschen Industrien. Steht ihr, sowie den Privatwirtschaften ihrer Arbeiter eine billigere Kohle zur Verfügung, so ist dies gleichbedeutend mit einer besseren Lebenshaltung beider.

Dass aber auch der Staat an der Erhaltung bzw. Förderung der Industrie im Ober-Elsass neben der Anerkennung der sozialen Bedeutung derselben ein finanzielles Interesse hat, geht aus den Summen hervor, welche in jenen Bezirken als Patent- bzw. Gewerbesteuer entrichtet wurden: so im Kreise

	1877	1883	1893	1903
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
Mülhausen	580 420,72	628 096,59	792 957,44	1 205 234,76
Thann	140 121,71	151 101,95	166 678,24	227 089,42
Altkirch.	42 132,42	41 429,44	47 421,69	84 127,44

Wie haben hier nur die beiden Gebiete der Gross-Industrien des Landes hervorgehoben, ohne auf die zahlreichen übrigen Industrien einzugehen, die mittelbar oder unmittelbar von der Ausgestaltung der Wasserwege Vorteile erwarten.

VI. Die Wasserstrassen

und die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Während bisher von den Wasserstrassen im Zusammenhang mit dem von ihnen bedienten Territorium, den Naturprodukten, Industrien und Bewohnern desselben die Rede war, drängt sich in dieser Darstellung ein weiterer volkswirtschaftlicher Faktor in den Vordergrund, der allerdings in etwas anderem Lichte behandelt werden muss und mehr unter dem Gesichtspunkte der Konkurrenz einerseits und der Forderung der höheren Beachtung als staatliches Betriebsunternehmen andererseits sich geltend machen kann, die Eisenbahnen.

Hätten Colbert und seine Nachfolger zur Durchführung ihrer Merkantilpläne sich der Eisenbahnen bedienen können, die zu einer Zeit gewerblichen Kleinbetriebes und im Anfangsstadium der industriellen Wirtschaftsweise praktischer und weniger kostspielig, weil rentabler, gewesen wären als die Wasserstrassen, so wäre sicherlich das Land- und Wasserstrassennetz heute nicht in dem Umfange vorhanden, wie es tatsächlich der Fall ist. Die Kanäle hätte man, wie es nunmehr geschieht, nur da angelegt, wo für die Industrie Rohstoffe herbeizuschaffen waren, in einer Quantität, wie sie den Eisenbahnen lästig wird. Ich erinnere hierbei an die Anlage des Saarkohlenkanales. Die Eisenbahnen mussten natürlich vielfach die gleichen Wege einschlagen, wie die Wasserstrassen sie schon gewählt hatten, da diese auch im Interesse des Personenverkehrs angelegt wurden, während die Eisenbahnen zunächst hauptsächlich dem Personenverkehr zu dienen hatten.

Eine Verkehrsverteilung auf beide Beförderungsmittel wäre jedoch im Zeitalter der Eisenbahnbauten, das zugleich

das Zeitalter der Konkurrenzfreiheit ist, als ein ungerne gesehener Eingriff des Staates in die freie Entwicklung des Verkehrswesens zurückgewiesen worden. Somit begannen schon mit der Entstehung der Eisenbahnen, die bekanntlich einer Privatgesellschaft gehörten, wirtschaftliche Kämpfe zwischen diesen und den staatlichen Kanälen.

Nach 1870 wurden die beiden Institute nicht in einer Hand vereinigt, sondern sie vertauschten nur die Herren; an die Stelle der französischen Ostbahngesellschaft trat das Deutsche Reich, ein Staat, und an Stelle des französischen Kaiserreichs, als Inhaber der Kanäle, trat die deutsche Reichsprovinz Elsass-Lothringen. Die gegensätzlichen Interessen zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen konnten also weiter bestehen bleiben, ohne dass sie indessen heftigere Formen anzunehmen genötigt waren. Die Wasserstrassen beschränkten sich auf die Transportgegenstände, die sich ihnen auch früher zugewandt hatten, sodass die Eisenbahnen eine ernstliche Gefahr in den Kanälen nicht zu erblicken brauchten. Das Land tat was zur Erhaltung der Kanäle nötig war, soviel in seiner Macht lag. Doch dauerte es lange bis die Vertiefung derselben erfolgte, wodurch die verschiedenen Strecken gleiche Dimensionen erhielten und ihren Anschluss an das französische Netz wieder erlangten. Die Trennung durch die Zolllinie war nicht zu verhindern, und ebensowenig wäre es zweckmässig gewesen, den Anschluss an den Mittelrhein ohne ein Einvernehmen mit den deutschen Nachbarstaaten herzustellen.

Unter diesen Umständen konnten die Eisenbahnen ziemlich sorglos ihre Ausgestaltung vornehmen und erst seit der Möglichkeit der Rheinschiffahrt bis Strassburg mussten auch sie den Wasserstrassen wieder erhöhte Aufmerksamkeit schenken.

Ist es nun unter allen Umständen nötig, dass in Elsass-Lothringen Wasserstrassen und Eisenbahnen eine feindselige Stellung zueinander einnehmen?

Es sind Fälle denkbar, wo beide Verkehrsinstitute sehr freundschaftlich zueinander stehen, wenn nämlich die Höhe der Eisenbahntransportmengen von den per Schiff angefahrenen Güterquantitäten abhängt. Das Gegenteil ist der Fall, wenn die Binnenschifffahrt von den Eisenbahnen abhängig ist, welche die Transportgegenstände nach dem Hafenplatz zum Schiffsversand bringen sollen, insbesondere wenn die Bahn das Gut ebenfalls an den Bestimmungsort bringen könnte.

Ein freundliches Verhältnis wird im Norden und Osten der preussischen Monarchie im Anschluss der Bahnen an die Seeschifffahrt festgestellt¹⁾ mit einem Hinweis darauf, dass ein solches Verhältnis auch bei der Binnenschifffahrt eintreten kann, wie Baden zeige.

Es kommt aber vielleicht weniger auf die Unterscheidungsbezeichnung von Binnen- und Seeschifffahrt an als auf die Eigenschaft, ob die Schifffahrt die Güter so weit bringt, dass eine Bahn am Weitertransport einen Gewinn hat, den sie ohne diese Güter nicht hätte. Die Lage Mannheims als Endstation der Rheinschifffahrt ist aber für die badischen Bahnen geradezu ideal zu nennen, da die Transitgüter Baden seiner ganzen Länge nach durchlaufen müssen. Das Entgegenkommen der badischen Bahnen, für welche die Rheinschifffahrt in ihrem gegebenen Stadium eine eminente Wirtschaftsfrage, wenn nicht zum Teil eine Lebensfrage ist, muss daher recht einleuchtend sein.

Anders liegen die Verhältnisse in Elsass-Lothringen. Seit 1870 sind die Bahnen in Elsass-Lothringen wohl Staatsbahnen, aber keine Landesbahnen, sondern Reichsbahnen mit dem Verwaltungssitz in Berlin. Der finanzielle Überschuss der Bahnen fließt nicht in die Landeskasse, sondern in die Reichskasse. Vom Standpunkte Elsass-Lothringens aus, das

¹⁾ Lotz, Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 89. Einleitung S. XIX.

in seiner sonstigen finanziellen Verwaltung den Bundesstaaten gleichgestellt ist, nehmen die Bahnen das gleiche Verhältnis dem Lande gegenüber ein, wie früher. Sie gelten als reines Betriebsunternehmen eines Dritten, des Reiches¹⁾.

Aber selbst wenn sie Landesbahnen wären und ihre Interessen als höchst eigene vertreten wollten, könnte man sie darum jedoch in ihrem Verhältnis zur Schifffahrt mit den badischen Bahnen nicht vergleichen.

Dass sie der Rheinschifffahrt nicht ebenso entgegenkommen können, wie es die badischen Bahnen tun, liegt an sehr begreiflichen Erwägungen.

Die Reichseisenbahnen haben innerhalb ihres Gebietes schon mit den zahlreichen Kanälen zu schaffen und die Regelmässigkeit der Rheinschifffahrt bei Strassburg wäre zunächst für die Strecke Lauterburg—Strassburg ein neuer Konkurrent. Der Transitverkehr, den die Bahnen jetzt noch haben, ginge auf die Wasserstrassen, zumal wenn die Verlängerung des Hüninger Kanales nach Basel und somit der Umschlag direkt auf schweizerische Bahnen erfolgen könnte. Der

¹⁾ Wie umständlich Wünsche der Interessenten an den Chef der Verwaltung gelangen, zeigt der Bericht der Handelskammer Strassburg für das Jahr 1903. Es heisst da S. 15: Im April 1903 bereiste der Chef der Verwaltung der Reichseisenbahnen, Herr Staatsminister von Budde, zum ersten Male seit seinem Amtsantritte Elsass-Lothringen, um das seiner Verwaltung unterstellte Bahnnetz zu besichtigen. Die Handelskammer benutzte diese Gelegenheit, um dem Herrn Staatsminister in einer Audienz die Wünsche des Handels ihres Bezirks persönlich darzulegen. Der Herr Staatsminister empfing eine Abordnung der Handelskammer in seinem Salonwagen auf der Reise von Strassburg nach Colmar am 16. April 1903.

Die Vertreter der Kammer benutzten die ihnen gebotene Gelegenheit, um zusammenhängend das nachteilige Verhältnis zu beleuchten, in welchem sich Elsass-Lothringen hinsichtlich seiner Eisenbahnen im Wettbewerb mit andern Bundesstaaten befindet, da letztere eigene Bahnen besitzen und daher besser in der Lage seien, die Interessen ihrer Landesangehörigen zu wahren, während Elsass-Lothringen allein auf das Reich angewiesen sei, dem die Bahnen des Landes gehören etc.

Einwand, es werden grössere Gütermengen angefahren, welche die Bahnen in das Land zu befördern haben, ist wohl begründet, wie die Verkehrsstatistik zeigt und der verloren gegangene Transitverkehr könnte demnach durch erhöhte Transportmengen für die Inlandsproduktion wieder ersetzt werden; aber dabei sind vor allem die Lage des zu bedienenden Landes und die Eisenbahn-Streckenlängen von der Wasserstrasse ab zum Bestimmungsort mitzuberücksichtigen, die bei Elsass-Lothringen äusserst ungünstig ins Gewicht fallen. Denn die langen Strecken des Landes nach Süden und Westen können von Wasserstrassen bedient werden; den Bahnen blieben für den Transport von Massenartikeln die kurzen Strecken von den Kanalhafenplätzen in das Land und von Lauterburg nach Westen und Südwesten, wobei keine grossen Vorteile in finanzieller Hinsicht zu erzielen sind. Die Bahnen könnten nur durch zahlreiche Ausnahmetarife die Kanalfracht zu unterbieten suchen, um so den Massengütertransport für längere Strecken an sich zu ziehen. Aber selbst die Kanalfrachtsätze sind noch einer Verbilligung fähig, welcher schliesslich die Bahn, wenn sie rentabel bleiben will, doch nicht folgen kann. So betrug z. B. die Kanalfracht für 1 Tonne Kohle im Durchschnitt:

Im Jahre	für Saarkohle von Saarbrücken nach Mülhausen	für belg. Kohle von Charleroi nach Mülhausen	für Ruhrkohle von Strassburg nach Mülhausen ¹⁾
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
1891	3,40	8,20	—
1895	3,67	7,80	1,50
1897	3,00	7,00	1,40
1900	3,20	7,90	1,50
1901	3,10	6,90	1,40
1903	3,00	6,50	1,40
1904	3,05	6,90	1,40

¹⁾ Statist. Handbuch für Els.-Lothr. S. 338 und Statistik über den Verkehr auf den Kanälen in Els.-Lothr. 1901—1904.

Die Zunahme des Verkehrs, sowie die Konkurrenz unter den Kanalschiffern ermöglichte dieses Sinken der Kanalfachfrachtsätze.

Es erklärt sich daraus die Stellungnahme und der Kampf zwischen Eisenbahnen und Schifffahrt, wobei allerdings der Unterschied im Subjekt der kämpfenden Parteien, auf der einen Seite eine Staatsanstalt, auf der andern ein privates, sozial niederstehendes Schiffergewerbe, vom Unparteiischen unangenehm empfunden wird. Dieser wirtschaftlich ungleiche Streit, der durch die Einführung der Erhebung von Schifffahrtabgaben im Jahre 1896 auf der an und für sich schwächeren Seite verschärft wurde, kann zu einer Aufreißung des Kleinschiffergewerbes führen, sodass die Angehörigen desselben sich wohl oder übel in die Abhängigkeit des Kapitals begeben müssen. Letzterem dagegen steht die Möglichkeit zu Gebote, durch Grossbetriebsanlagen und -Einrichtungen die Kampfmittel der Schifffahrt widerstandsfähiger zu machen, eine neue Gefahr für die Eisenbahnen.

Hinsichtlich der Rheinschifffahrt muss der Zustand, wie er gerade zur Zeit durch die teilweise Wiederbelebung derselben geschaffen ist, den Reichseisenbahnen gelegen sein. Die elsass-lothringischen Firmen haben nach Mittel- und Niederdeutschland Fühlung genommen, in der Hoffnung auf eine baldige, regelmässig mögliche Ausbeute der Rheinwasserstrasse. Derartige geschäftliche Beziehungen löst man aber nach dem ersten Misserfolg beim Schifftransport nicht sofort wieder auf, sondern im Falle der Not stehen die Eisenbahnen zur Verfügung, welche beim Versagen der Schifffahrt bereitwillig einspringen. Das Versagen der Rheinschifffahrt tritt jedoch bis jetzt noch recht häufig und nicht selten in Momenten ein, wo jedermann glaubte, der Wasserstand werde in den nächsten Tagen noch günstig sein. Der plötzliche Eintritt des Niederwassers überrascht die Schiffe oft mitten auf der Fahrt. Die Eisenbahn übernimmt in diesem

Falle den der Schifffahrt zgedachten Massentransport von Mannheim – Ludwigshafen nach Strassburg, Basel usw., wodurch natürlich ihre Zahlen der Verkehrs- und Finanzstatistik in die Höhe gehen Diese höhere Inanspruchnahme der Eisenbahn trifft jedoch nur beim Weiterversand der bereits zu Schiff angebrachten und anderwärts dringend erforderlichen Bedarfsgegenstände zu, welche beim allgemeinen Nachlassen der Zufuhr zu Wasser ebenfalls aufhört. Massengüter, die eine Lagerung bis zur Wiederaufnahme der Schifffahrt gestatten, verbleiben, wenn irgend möglich, auf der Sammelstelle, insbesondere Gegenstände, die des teuren Eisenbahntransportes wegen keine Aussicht hätten, in entferntere Gegenden verfrachtet zu werden.

Hauptsächlich macht sich das Unstete der Rheinschifffahrt in den Schwankungen beim Güterverkehr der im Strassburger Stadtbezirk mündenden Verkehrswege bemerkbar, deren vergleichende Übersicht wir in Tabelle S. 117 geben. Insbesondere ist auf die Prozentberechnung zu verweisen, um die Verkehrsverteilung auf die drei Hauptverkehrsmittel überblicken zu können.

Mit der erhöhten Zufuhr auf dem Rheine im Jahre 1901 sank die Zahl der auf den Bahnhöfen (Hauptbahnhof, Eilgut, Neudorf, Königshofen und Rheinhafen) eingelaufenen Gütermengen. Der Rückgang in der Zufuhr auf dem Rheine in den folgenden 3 Jahren bewirkte hingegen ein Steigen des Empfanges der Bahnen, weshalb sie sich prozentual im Jahre 1904 wieder nach ihrer früheren Stellung hinaufarbeiten konnten.

Das Anschwellen des Gesamtverkehrs fällt nach obiger Aufstellung zeitlich mit der stärkeren Inanspruchnahme der Rheinwasserstrasse zusammen. Die Regelmässigkeit der Schifffahrt mit ihrer erhöhten Zufuhr hätte demnach ein Sinken im Empfang auf den Strassburger Bahnhöfen zur Folge, aber ein um so intensiveres Steigen im Versand ins Innere des Landes und nach der Schweiz, besonders solange Strassburg Endstation der Schifffahrt bliebe.

Güterverkehr in den Strassburger Häfen seit Wiederöffnung der oberrheinischen Schifffahrt¹⁾.

in Tonnen.

Jahr	Rheinverkehr					Kanalverkehr					Gesamtverkehr
	Zufuhr		Abfuhr		Zus.	Zufuhr		Abfuhr		Zus.	
	abs.	‰	abs.	‰		abs.	‰	abs.	‰		
1894	77830	93,2	5701	6,8	83531	75814	69,9	32770	30,1	108584	192115
1895	153940	97,6	3706	2,4	157646	168927	77,4	49318	22,6	218245	375891
1996	334646	96,8	11196	3,2	345842	198133	67,4	95842	32,6	293975	639817
1897	319526	96,0	13143	4,0	332669	199318	63,6	113823	36,4	313141	645810
1898	298823	96,2	11730	3,8	310553	212385	70,1	90714	29,9	303099	613652
1899	301148	96,0	12686	4,0	313843	199863	67,9	94646	32,1	294509	608343
1900	304272	95,9	13169	4,1	317441	200689	59,6	136274	40,4	336963	654404
1901	548867	96,3	21220	3,7	570087	183819	50,7	178612	49,3	362431	932518
1902	465123	93,8	30695	6,2	495818	170457	57,2	127593	42,8	298050	793868
1903	539498	94,0	34303	6,0	573801	237118	61,4	149213	38,6	386331	960132
1904	400900	96,5	14416	3,5	415316	281931	65,7	147219	34,3	429150	844466

Güterverkehr auf den Strassburger Bahnhöfen.

in Tonnen.

Kalendar-Jahr	Versand	Empfang	Zusammen	Gesamtverkehr im Strassburger Verkehrsbezirk			
				Zusammen	Davon auf		
					Rhein ‰	Kanälen ‰	Eisenb. ‰
1899	404177	575526	979703	1588046	19,8	18,5	61,7
1900	379834	602230	982064	1636468	19,4	20,6	60,0
1901	452847	577577	1030424	1962942	29,0	18,5	52,5
1902	531209	611853	1143062	1936930	25,6	15,4	59,0
1903	572207	741323	1313530	2273662	25,2	17,0	57,8
1904	557894	731278	1289172	2133638	19,5	20,1	60,4

¹⁾ Aufgestellt nach den Statistischen Monatsberichten der Stadt Strassburg.

Die auf dieser letzten Einschränkung basierenden Bedenken mögen wohl der Bahnverwaltung Veranlassung sein, sich bei der ganzen Rheinregulierungsfrage im Hintergrund zu halten im Gegensatz zur badischen Bahn, die sich die Verwaltung des Kehler Hafens gesichert hat. Von Schifffahrtsinteressenten werden sogar nicht selten Klagen laut über das geringe Entgegenkommen der Beamten der Reichseisenbahnverwaltung und über den schwerfälligen bürokratischen Mechanismus, besonders im Vergleich zu den badischen Bahnen. In dringenden und aussergewöhnlichen Fällen ziehen Strassburger Transportunternehmer es vor, sich nach Kehl zu wenden, um mit der badischen Bahnverwaltung, deren Personal kaufmännischer geschult sei als das reichsländische, Transportverträge abzuschliessen.

Das Sonderinteresse der Eisenbahnen könnte aber ein Aufhalten des Ausbaues der Wasserstrassen nicht rechtfertigen, zumal eine rege Schifffahrt das Ansiedeln neuer Industrien an den Wasserstrassen begünstigt, während die Förderung der Industrie durch billige Zufuhr der nötigen Produktionsmittel und die Erweiterung des Absatzgebietes eine Steigerung der Konsumtionsfähigkeit des Arbeiterstandes ermöglicht. Dadurch fällt den Eisenbahnen eine Menge von Transportobjekten zu, durch deren Beförderung sie insofern mehr Vorteile erzielen, als dieselben nicht nach Spezialtarifen versandt werden und nicht das Wagenmaterial in der Weise in Anspruch nehmen, wie es die Massengüter tun. Erwähnen wir, dass auf dem Rheine etwa 12% der Tonnenzahl der gesamten Rheinzufuhr wertvolle Handelsgegenstände sind, zu deren Verteilung sich der Handel, im Gegensatz zum Vertrieb der Massengüter, ausschliesslich der Eisenbahnen bedient, so trifft auch für den Rhein bei Strassburg die Eigenschaft als Zubringer für die Eisenbahn zu, wie er es bei Mannheim für die badischen Bahnen wegen des Fehlens von Wasserstrassen im Innern Badens in so hervorragendem Masse ist.

Es erübrigt hier noch, um die Vorteile der Wasserstrassen gegenüber den Eisenbahnen zahlenmässig zu schildern, einige Frachten unter Berücksichtigung der verschiedenen Transportmittel zu berechnen.

Der Hauptverkehr zwischen dem Mittel- bzw. Niederrhein und dem Oberrhein erhält wesentlich durch den Kohlenverkehr zwischen Essen und Basel bzw. Mülhausen, sowie durch den Getreideverkehr nach der Schweiz die ihm zukommende Bedeutung. Eine Vergleichung der Frachtkosten auf den verschiedenen diesem Verkehre zu Gebote stehenden Transportmitteln führt zu folgendem finanziellem Ergebnisse:

Ein Waggon Kohlen kostet ¹⁾:

I. von Essen nach Basel

a) per Bahn. 115 Mk.

b) auf dem Rhein bis Mannheim, dann
per Bahn bis Basel:

Bahnfracht Zeche—Ruhrort. . 11 Mk.

Hafenfracht in Ruhrort 3 „

Rheinfracht inclus. Kippgebühren, Versicherung 26 „

Umschlag in Mannheim 5 „

Bahnfracht Mannheim—Basel 51 „

Zusammen 96 Mk.

c) Auf dem Rheine bis Strassburg, von da per Bahn bis Basel:

Bahnfracht Zeche—Ruhrort. . 11 Mk.

Hafenfracht in Ruhrort 3 „

Rheinfracht inclus. Kippgebühr, Versicherung 42 „

Umschlag in Strassburg 5 „

Bahnfracht Strassburg—Basel. 32 „

Zusammen 93 Mk.

¹⁾ Nach dem Bericht über das Projekt eines Rheinseitenkanales. Herausgegeben von der Studiengesellschaft f. d. Ausbau der els.-lothr. Wasserstrassen. 1904.

II. von Essen nach Mülhausen:

a) direkt per Bahn 110 Mk.

b) auf dem Rheine bis Mannheim, von da per Bahn bis Mülhausen:

Bahnfracht Zeche—Rührort. . 11 Mk.

Hafenfracht in Ruhrort 3 „

Rheinfracht inclus. Kippge-

büühr, Versicherung 26 „

Umschlag in Mannheim 5 „

Bahnfracht Mannheim—Mülhausen 59 „

Zusammen 104 Mk.

c) auf dem Rhein bis Strassburg, von da bis Mülhausen α) per Bahn, β) per Kanal:

α) per Bahn β) per Kanal

Bahnfracht Zeche—Rührort. . . 11 Mk. 11 Mk.

Hafenfracht in Ruhrort 3 „ 3 „

Rheinfracht inclus. Kippgebüühr, Versicherung 42 „ 42 „

Umschlag in Strassburg. 5 „ 5 „

Bahnfracht Strassburg—Mülhausen 27 „ — „

Kanalfracht Strassburg—Mülhausen — „ 18 „

Zusammen 88 Mk. 79 Mk.

Etwas anders gestalten sich die Transportkosten für Getreide, wobei wir nur den Transitverkehr nach der Schweiz zu berücksichtigen haben. Dieser Verkehr bedient sich im allgemeinen nur der Rheinschiffahrt und der Bahn von Mannheim bezw. Strassburg nach Basel. Unter Kombination dieser

Verkehrswege berechnen sich die Frachtkosten vom Meere nach der Schweiz folgendermassen:

Ein Waggon Getreide kostet¹⁾:

I. Von a) Rotterdam nach Basel per Bahn	194.80 Mk.
b) Antwerpen „ „ „ „	<u>187.60 Mk.</u>
II. Auf dem Rhein bis Mannheim, dann per Bahn bis Basel:	
Rotterdam od. Antwerpen bis Mannheim	25 Mk.
Versicherung	3 „
Umschlag in Mannheim	8 „
Bahnfracht Mannheim—Basel	<u>80 „</u>
Zusammen	<u>116.— Mk.</u>
III. Auf dem Rhein bis Strassburg, dann per Bahn bis Basel:	
Rheinfracht bis Strassburg.	41.— Mk.
Versicherung	4.50 „
Umschlag in Strassburg	8.— „
Hafenanschlussgebühr in Strassburg an die Bahn (besteht in Mannheim u. Kehl nicht)	0.50 „
Bahnfracht Strassburg—Basel	<u>50.— „</u>
Zusammen	<u>104.— Mk.</u>

(Die Wasserfracht stellt die durchschnittliche Fracht bei gutem Wasserstande und mittlerer Ausnützung des Laderaumes dar.)

Aus der Frachtkostenberechnung dieser beiden Massentartikel (Kohlen und Getreide) ist die grosse Ersparnis bei

¹⁾ Aufgestellt nach persönl. Mitteilungen der Harpener Bergbau-Aktien-Gesellschaft, Abteilung Schifffahrt in Strassburg (Rheinhafen).

der Möglichkeit der Benützung der Wasserstrassen zur Genüge ersichtlich, obwohl alle Bahnen für diese Transportgegenstände Ausnahmetarife bewilligen.

Beim Kohlentransport Essen-Mülhausen lässt sich im Falle der Schiffahrtsmöglichkeit auf dem Rheine bis Strassburg, statt bis Mannheim, selbst unter den heutigen Verhältnissen schon eine Ersparnis von 16 Mark pro Wagen berechnen, welcher Betrag auf 25 M. steigt, wenn von Strassburg ab der Rhein-Rhône-Kanal benützt wird. Es wurden bisher seit der Eröffnung der Rheinschiffahrt 542 278 t. Ruhrkohlen auf dem Wasserwege nach Mülhausen versandt, wodurch demnach eine Frachtersparnis von 1 355 700 M. erzielt worden ist. Auf die letzten Jahre entfielen von diesen Summen:

1900:	56 078 t.	140 200 M.	Frachtersparnis
1901:	86 423 „	216 050 „	„
1902:	63 962 „	159 900 „	„
1903:	79 187 „	197 975 „	„

(1 Waggon = 10 Tonnen),

Die Rheinfracht Mannheim—Strassburg berechnet sich pro Waggon auf 16 Mark, während die Differenz beim Eisenbahn-Kohlentransport Mannheim—Basel und Strassburg—Basel 19 M., beim Getreidetransport aber 30 M. ergibt. Der Frachtkostenunterschied steigt natürlich bei den Gütern, für welche die Eisenbahn keine Spezialtarife kennt.

Dass man angesichts solcher finanzieller Vorteile bei Benützung der Wasserstrassen sich von volkswirtschaftlichem Standpunkte aus auf die Seite der letzteren stellen muss, ist ganz selbstverständlich und wenn man etwas engherzig nur den Wirtschaftsbezirk Elsass-Lothringen ins Auge fasst, so fällt hierbei noch ins Gewicht, dass die Reineinnahmen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in die Reichskasse nach Berlin fliessen. Je mehr von diesen Summen durch

die Konkurrenz der Wasserwege im Lande bleiben, desto vorteilhafter gestaltet sich die elsass-lothringische Volkswirtschaft. Wenn auch zunächst der Kapitalismus und der Zwischenhandel in bevorzugtem Masse die Vorteile genießt, so ist hervorzuheben, dass dieses Kapital im Lande wieder Verwendung findet und neue Arbeitsgelegenheit oder günstigere Arbeitsbedingungen zu schaffen vermag. So kommt auf indirektem Wege der Vorteil der verkehrswirtschaftlich verbesserten Lage Elsass-Lothringens auch der breiten Masse des Volkes zugute. Durch Rücksichten auf die finanzielle Gestaltung des Eisenbahnbetriebes, der in letzter Linie auch nur ein Institut des Gemeinwohles ist, können die Vorzüge der Wasserstrassen nicht getrübt werden.

VII. Der Anschluss

des elsass-lothringischen Kanalnetzes an den Mittelrhein.

Das Wasserstrassennetz Elsass-Lothringens, das mit dem französischen in enger Verbindung steht, wirtschaftlich aber durch die Schranken der politischen Grenze so gut wie getrennt ist, war bis vor einigen Jahren für die Geschäfts- und Handelsbeziehungen Elsass-Lothringens zu dem übrigen Deutschland bedeutungslos gewesen. Erst die Schiffahrtsversuche auf dem Rheine und die wieder auflebende Rheinschiffahrt im Anfange der 90er Jahre rissen das Kanalnetz aus seiner Isoliertheit etwas heraus und lenkten die Aufmerksamkeit auf das schon gegebene, aber nicht im Verhältnis zur steigenden Volkswirtschaft verwertbare Fundament einer Verkehrswirtschaft, die Wasserstrassen im Lande, hin. Eine wesentliche Voraussetzung für die Brauchbarkeit des Kanalnetzes zu einem grösseren Verkehrsbetriebe war zunächst die Vertiefung derselben und die damit ausgeführte einheitliche Gestaltung ihrer Dimensionen, die auch im Jahre 1896 nach langjährigen Verhandlungen erfolgte.

Nunmehr soll dies vollkommeneres Kanalnetz der elsass-lothringischen Volkswirtschaft dadurch dienlicher gemacht werden, dass dasselbe mit dem Rheinverkehre in Verbindung gebracht wird.

Beim allgemeinen Aufschwunge der rheinischen Volkswirtschaft, wie ihn das letzte Jahrzehnt mit sich brachte, wobei dem Rheinstrome als Wasserstrasse eine Hauptbedeutung

beizulegen ist, fanden die Bestrebungen, die elsässischen Lande, deren Handel und Industrie mit einzubeziehen lebhaftere Erörterung als zuvor. Mehr denn je drängte sich die Frage der Ausgestaltung und Verbesserung der Wasserwege, insbesondere die Forderung einer regelmässigen Schifffahrt zwischen Strassburg und dem Mittelrhein in den Vordergrund aller wirtschaftlichen Begehrenisse. Man war sich allgemein bewusst: ohne diese Wasserstrassenverbindung konnte Elsass-Lothringen nur ein Hinterland des Mannheimer Handels bleiben und für alle die Güter, die sich in Mannheim auf die Bahn zum Weitertransport nach Elsass-Lothringen begeben mussten, existierte das Kanalnetz nicht. Parallel mit diesen Erwägungen lief stets die Frage, auf welche Weise die Verbindung hergestellt werden soll, ob durch einen Kanal oder durch die Verbesserung der Rheinwasserstrasse, deren Lösung auch heute noch nicht vollständig gefunden ist.

Letzteres Thema zu behandeln, hat nur dann eine Bedeutung, wenn wir voraussetzen, dass der Artikel 54 der Reichsverfassung über die Abgabefreiheit der Schifffahrt auf den Strömen aufrecht erhalten bleibt und die neuerdings von preussischer Seite kundgewordenen Bestrebungen, Rheinschiffahrtsgebühren erheben zu wollen, bei den übrigen beteiligten Staaten keinen Eingang finden¹⁾. Mit dem Schwinden der Abgabefreiheit der Flussschifffahrt fällt die Regulierungsfrage des Oberrheins von vornherein und wir hätten dann höchstens noch eine Kanalfrage. Der heftige Protest der Handelskammern und der interessierten Städte haben jedoch bekundet, wie gefährlich die Belastung der Binnenschifffahrt auf den Handel wirkte und wie tief im Volke die Rechtsan-

¹⁾ Vgl. hierzu die ausführlichen Darstellungen der Abgabefreiheit der Rheinschifffahrt bei Eckert, die Rheinschifffahrt im XIX. Jahrh. S. 296 ff. und Gothein, Geschichtliche Entwicklung der Rheinschifffahrt im XIX. Jahrh. 5. Kapitel.

schauung von der freien Schifffahrt wurzelt, obwohl dieselbe erst seit verhältnismässig kurzer Zeit festen Fuss fassen konnte.

Es wurde nun zwar am 10. Dezember 1903 im Reichstage versichert: „Nach der ganzen Geschichte und Entstehung des § 54 der Reichsverfassung kann es keinem Zweifel unterliegen, dass durch diese Verfassungsbestimmung das Recht der Einzelstaaten beseitigt werden sollte, auf den deutschen Strömen lediglich für die Befahrung derselben irgend welche Abgaben zu erheben. Eine Ausnahme von diesem reichsgesetzlichen Grundsatz würde hiernach der Genehmigung durch ein besonderes Reichsgesetz bedürfen und zwar wie bei den Verhandlungen über das Gesetz vom 5. April 1886 betreffend die Erhebung von Schifffahrtsabgaben an der Unterweser ausdrücklich hervorgehoben worden ist, eines Reichsgesetzes, welches im Bundesrat und Reichstag unter Wahrung des Art. 78 der Reichsverfassung zu beraten und zu beschliessen wäre. Dem Bundesrat liegt keinerlei Antrag vor, zu dem allgemeinen Grundsatz des Art. 54 der Reichsverfassung eine Ausnahme zu erwägen und zu beschliessen, und es dürfte deshalb auch für das hohe Haus und die beteiligten Erwerbskreise kein Grund bestehen, auf die in der Presse entstandenen Erörterungen einer theoretischen Streitfrage einzugehen, welche durch die Reichsverfassung dem Gebiete der Reichsgesetzgebung vorbehalten worden ist, und in der auch die bestehenden Abmachungen mit den betreffenden Staaten in Betracht kommen dürften.“

Damit ist jedoch die Gefahr noch keineswegs beseitigt, wie uns die Auseinandersetzungen des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von Budde zeigen, die er am 3. Februar 1905 im preussischen Abgeordnetenhaus gab¹⁾. Sein Standpunkt ist ungefähr folgender: Die Angelegenheit hat eine doppelte Seite, eine staatsrechtliche und eine praktische.

¹⁾ Kölnische Zeitung vom 4. II. 05, Nr. 123.

Die staatsrechtliche Möglichkeit der Erhebung von Schifffahrtsabgaben zu untersuchen, überlässt er den Gelehrten, die selber geteilter Meinung sind. Zur Begründung seines Standpunktes hinsichtlich der praktischen Seite führt er die Ungleichheit, die Ungerechtigkeit an, die im preussischen Staate in dieser Hinsicht besteht. „Es ist doch nicht ganz gleichgiltig für das Erwerbsleben, sagt er, ob die Kohle von Breslau bis Berlin mit 30 bis 40 Pfennig Abgaben belastet ist und von Ruhrort bis Mannheim mit keinem, oder ob der ausländische Zucker in Stücken aus Böhmen nach Hamburg frei fährt und inländischer Zucker in Stücken von Breslau nach Hamburg 80 Pfennig, Rohzucker 72 Pfg. Abgaben tragen muss.“ Als zweiten Grund führt er an: wer ein Freund der Wasserstrassen ist, muss auch dafür sorgen, dass sie entsprechend ausgestaltet werden. Für jede Bahn verlangt man den Grund und Boden, für jede sonstige staatliche Aufwendung Leistung und Gegenleistung. Für die Wasserstrassen soll alles umsonst geleistet werden. Selbst innerhalb der Grenzen des Art. 54 der Reichsverfassung sei es möglich, Schifffahrtsabgaben zu erheben, indem derselbe bestimmt: Abgaben dürfen nur erhoben werden in dem Betrage, den Verzinsung und Amortisation erheischen. Und hinsichtlich der oberrheinischen Schifffahrt setzt er diese Ansicht in die Praxis um und sagt: „Hätten wir eine Rheinschifffahrt, die die Geldmittel zur Verfügung stellte, so würde der Widerstand der einzelnen Uferstaaten nicht so gross sein“.

Die Gefährlichkeit dieses Standpunktes eines preussischen Ministers für das Reich geht schon aus der dominierenden Stellung Preussens im Reiche hervor. Indessen ist die Stimmung der Schifffahrtsinteressenten heute noch so, dass wir im Folgenden den Rhein als abgabefreien Strom zu Grunde legen können¹⁾.

¹⁾ Vgl. auch Wirminghaus, Zur Frage der Wiedereinführung von Rheinschifffahrtsabgaben. Schriften des Ver. f. Sozial Pol. 1905.

1. Das Rheinregulierungsprojekt.

Über die Schwierigkeiten, mit denen die heutige Oberrheinschiffahrt zu kämpfen hat, wurde oben schon (S. 19 ff.) berichtet. Dass man derartige Zustände einer für ein Volk so wichtigen Verkehrsstrasse in unserer technisch überaus hochstehenden Zeit nicht auf sich beruhen lässt, ist leicht einzusehen. Nach dem geschilderten Misserfolg der Rheinkorrektion für die Schifffahrt tauchten daher die Kanalpläne, die man vorher aufgeben zu können glaubte, wieder auf. Indes ist es begreiflich, wenn man dieser Frage nunmehr viel langsamer und lässiger näher trat, als es vielleicht ohne die Rheinkorrektion geschehen wäre. Einmal hatte das Land an den für die Korrektion verausgabten 40 Millionen schwer zu tragen, sodann war das allgemeine Volksinteresse an der Korrektion der Volksgesamtheit, die in ihrer grossen Mehrheit landwirtschaftlich vertreten war, viel einleuchtender als der Kanalbau und zudem erheischte letzterer wieder eine für ein Land, wie Elsass-Lothringen es nach 1870 war (nachdem eine bedeutende Kapitalkraft nach Frankreich ausgewandert war, während ein grosser Teil der Zurückgebliebenen sich nur langsam in die veränderten Verhältnisse fügen konnte) schwer erschwingliche Summe von ca. 30 Millionen M., zu deren Ausgabe das volkswirtschaftliche Interesse nicht in richtigem Einklang zu stehen schien. Der Aufschwung der ganzen Weltwirtschaft, das alsbaldige Eintreten der deutschen Industrie in die Weltkonkurrenz und die gewaltige Aufgabe, welche dabei dem Rheine als Verkehrsmittel zufiel, waren überraschende Tatsachen; Gebiete, die nicht sofort mittaten, mussten alsbald zusehen, wie der ganze Verkehr sich nach einigen grossen Konzentrationspunkten wandte, während sie selbst nicht beachtet wurden. Während die beiden andern oberrheinischen Länder, Baden und die bayrische Pfalz durch ihre Hafenplätze, Mannheim und Ludwigshafen, sich sofort

am grossen Verkehre beteiligen konnten, war Elsass-Lothringen durch andere innerpolitische Verhältnisse in Anspruch genommen und durch seine finanzielle Ohnmacht zu einem indifferenten Zögern gezwungen, was seiner Wirtschaft keineswegs vorteilhaft war. Bald zeigte sich der Einfluss des Rheinverkehrs in der Entwicklung Mannheims und der Industrie in der Mannheimer Sphäre.

Solche verkehrswirtschaftlich epochemachenden Folgererscheinungen der modernen Ausbeute einer günstigen Wasserstrasse, aber auch die ruhige Fortentwicklung Elsass-Lothringens unter deutscher Herrschaft und der eigene Selbsterhaltungstrieb des Landes, das nach Übergang des Deutschen Reiches zum Schutzzoll auch durch die Zollgrenze behindert war, seine alten geschäftlichen Beziehungen zum französischen Hinterland aufrechtzuerhalten, lenkten fortan in Elsass-Lothringen wieder die Blicke intensiver auf die Verkehrswirtschaft des Rheines von der Mündung her ins Innere, und stärker als bisher traten die Bestrebungen, an diesem Verkehre teilzunehmen, in den Vordergrund.

Aber selbst mit Hilfe der Politik, indem man nämlich dem Reiche die Vorhaltung machte, es habe Elsass-Lothringen aus seinem engen wirtschaftlichen Verkehre mit Frankreich herausgenommen und habe damit nun die moralische Verpflichtung übernommen, dem Lande einen Ersatz zu bieten, durch Erschliessung des deutschen Marktes für die einheimische Industrie letztere konkurrenzfähig zu erhalten, war nichts zu erreichen; das Reich lehnte jede finanzielle Unterstützung ab. Der Standpunkt, den das Reich dabei einnimmt, ist natürlich nicht eine bloss formelle Ablehnung. Es ist zu allen Zeiten Sache der Uferstaaten gewesen (und als solcher wird Elsass-Lothringen auch behandelt), sich über die Benützung des Stromes zu streiten oder zu einigen, und bei der gegenwärtigen deutschen Verfassung steht dem Reiche

ebenfalls nicht die Kompetenz zu, sich in die Verhandlungen der Uferstaaten zu mischen, zumal nur lokale Interessen dabei in Frage kommen¹⁾. Somit hängt alles von einer gütlichen Einigung der Uferstaaten ab. Ein Menschenalter dürfte in unserer heutigen, schnellebigen Zeit allerdings genügen, eine derartige, wenn auch für alle Beteiligten gleich wichtige Frage zur Lösung zu bringen, jedoch ist die definitive Behauptung von der Möglichkeit der Regulierung des Flusslaufes, so dass er regelmässig schiffbar würde, noch nicht so alt.

Im einzelnen hatte die Angelegenheit folgende Verhandlungsstadien durchzumachen.

Stellte Elsass-Lothringen ein Projekt eines linksrheinischen Kanales auf, so führte Baden einen Kanal von Kehl über Karlsruhe nach Leopoldshafen ins Feld, während der badische Versöhnungsplan eines Kanales bei Strassburg beginnend und den Rhein südwestlich von Rastatt bei Söllingen überschreitend, nach Karlsruhe und Leopoldshafen die Zustimmung Elsass-Lothringens nicht finden konnte. Baden entschloss sich nun der Ansicht hervorragender Wasserbauingenieure folgend²⁾ für die Regulierung des Rheines einzutreten. In Elsass-Lothringen konnte man jedoch den Behauptungen über die Möglichkeit der Regulierung keinen rechten Glauben schenken. Eine Probefahrt, um darzutun, ob die Schlepper

¹⁾ Es könnte hier jedoch auf die Bedeutung der Rheinzufuhr, der Strassburger Hafenanlagen, der Getreide-Lagerhäuser usw. im Zusammenhange mit der Landesverteidigung hingewiesen werden, sodass ein Beitrag von Seiten des Reichsmilitärfiskus als eine nicht unberechtigte Forderung erscheint. In wieweit dies zutrifft, muss der Beurteilung der Militärverwaltung vorbehalten bleiben.

²⁾ Honsell, Die Wasserstrasse zwischen Mannheim—Ludwigshafen und Kehl—Strassburg, Kanal oder freier Rhein?

rheinaufwärts die starke Strömung zu bewältigen vermöchten, war noch nicht unternommen worden. Um den Klagen der Schiffer zu begegnen, welche vorgaben, nicht nach Strassburg kommen zu können, weil Strassburg sehr mangelhafte Landungs-, Auslade- und Lagerverhältnisse habe, versuchte die Stadt durch die Anlage des Metzgerthorhafens im Jahre 1891/92 hierin Wandel zu schaffen. Wider Erwarten stellten sich sofort nach Fertigstellung der Anlage bei gutem Wasserstande eine Reihe von Rheinschiffen ein und der Verkehr stieg von Jahr zu Jahr. (1893: 84, 1894: 184, 1895: 302, 1896: 522, 1897: 570, 1900: 547, 1901: 896, 1902: 792, 1903: 935, 1904: 665). Die modernen Fahrzeuge, die Schlepper, hatten es fertiggebracht, die starke Strömung des Oberrheins zu überwinden.

Daraufhin trat nun auch die elsass-lothringische Verwaltung, insbesondere nachdem von neuem von berufener Seite Pläne für die Regulierung vorgelegt worden waren, dem Regulierungsprojekte sympathischer gegenüber und mit ihr sprachen sich die Stadt Strassburg, wie die Handelskammer Strassburg¹⁾ im Jahre 1894 für die Ausführung der Regulierung aus, letztere allerdings mit dem Bedauern, „dass die Bestrebungen auf die in erster Linie wünschenswerte Erlangung des Rheinschiffahrtskanals zur Zeit aussichtslos erscheinen“.

Nunmehr geriet die Frage der Regulierung in Fluss, der ganze Verkehr schickte sich an, sich umzugestalten und den Dimensionen der neuen Verkehrsmittel anzupassen. Strassburg baute, da der Metzgerthorhafen sehr bald unzureichend geworden war, unter grossen Opfern, ohne eine wesentliche Unterstützung von Seiten des Staates, seinen

¹⁾ Handelskammerbericht Strassburg 1894, S. 21 ff.

Rheinhafen¹⁾ unter Verwertung aller bisherigen technischen Erfahrungen aus anderen Hafenplätzen. Die Möglichkeit der Schifffahrt, selbst auf dem unregulierten Rheine, die grosse Leistungsfähigkeit der Schleppepdampfer, die von der badischen Eisenbahnverwaltung begonnenen Kehler Hafenanlagen und die Hoffnung Strassburgs, bald wieder eine Blüte kaufmännischen Lebens zu werden, berechtigte die Stadt zu diesem eiligen, aber nicht unvorbereiteten Vorgehen, wodurch die neu sich entwickelnden Handelsbeziehungen unlösbar mit Strassburg verknüpft werden sollten. Diese Hoffnung wurde genährt durch die mit der Eröffnung des neuen Hafens im Jahre 1901 einsetzende gesteigerte Inanspruchnahme der Strassburger Hafenanlagen. Auch Baden hatte seinem früheren Standpunkte getreu, nur die Regulierung des Stromes im Auge, was durch die Hafenbauten in Karlsruhe und Kehl dokumentiert wurde. Somit konnte man glauben, das ganze Werk sei gewissermassen am Vorabend seiner Ausführung angelangt, da man sich im Prinzip über die Regulierung einig war, während nur noch die formelle Seite zu erledigen übrig blieb.

Unterdessen stieg der Rheinverkehr in Strassburg von 38 189 t. im Jahre 1893 auf 495 818 t. im Jahre 1902, er hat sich also in den ersten 10 Jahren der wiedereröffneten Rheinschifffahrt verdreizehnfacht. Und obwohl ausser der Zunahme des Strassburger Verkehrs in diesem Zeitraum auch Lauterburg und Maxau ihren Verkehr auf das fünffache bezw.

¹⁾ Nach dem Verwaltungs-Ber. der Stadt Strassburg für die Zeit 1897–1900 S. 82 stellt sich der Wert des Rheinhafens am 31. März 1900 auf 3 749 634,20 M., wozu nach den Rechnungen 1900–1903 die Summe von 3 537 933,75 M tritt, sodass die Ausgaben der Stadt für die Hafenanlage unter Einrechnung des Wertes des städtischen Geländes auf der Sporeninsel sich für den 31. März 1904 auf 7 287 567,95 M. belaufen. Der Staat bewilligte einen Zuschuss von 600 000 M. zum Ausbau der Rheinschleuse. (Ergänz. Budg. der Stadt Strassburg für 1899, Einn. II, 11.)

doppelte erhöht hatten, ist bei Mannheim keineswegs eine Abnahme des dortigen Hafenverkehrs festzustellen, vielmehr wuchs auch dieser von 3 Millionen Tonnen auf 5 Millionen an, wobei das Jahr 1896 gegen 1895 rund 1 Million mehr Verkehr aufwies.

Aus folgendem kann ersehen werden, wie der Verkehr oberhalb Mannheims sich auf die einzelnen Gebiete verteilt. Im Jahre 1903 weist derselbe folgende Zahlen auf:

Linksrheinisch		Rechtsrheinisch	
	Tonnen		Tonnen
Speyer	114430	Karlsruhe . . .	545058
Maximiliansau	9415	Kehl	146137
Lauterburg . .	300884		
Strassburg . .	<u>573801</u>		
Zusammen:	998530	Zusammen:	<u>691195</u>

Nach den Staaten verteilt sich der Gesamtverkehr von 1 689 725 Tonnen auf:

Baden	691 195 Tonnen	= 40,91 %
Bayrische Pfalz . .	123 845 „	= 7,33 %
Elsass-Lothringen .	874 685 „	= 51,76 %

Der oberrheinische Schiffsverkehr überhaupt, also incl. Mannheimer Bezirk, setzt sich zusammen aus dem Verkehr

in Mannheim . . .	5 769 407 Tonnen	
in Ludwigshafen .	1 915 595 „	
in Rheinau	1 181 069 „	
	<u>8 866 071 Tonnen</u>	= 83,99 %

und den oben genannten Städten

	<u>1 689 725 „</u>	= 16,01 %
--	--------------------	-----------

Zusammen. . 10 555 796 Tonnen = 100 %

Die gleiche Berechnung ergab für einige frühere Jahre folgendes Prozentverhältnis:

Im	1890:	1896:	1901:
Mannheimer Bezirk .	95,03 %	87,24 %	86,25 %
Oberrhein. Städte . .	4,97 %	12,76 %	13,75 %
Absol. Gesamtverkehr	3 681 958 t.	6 047 549 t.	8 619 540 t.

Aus der hervorragenden Stelle, die Elsass-Lothringen in diesem ersten Dezennium der Schifffahrt errungen hat, geht hervor, dass die Schifffahrt nach Strassburg, obwohl das französische Hinterland für viele Artikel fehlt, doch lebensfähig ist, und die Gattung der nach dem Elsass beförderten Güter, in der Hauptmasse Kohle, Getreide und Petroleum wies auf die Interessenten hin, für welche die Schifffahrt eine Notwendigkeit darstellte: abgesehen von dem Transitverkehr nach der Schweiz¹⁾, die oberelsässische Industrie, die gesamte, kohlenkonsumierende Bevölkerung, die industrielle und gewerbliche Arbeiterbevölkerung insbesondere. Daneben liessen die zahlreichen Handelsartikel auf das Interesse des Handels schliessen,

Angesichts dieser Tatsachen musste nun endlich in der Regulierungsfrage des Rheines ein Schritt weiter gegangen werden. Am 28. November 1901 war das langwierige, diplomatische Hin- und Herberaten so weit gediehen, dass die Vertreter der beiden Staaten Bayern und Baden, sowie

¹⁾ Der Eisenbahnversand aus den Strassburger Hafenplätzen nach Basel und weiter betrug:

1899: 86 570 t.,	1902: 172 515 t.,
1900: 79 986 „	1903: 201 656 „
1901: 122 991 „	1904: 165 172 „

des Reichslandes Elsass-Lothringen zu Baden-Baden einen Vertrag unter dem Vorbehalte der Ratifikation abschliessen konnten.

Das Wichtigste aus diesem Vertrage, der eine der Grossschiffahrt dienende Regulierung des Rheines zum Gegenstand hat, ist die Kostenfrage d. h. die Verteilung der Kosten auf die drei beteiligten Länder. Man kam dahin überein, dass Bayern einen festen Zuschuss von 800 000 M. gewährt, gleichgiltig, ob der Kostenanschlag überschritten wird oder nicht. Baden verpflichtete sich zu 40%, Elsass-Lothringen zu 50% des gesamten Aufwandes, dazu nahm Elsass-Lothringen noch den eventuell hierdurch nicht gedeckten Teil der Kosten auf sich. Diese Verteilung würde sich fast genau decken mit den oben für das Jahr 1903 berechneten Prozentzahlen, welche angeben, in welchem Masse die Uferstaaten am oberrhein. Rheinverkehre unter Ausschluss des Mannheimer Wirtschaftsbezirkes beteiligt sind. Der Gesamt-Voranschlag des Unternehmens stellte sich nach dem Entwurfe zur Rheinregulierung auf $13\frac{1}{2}$ Millionen Mark. Nach langen Debatten, worin besonders auf die früher erörterte Gefahr der Rheinschiffahrt für die elsass-lothringische Getreideproduktion und auf den Untergang der Kleinmüller des Landes hingewiesen wurde, während man andererseits die bedeutenden Vorteile gewisser Interessenten, vorzüglich der beteiligten Städte hervorhob, erklärte sich der Landesausschuss für Elsass-Lothringen mit den Bestimmungen des Vertrages einverstanden unter der Bedingung, dass die Stadt Strassburg zur Leistung eines Beitrages von 700 000 M. besonders herangezogen werde.

Ganz anders stellte sich Baden zur Ratifikation des Vertrages und Bayern trat demselben überhaupt nicht näher, solange Baden nicht zustimmte.

Am 29. April 1902 wurde zwar badischerseits der reichsländischen Regierung ein badischer Budgetnachtrag vom

9. April 1902 mitgeteilt, in welchem als erste Rate für die Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Strassburg ein Betrag von 900 000 Mk. gefordert wurde. Eine zweite Mitteilung des badischen Ministeriums vom 12. Mai 1902 enthielt ein Protokoll vom 2. April über Verhandlungen zwischen Vertretern der Generaldirektion der Reichs-Eisenbahnen und der Grossherzoglichen Generaldirektion der Badischen Staats-eisenbahnen bezüglich des Tarifverhältnisses der Rheinhäfen Mannheim—Ludwigshafen und Strassburg - Kehl mit dem Ersuchen bei der Stadtgemeinde Strassburg und bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen auf eine den Wünschen der GROSSHERZOGLICH BADISCHEN Regierung entsprechende Regelung der in Frage stehenden Tarifverhältnisse hinzuwirken.

Die elsass-lothringische Regierung gab darauf den Bescheid, dass sie an den Abmachungen des Vertrages vom 28. November 1901, zu welchem auch der Landesausschuss sein zusagendes Votum bereits gegeben habe, festhalten müsse. Verhandlungen mit der Generaldirektion der Reichseisenbahnen im Sinne Badens hätten sicherlich keinen Erfolg, da sie weder im Interesse der Reichseisenbahnen noch des Landes seien, ausserdem habe während der 8jährigen Verhandlungen der beiden Staaten Baden niemals etwas von einer Forderung von Tarifänderungen der Eisenbahnen verlauten lassen.

Am 30. Juli 1902 lief daraufhin bei der els-lothr. Verwaltung eine Zusage Badens zur Rheinregulierung ein, mit Bedingungen, deren Annahme auf Elsass-Lothringen sehr schwer lasten würden, die folgende 3 Forderungen enthielten:

1. Die Kostenbeteiligung Badens wird von 40 auf 30% herabgemindert;

2. zwischen den beiden Eisenbahnverwaltungen hat eine Vereinbarung zustande zu kommen, durch welche die Tarife der beiderseitigen, oberrheinischen Häfen von Strassburg—Kehl bis Mannheim in ein angemessenes Verhältnis

gebracht werden, so dass denselben im Verkehr mit der Schweiz der Wettbewerb unter sich ermöglicht ist;

3. das Oktroi der Stadt Strassburg und der andern reichsländischen Städte soll so abgeändert werden, dass dasselbe nicht mehr als ein zu Gunsten der dort ansässigen Unternehmungen gewährter Schutzzoll gegen die Einfuhr von (bearbeiteten) Erzeugnissen Badens wirken kann.

Die letzte Forderung kann juristisch nicht begründet werden; nach dem Wortlaut des Oktroi-Reglements der Stadt Strassburg (1905, 3. Kapitel § 12) ist „jede Person, welche oktroipflichtige Gegenstände im Bereiche des Oktroigebietes erntet, ausgräbt, zubereitet oder anfertigt bei Strafe der Einziehung und verpflichtet, dieselben anzumelden und die tarifmässigen Abgaben zu bezahlen.“ Von einem Schutzzoll kann somit nicht die Rede sein, da alle oktroipflichtige Erzeugnisse gleichgiltig, woher sie stammen, dem Oktroi unterliegen. Es kann also höchstens auf eine laxe Handhabung der Bestimmung hingewiesen werden. Wenn auch die Verschärfung eine Schädigung des Strassburger Gewerbes und des Handwerkes im Gefolge hätte, so ist doch die Möglichkeit gegeben, darüber zu entscheiden. Die Strassburger gewerbliche Welt hätte sicher, solange das Oktroi auf die andern Gegenstände bestehen bleibt, unter den auswärtigen billiger wohnenden, billiger lebenden und daher auch billiger produzierenden Konkurrenten sehr zu leiden; ein eventuelles Hinausziehen des Gewerbes aus dem Oktroigebiet auf das Land wäre andererseits gleichbedeutend mit einer finanziellen, nicht unbedeutenden Schwächung der Stadt.

Aber auch für die 1. Bedingung konnte die Volksvertretung Elsass-Lothringens schwerlich mit Begeisterung eintreten. Baden soll am ganzen Werke mit nicht einmal $\frac{1}{3}$ beteiligt sein, während das ganze in Frage stehende rechtsrheinische Ufer badisch ist und zwei neue Hafenplätze, die

Hauptstadt des Landes und Kehl mit ihren Hinterländern an die Rheinschiffahrt angeschlossen werden (vgl. auch den Verkehrsanteil Badens am oberrh. Wasserverkehr S. 133). Indessen musste sich hierin bei beiderseitigem gutem Willen eine Einigung erzielen lassen.

Anders verhält es sich mit dem 2. Punkte der gestellten Bedingungen, weil hierbei die elsass-lothringische Regierung machtlos ist, indem sie der Verwaltung der Reichseisenbahnen im günstigsten Falle nur Vorschläge machen kann, während sie einen ihr gefälligen Beschluss niemals zu erzwingen vermag.

Eine Anfrage, welche Vorschläge die badische Regierung für eine Tarifänderung machen wolle, wurde durch folgendes beantwortet:

„Die badischen Staatsbahnen sind berechtigt, im Verkehr nach und von der Schweiz die Frachtsätze für den Umschlag in Mannheim vom Rheinschiff auf die Eisenbahn und umgekehrt — sei es mit, sei es ohne Zwischenladung im Hafengebiet — in der Weise zu bilden, dass den jeweils für Strassburg und Kehl bestehenden Frachtsätzen die durchschnittliche Wasserfracht Mannheim—Strassburg und ausserdem ein den Nachteilen des Wasserwegs entsprechender Zuschlag zugerechnet wird. Umgekehrt dürfen die Reichsbahnen für das gleiche Verkehrsgebiet die Wasserumschlagsätze für Strassburg durch Abzug der gleichen Wasserfrachten und der gleichen Zuschläge, wie bei Mannheim von den jeweils gültigen Mannheimer Frachtsätzen bilden. Für die zwischen Mannheim und Strassburg—Kehl gegenwärtig oder künftig bestehenden badischen und elsässischen Rheinhäfen sollen die Frachtsätze für den Wasserumschlagsverkehr nach und von der Schweiz unter sinngemässer Anwendung der für Mannheim und Strassburg—Kehl gültigen Grundsätze berechnet werden können. Über die Höhe der diesen Berechnungen zu Grunde zu legenden, durchschnittlichen

Wasserfrachten und des bei den einzelnen Warengattungen anzuwendenden Zuschlags werden sich die Verwaltungen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen verständigen. Keine dieser beiden Verwaltungen darf aus einer diesen Grundsätzen entsprechenden Tarifbildung für einen Konkurrenzhafen der andern Verwaltung Veranlassung zu Herabsetzungen der Umschlagsfrachtsätze ihrer eigenen Rheinhäfen nehmen, während beide Verwaltungen im übrigen in der Festsetzung der Wasserumschlagstarife innerhalb der durch etwaige sonstige Abmachungen gezogenen Grenzen frei sind.“

Die Tarifänderung an einem praktischen Beispiele dargestellt, gestaltete sich folgendermassen. Im Jahre 1904 wurden aus den Strassburger Häfen nach der Hafenstatistik 140 177 t. Kohlen und 22 194 t. Getreide nach Basel und weiter transportiert (leider trennt die Hafenstatistik nicht nach Basel loco und Basel transit, während die Frachtsätze verschieden sind). Unter Anwendung der Tarifsätze, wie sie dem Landesausschusse am 26. Februar 1902 vorgelegen haben, hätten sich für das Jahr 1904 folgende Verschiebungen der Frachteinnahmen für die beiden Staaten aus dem Transitverkehr Strassburg, bezw. Mannheim—Schweiz ergeben.

Vorgeschlagene Tarifänderungen

	140177	t. Kohlen	22 194	t. Getreide
	„/„ Einheits- frachtsatz pr. 100 kg	„/„ Gesamt- fracht	„/„ Einheits- frachtsatz pr. 100 kg	„/„ Gesamt- fracht
1. Bei Regulierung der Mannheimer Sätze nach den für Strassburg-Kehl bestehenden Sätzen:				
Frachtsatz <u>Strassburg</u>	0,32	448566	0,58	128725
Kehl				
hierzü Wasserfracht Mannheim-Strassburg 0,15 Mk.				
Zuschlag 0,01 „	0,16	224283	0,16	35510
ergibt als neuen Frachtsatz für Mannheim	0,48	672849	0,74	164235
gegenüber dem bestehenden Frachtsatz von	0,56	784991	0,95	210843
sonach eine Ermässigung von	0,08	112142	0,21	46608
2. Bei Regulierung der Strassburg-Kehler Sätze nach den für Mannheim bestehenden Sätzen:				
Frachtsatz Mannheim-Basel	0,56	784991	0,95	210843
hiervon ab die Wasserfracht Mannheim-Strassburg				
samt Zuschlag	0,16	224283	0,16	35510
ergibt als neuen Frachtsatz für Strassburg	0,40	560708	0,79	175333
gegenüber dem bestehenden Frachtsatz	0,32	448566	0,58	128725
sonach eine Erhöhung von	0,08	112142	0,21	46608

Es bedeutete also der neue Tarif in einem Jahre, in welchem der Rhein noch nicht reguliert ist, das sogar gegenüber seinen Vorgängern als das für die Schifffahrt bisher ungünstigste bezeichnet werden muss, da nur an 147 Tagen Schiffe nach Strassburg gelangten, allein für den Kohlen- und Getreidetransitverkehr eine Mehrbelastung von rund 160 000 M. Transportkosten oder für die Strecke Mannheim—Strassburg eine Herabminderung um denselben Betrag, mit andern Worten, was durch die Schifffahrt von Mannheim nach Strassburg gegenüber der Eisenbahnfracht auf dieser Strecke gespart würde, müsste wenigstens für die Transitgüter von den Reichseisenbahnen auf der Strecke Strassburg—Basel mehr erhoben werden, oder Mannheim könnte seine Eisenbahntransportkosten so herabmindern, dass es die jetzige Eisenbahnfracht Strassburg—Basel auch für die Strecke Kehl—Basel annimmt mit einem Zuschlag Mannheim—Strassburg, der aber nicht dem Eisenbahntransport, sondern den jeweiligen Schifftransportkosten auf dieser Strecke gleichkommt.

Einem derartigen Vertragsabschluss hätten die Reichseisenbahnen nicht ohne Bedenken zustimmen können, denn im Falle der Erhöhung ihrer Taxe von Strassburg—Basel werden die Transitgüter von Mannheim ab lieber die badischen Bahnen benützen, die schneller in Strassburg ankommen als die Schiffe und werden dann auch von Kehl bezw. von Appenweier ab die badische Bahn der Einfachheit halber weiter benützen, denn die Transportkosten sind in diesem Falle auf badischer Seite gleich der Strecke Mannheim—Strassburg Wassertransport (obwohl per Bahn befördert) plus dem erhöhten Frachtsatze Strassburg bezw. Kehl—Basel. In dem Falle, dass die Sätze der Reichseisenbahnen für Strassburg—Basel bleiben und von Mannheim übernommen werden mit dem Wasserfrachtzuschlag, so ist der Wassertransport illusorisch gemacht, denn der Bequemlichkeit wegen bleiben die angefahrenen Güter nicht auf dem Schiffe, wenn sich

ihnen eine ebenso billige Transportgelegenheit per Bahn bietet, zumal wenn bei Transitgütern doch umgeladen werden muss; es ist demnach dem Verfrachter ganz gleich, ob von Mannheim oder von Strassburg ab die Eisenbahn benützt wird. Eine Ersparnis ist dadurch, dass er per Schiff nach Strassburg fährt, nicht mehr zu erzielen. Nur für die Herbeischaffung von Konsumartikeln für Strassburg und sein Hinterland innerhalb der Reichsgrenzen käme die Schifffahrt bis Strassburg in Betracht.

Erinnern wir ferner hierbei daran, dass die Reichseisenbahnen nebst dem den Rhein-Rhône- und Rhein-Marne-Kanal als Konkurrenten zu fürchten haben, so ist es begreiflich, dass sie ihre eigenen Interessen gegenüber den Interessen des Landes und seiner Bewohner, sowie gegenüber den badischen Eisenbahnen sehr zurückdrängen müssen, wenn sie auf diese Bestimmungen einzugehen beabsichtigten. Andererseits ist aber die reichsländische Regierung gar nicht in der Lage, die Reichseisenbahnen in dieser Hinsicht bindend zu bestimmen.

Unter diesen Umständen gab die elsass-lothringische Regierung am 26. Februar 1903 der badischen kund, dass die badischerseits gestellten Bedingungen für Elsass-Lothringen unannehmbar seien; die elsass-lothringische Regierung wolle der Prüfung der Frage der Erbauung eines Rheinseitenkanales von Strassburg nach Lauterburg näher treten. Der Tag der Ausführung der Rheinregulierung rückte somit wieder in weitere Ferne und die ganze Angelegenheit trat in ein anderes Stadium.

2. Das Kanalprojekt.

Die Interessenten, für welche die Frage, ob Kanal oder Rheinregulierung zunächst von untergeordneter Bedeutung sein kann, wofern nur der Anschluss eine regelmässige Schifffahrt ermöglicht, konnten sich mit voller Überzeugung

der nunmehr in den Vordergrund getretenen Kanalidee zuwenden, da eine Einigung über das Regulierungsprojekt nicht herbeizuführen war. Wenn auch die Kanalfrachtkosten teurer sind als die der Rheinschiffahrt, so bietet der Kanal aber eine sichere, regelmässige Wasserstrassenverbindung mit dem Mittelrhein, von der man im Voraus weiss, dass sie nach der Anlage auch wirklich befahren werden kann, was bei der Rheinregulierung immer noch in Frage gestellt wird. So äusserten sich die interessierten Kreise, insbesondere die Strassburger Kaufmannschaft.

Ohne staatliche Unterstützung wäre jedoch die Ausführung einer solchen in das Monopol des Staates gestellten Anlage nicht denkbar. Es ist also auch bei diesem Plane Aufgabe der Nationalökonomien in objektiver Beurteilung darzutun, ob die Ausgaben, die der Kanalbau erfordert, vorteilhaft angelegt werden, ob der Kanal soviel Verkehr an sich ziehen wird, dass das Kapital sich aus den Gebühren verzinsen kann.

Eine optimistische Begeisterung für die Wiederaufnahme der alten Kanalidee machte sich nur vorübergehend bemerkbar, und nicht selten war dieselbe genährt durch einen Unwillen gegen das Verhalten Badens in der Rheinregulierungsfrage. Die Gründung der Studiengesellschaft für den Ausbau elsass-lothringischer Wasserstrassen, die nach einer Veröffentlichung vom 18. Februar 1904 72 hervorragende Handelsleute und Bürger als Mitglieder zählte, erfolgte zwar im unmittelbaren Anschluss an obige Landesausschusssitzung und wollte sich die energische Propaganda für den Kanal zur Aufgabe machen; die angestellten Forschungen mussten bisher jedoch fast resultatlos bleiben, indem sich der Mangel sicherer Grundlagen bei allen Rentabilitätsberechnungen des Kanals überaus fühlbar macht. Es kann höchstens festgestellt werden, bis zu welcher Höhe man Kanalgebühren erheben darf, um mit dem Rheine den Wettbewerb aufnehmen zu können. Ob dieses Ergebnis

aber bei der ausserordentlichen Schwierigkeit der Festlegung des Anlagekapitals auch nur einigermassen eine angemessene Verzinsung darzustellen geeignet ist, bleibt eine offene Frage, deren Beantwortung um so schwieriger wird, je ungewisser der neben der Rheinschiffahrt auf dem Kanal zu erwartende Güterverkehr ist.

Die lockere Bildung des oberrheinischen Erdreichs bietet für den Ausbau eines Kanales von den geplanten Dimensionen grosse Schwierigkeiten, wenn anders der Kanal sich in der Nähe des Rheinbettes hinziehen soll. Wirtschaftlich bedeutender und technisch leichter zu fundamentieren wäre er, wenn er vom Rhein-Marne-Kanal bei Vendenheim nach Norden abzweigte und den Städten Bischweiler und Hagenau dienstbar gemacht werden könnte; allerdings müssten in diesem Falle höhere Grunderwerbskosten in Rechnung gestellt werden.

Die vorgeschlagene Ausgabe von 30 Millionen für die Anlage des Kanales muss überhaupt ein dehnbarer Begriff bleiben, bis beim Schluss der Arbeit die Abrechnung erfolgt. Wenn selbst die für die Regulierung bewilligten $7\frac{1}{2}$ Millionen abgezogen werden, lassen sich für den Rest ohne eine Übernahme der Zinsgarantie durch den Staat bei der Unbestimmtheit der Ertragsfähigkeit schwerlich Aktien-Abnehmer finden: ein Schuldversprechen, für welches die Regierung dem Volke die Verantwortung zu tragen hätte.

Was nun die Frequenz des zu erbauenden Kanales anbetrifft, so sind eine Reihe von Momenten in Betracht zu ziehen, die keineswegs für den Kanal sprechen.

Zunächst will der Kanalplan, wie er am 26. Februar 1903 im Landesausschuss verhandelt wurde, einen Kanal von Strassburg nach Lauterburg, früher sollte er nach Ludwigshafen führen. Von Lauterburg bis Mannheim treten im Winter aus denselben Gründen, wenn auch nicht so häufig, Betriebsstörungen ein, wie auf dem Teile oberhalb

Lauterburg, sodass die Schifffahrt eingestellt oder nur mit leichten Lasten betrieben werden müsste. Trotz seiner 2 m Tiefgang könnte der Kanal ferner, selbst wenn er bis Sondernheim ausgebaut würde, an all' den Tagen seinen Zweck nicht erfüllen, an welchen der Rhein bei Mannheim in trockenen Jahren nur bis 2 m Tiefgang gestattet. Müssten aber die Schiffe in Mannheim, um den Kanal nur erreichen zu können, sehr lichten, so können sie in vielen Fällen den Rhein weiterbenützen, wenn nicht, so würde diese Schifffahrt wegen der geringen Lasten durch die Kanalgebühren unrentabel und daher eingestellt werden ¹⁾.

Um die anzustrebende regelmässige Grossschifffahrt zu ermöglichen, müsste also der Kanal, wie es schon die Franzosen geplant hatten, bis Ludwigshafen führen, wozu jedoch die Baugenehmigung der bayrischen Regierung einzuholen ist. Es ist nun hier nicht die Aufgabe die wirtschaftliche Bedeutung dieses Projektes für die Pfalz zu untersuchen, wir wollen nur einigen Bedenken Raum geben, die bei der bayerischen Regierung vor der Erteilung der Bauerlaubnis aufsteigen könnten.

Zunächst nimmt der Kanalbau dem an sich kleinen Ländchen einen grossen Teil landwirtschaftlich hervorragenden Bodens weg, ohne damit ein Äquivalent im Hinblick auf Ludwigshafen zu bieten. Die politische Grenze der Pfalz ist so gestaltet, dass für das pfälzische Hinterland von einem

¹⁾ Die Wasserstände bei Mannheim laufen denen bei Strassburg ziemlich parallel; so betrug der niedrigste Jahreswasserstand im Jahre:

	am Pegel zu Strassburg	am Pegel zu Mannheim	Differenz
1899	am 5. XII. . . 1,36 m	am 6. XII. . . 1,78 m	0,42 m
1900	„ 29. X. . . 1,35 „	„ 29. X. . . 2,08 „	0,73 „
1901	„ 35. II. . . 1,20 „	„ 25. II. . . 1,86 „	0,66 „
1902	„ 15. XII. . . 1,57 „	„ 16. XII. . . 1,93 „	0,36 „
1903	„ 9. II. . . 1,75 „	„ 10. II. . . 2,32 „	0,57 „

(Aus den Jahresberichten d. Zentralkommission f. d. Rheinschifffahrt.)

Kanal kaum ein grösserer Vorteil zu erwarten steht, als er bereits durch die Rheinstrasse vorhanden ist. Die Entfernungen vom Rheine nach den westlichen Industrietälern des Hardtgebirges sind vom Kanal aus nicht wesentlich geringer als vom Rheine aus, die Diagonale Ludwigshafen-Sankt-Ingbert ist eisenbahnverkehrstarifarisch kaum länger zu nennen als Speier-, Maximiliansau- oder Lauterburg-St.-Ingbert. Etwaige durch den Kanal entstehende Industrien können sich auch am Rheine selbst niederlassen u. a.

Daraus kann schon hervorgehen, warum die bayerische Regierung, auch wenn sie noch nicht um die erwähnte Bauerlaubnis angegangen wurde, keine Veranlassung hat, für den Kanal ein grosses Interesse zu bekunden. Die von ihr zu stellenden Bedingungen wurden aber bisher bei allen Kanalerörterungen ausser Acht gelassen, während sie doch einen bedeutend negativen Faktor bei der elsässischen Rentabilitätsberechnung des Kanals darstellen dürften.

Es bleibt demnach in vorderer Linie aller Betrachtungen der abgekürzte Kanal, auf dem Gebiete, soweit die elsässischen Hoheitsrechte reichen. Dass die der Schifffahrt gefährlichen Kiesbankbildungen unterhalb Lauterburg ebenfalls vorkommen, ist schon erwähnt. Zudem muss eine Reihe von Tagen als „Kanal unbefahrbar“ gestrichen werden, welche durch die Reinigungs- und Ausbesserungsarbeiten, sowie die Eisbildung (im Durchschnitt der Jahre 1893—1902 auf den Hauptkanälen in Elsass-Lothringen etwa 61—67 Tage pro Jahr¹⁾) in Anspruch zu nehmen sind.

Wie ungünstig wirkt für diesen Kanal sodann der Umstand, dass er nicht, wie etwa der Rhein-Rhône-, Rhein-Marne-Kanal oder die norddeutschen Kanäle, verschiedene Flussgebiete mit einander verbindet, nicht einmal in ein anderes

¹⁾ Weill, Die Lage der Kanalschiffer in Elsass-Lothringen. S. 68.

Wirtschaftsgebiet eindringt, sondern nur an dessen äussere Peripherie reicht.

Zur Zeit der Entstehung des Kanalprojektes hatte er ferner nur die Landstrasse als Konkurrent zu fürchten, heute laufen parallel die Eisenbahnen und was noch gefährlicher für ihn ist, der Rhein als Wasserstrasse.

Sollte er aber trotz alledem einen Erfolg haben und sich als brauchbarstes, billigstes Verkehrsinstitut erweisen, so zöge er natürlich den ganzen Transitverkehr nach der Schweiz auf die elsässische Seite, zumal die elsässischen Wasserstrassen bis dicht vor die Schweizer Grenze reichen. Baden bliebe in diesem Falle nichts anderes übrig, als den Rhein allein zu regulieren oder ebenfalls einen Kanal aber von Mannheim oder Karlsruhe aus zu bauen, zum Nachteil des elsässischen Kanales.

Aber selbst ohne diese von Baden auszuführenden Arbeiten wird der Kanal nicht allzusehr in Anspruch genommen werden. Wie die Strassburger Verkehrsstatistik gezeigt hat, laufen pro Jahr schon beträchtliche Mengen zu Wasser die dortigen Hafenplätze an. Die Schlepper überwinden während des grössten Teiles des Jahres den Widerstand des starken Stromes, Schiffe mit im Durchschnitt 500—600 Tonnen Ladung nach sich ziehend (bei gutem Wasserstand kommen Schiffe bis zu 1200 und 1300 Tonnen Ladung an). Die durchschnittliche Befahrbarkeit des Rheines betrug seit Eröffnung der Rheinschiffahrt pro Jahr 200 Tage. An etwa 30 weiteren Tagen war die Schiffahrt möglich, wurde aber nicht betrieben, da sie in die Zeit der unsicheren Monate fielen. Somit handelt es sich heute nur noch um etwa 135 Tage im Jahre, an welchen die Schiffahrt unmöglich ist. In nicht zu heissen und in regenreichen Jahren, sowie in der auf einen schnee-reichen Winter folgenden Schiffahrtsperiode reduziert sich obige Zahl, um ein Bedeutendes, wie es besonders in den Jahren 1896, 1897 und 1901 der Fall war.

Bei der Benützung des Rheines als Wasserstrasse ersparen sich endlich die Schiffer die Kanalgebühren, die entstehenden Unkosten für Schiffsbeschädigungen und die zeitraubenden Hemmungen durch die Schleusen. Wenn auf der einen Seite solche Vorteile entgegenstehen, kann der Verkehr auf dem Kanal nicht bedeutend werden, da für ihn nach obigem nur etwa 4 $\frac{1}{2}$ Monate vorzusehen sind, in welcher Zeit aber aus früher erwähnten Gründen keineswegs regelmässige Schifffahrt verbürgt werden kann.

Jedenfalls hat das letzte Jahrzehnt bezw. die Entfaltung der oberrheinischen Schifffahrt in demselben der Kanalidee einen heftigen Stoss versetzt, der sehr zum Nachdenken Veranlassung gibt. Wenn heute die Kanalpläne aufgestellt werden, wie sie früher so oft angeregt wurden, und wenn bei dem passiven Verhalten oder dem wenig impulsiven Vorgehen Badens bei der Rheinregulierung die Stimmung der elsässischen Bevölkerung durch den Kanalgedanken immer wieder zu einer gewissen Begeisterung sich steigern lässt, so warnt doch bei der gänzlich veränderten Sachlage schon ein ruhiges, vergleichendes Erwägen der verschobenen Grundbedingungen vor einem übereilten Schritte. Denn so alt die Kanalfrage an sich ist, heute ist sie so jung, wie die neu erstandene Schifffahrt auf dem Oberrhein, und dieses Jahrzehnt der Beobachtung wäre als Vorbereitungszeit für das technisch anscheinend sehr schwierige Problem der Rheinregulierung nicht zu lang, wenn ernstlich den theoretischen Erörterungen auch praktische Versuche gefolgt wären. Vorläufig stützt man sich immer nur auf die Aussagen sachverständiger Gelehrter. Aber selbst der Verkehr auf dem Rhein in seinem heutigen Zustande weist eine solche Verkehrssteigerung in den Sommermonaten auf, dass die Rentabilität des Kanales sehr in Frage gestellt werden muss.

Wenn sich auch für den künftigen Verkehr auf dem Rheine keine Zahlen voraus angeben lassen, so sind die

angeführten, ungünstigen Aussichten für den Kanalverkehr keineswegs geeignet, die Ausgaben für den Kanalbau als wirtschaftlich rationell zu begründen.

Die heutige Verkehrsleistung des Oberrheines hat sogar die Regulierung in ihrer Wichtigkeit abgeschwächt¹⁾, und die Technik, sei es beim Schiffbau, sei es beim Vorwärtsbewegen der Schiffe auf dem Rheine in seinem gegenwärtigen Zustande, ist in ihren Untersuchungen noch nicht zum Abschluss gelangt.

Dass wir zu grossen Hoffnungen auf die Technik der Zukunft berechtigt sind, ergibt sich aus dem neuesten Vorschlag zur Abstellung der Kalamität der unregelmässigen Rheinschiffahrt.

3. Die Bodenseeregulierung.

Als Ergebnis von Untersuchungen und Studien des Basler Ingenieurs Gelpke wurde der Vorschlag der Bodenseeregulierung im Jahre 1904 in einer Broschüre „Zur Kritik der oberrheinischen Binnenschiffahrtsprojekte“ von Gelpke besprochen.

Er verwirft das Kanalprojekt, aber auch die Rheinregulierung. An deren Stelle setzt er ein bestechendes und doch, wenn technisch möglich, einfaches Unternehmen. Im Bodensee vorerst, später vielleicht auch in den übrigen Schweizer Seen, sollen Stauwerke bei Wasserüberfluss Wassermengen zurückhalten, welche bei eintretendem Niederwasser nach bestimmten Berechnungen abgelassen werden, wodurch der Rheinwasserstand künstlich zu erhöhen sei. Wenn der Baseler Pegel nur 1 m Wasserstand zeigt, muss in Constanz der Ablassungsapparat in Funktion treten, sodass es möglich wird, dass in den der Schiffahrt bisher ungünstigen Monaten

¹⁾ Bayern wäre, wie Prinz Ludwig sich äusserte, froh, wenn es einen Fluss hätte, der einen solchen Verkehr aufweisen könnte, wie der Rhein bei Strassburg. Münchener Neueste Nachrichten v. 11. Dez. 1903.

durch die Ergänzung des Niederwassers aus dem Bodensee der Rhein aufwärts bis Basel befahrbar bleibt. Würden auch dann noch bei andauernder Trockenheit Schwierigkeiten entstehen, so muss die Schifffahrt auf etwa 14 Tage auf dem Oberrhein eingestellt werden, während dessen sich das Reservoir, der Bodensee, wieder soweit füllen kann, dass die Schifffahrt von neuem zu eröffnen sei. Die Kiesbänke bei Strassburg sind in solchen Zeiten durch Kiesrechen zu beseitigen. Die verschiedenen Probefahrten der letzten Zeit von Strassburg nach Basel liessen den Strom als auf dieser Strecke befahrbar erscheinen, die Haupthindernisse seien die Strassburger Rheinbrücken, die so niedrig über dem Hochwassertand liegen, dass Schiffe nicht darunter durchkommen. Dieses Hindernis könne jedoch durch den Bau von ihm angepassten Schiffen umgangen werden.

Die Durchführbarkeit dieses Projektes wäre im Interesse der gesamten oberrheinischen Volkswirtschaft, besonders der Schweiz, die denkbar günstigste Lösung!

In der Tat steigt uns bei der Beobachtung des Rheinstromes in Basel unwillkürlich der Gedanke an ein an der Natur begangenes Unrecht auf, dass diese mächtigen Wassermengen inmitten einer blühenden, herrlichen Stadt so ungenützt vorüberziehen, deren Kraft nur dazu dient, frohe Kinder auf einer von der Welle getriebenen Fähre von dem einen an das andere Ufer zu treiben.

Unter Annahme der Möglichkeit der Rheinschifffahrt bis Basel würden sich in unserer Abhandlung manche Verschiebungen ergeben. Zunächst fiel der Hinweis auf eine Hebung des Rhein-Rhône-Kanalverkehrs weg, denn auch das Ober-Elsass würde durch seine Wirtschaftszentralen Mülhausen und Colmar auf einen direkten Anschluss an den Rhein dringen müssen. Für Strassburg bliebe der jedenfalls erhoffte Umschlagsverkehr nach der Schweiz aus und es kämen nur für das südliche Unter- und nördliche Ober-Elsass, sowie für die

vom Rhein-Marne-Kanal durchzogenen Gebietsteile als Umschlagsverkehr in Betracht. Andererseits kämen die vorgeesehenen Summen sowohl für den Seitenkanal als die Regulierung in Wegfall bezw. die auf 15—20 Millionen M. geschätzte ¹⁾ Herstellung der Bodenseeregulierung erforderten eine andere Verteilung der Kosten, deren Schwerpunkt auf die Schweiz entfiel.

Die Rivalität zwischen Baden und Elsass-Lothringen wäre zur vollständigen Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Für die Eisenbahnen der beiden Länder, besonders die badischen, träte eine empfindliche Verkehrsverminderung ein, da sie bisher die Transitgüter der ganzen Länge des Landes nach zu transportieren hatten.

Da der Schweizer Industrie hierdurch eine billige Kohle geliefert würde, fiel der von der oberbadischen und oberelsässischen Industrie gewünschte Vorsprung ganz auf die Seite der Schweizer Industrie, indem die Schweizer Fabriken nicht den sozialen Abgaben unterworfen sind, wie die deutschen, während sie im Bezug der Rohstoffe alle gleich gestellt würden.

Für Basel bräche, weil ohne Konkurrenz, eine ungeahnte Blütezeit kaufmännischen Lebens an.

Um das von einem Ingenieur aufgestellte und berechnete Bodenseestauwerksprojekt in seiner technischen Ausführbarkeit zu bezweifeln, bin ich nicht Fachmann genug, mir drängen sich dabei zunächst andere Bedenken über die Ausführungsmöglichkeit in den Vordergrund, Bedenken, die in den Sonderinteressen der zur Tragung der Kosten herangezogenen Staaten ihre Begründung haben. Bevor die Anlage am Bodensee hergestellt werden kann, ist der Abschluss eines internationalen Vertrages erforderlich, wobei die Interessen der Schweiz, von Österreich und Deutschland und hier wieder von Bayern, Württemberg und Baden, auch Elsass-Lothringen vertreten

¹⁾ Gelpke, Zur Kritik der oberrh. Binnenschiffahrtsprojekte. S. 58.

werden. Österreich, Bayern und Württemberg werden nur einwilligen, wenn sie zugleich an die Rheinschiffahrt angeschlossen werden. Es ist also von vornherein die Strecke Basel-Constanz zur Schiffbarmachung des Rheins mit in das Projekt aufzunehmen und hier taucht wieder die Frage auf, ob Rheinregulierung oder Kanal, auf Schweizer Seite oder auf der badischen; ist die Einfahrt aus dem Rhein oder dem Kanal in den Bodensee möglich, wenn an demselben Stauwerke angelegt sind, die den Bodenseespiegel nur im Notfall so weit sinken lassen sollen, dass er dem Rheinspiegel gleich kommt? An diesen letzteren Fragen hat wieder die Schweiz, Baden und Elsass-Lothringen kein Interesse. Wegen der dadurch entstehenden Kosten ist dieses Zusatzprojekt ihnen sogar unerwünscht. Dann kommt die überaus schwierige Frage der Kostenverteilung, wofür überhaupt keine Anhaltspunkte gegeben sind.

Wenn wir uns erinnern, dass dem Baden-Badener Vertrag 8 Verhandlungsjahre vorausgingen und dass hinterher von neuem Verhandlungen über die Ratifikation desselben zu eröffnen waren und nunmehr wieder 5 Jahre seit jenem Vertrage ins Land gegangen sind, so können und müssen wir annehmen, dass ein Vertrag über die Bodenseeregulierung eine viel umfangreichere Serie von Vor- und Nachverhandlungen mit sich bringen wird als der Badener Vertrag. Die darauf verstreichende Zeit dürfte unabsehbar sein, ein nicht wieder gut zu machender Nachteil für die oberrheinische Volkswirtschaft.

Eine Verbesserung der Fahrrinne zwischen Mannheim und Strassburg kann einer späteren Verwirklichung der Schweizer Pläne nur günstig und vorteilhaft sein, während andererseits durch die Bodenseestauung allein die schlechte Befahrbarkeit des Rheines unterhalb Strassburg nicht beseitigt wird.

Im Interesse der elsass-lothringischen Volkswirtschaft liegt es, zunächst die Regulierung des Rheines zwischen Mannheim und Strassburg vorzunehmen.

4. Gegenwärtiger Stand der Verhandlungen.

Die Zusage der elsass-lothringischen Regierung zur Untersuchung des Projektes eines Kanalbaues scheint nur eine Massnahme zur vorläufigen Zufriedenstellung der drängenden elsass-lothringischen Interessenten gewesen zu sein, in Wirklichkeit wollte sie offenbar Zeit gewinnen, um die Verhandlungen weiter zu pflegen. Der badische Staat, in seiner Verkehrswirtschaft vorbildlich für andere, konnte auf seinen, wie die Verhandlungen des Landesausschusses ergaben, für Elsass-Lothringen unannehmbaren Bedingungen nicht verharren wollen, wenn nicht Beziehungen zwischen den beiden Nachbarn eintreten sollten, die das von beiden gebildete oberrheinische Wirtschaftsgebiet an der Hauptberührungslinie in zwei einander fremde Hälften geteilt hätten. Die Verkehrsverteilung hat gezeigt, dass die eventuelle Einbusse Mannheims teilweise der Landeshauptstadt Karlsruhe und der Stadt Kehl zufiel, deren Verkehrsanteil im Jahre 1903 zusammen 40,91% des in Frage stehenden oberrheinischen Verkehrs ausmachte. Die badischen neu angelegten Hafenplätze können nicht unbenutzt liegen bleiben und wenn auch auf Mannheim, die kapitalkräftigste Stadt Badens, Rücksicht zu nehmen ist, so konnte Baden doch nicht eine Schädigung der oberhalb Mannheim gelegenen badischen Städte gutheissen wollen, denen nur die billige Zufuhr von Rohmaterialien fehlt, um zahlreiche Industrien entstehen zu lassen. Bei der Zunahme-Tendenz der Bevölkerung würden sich binnen kurzem auch die Mannheimer Speicher und Lager wieder füllen und angesichts des östlichen und südöstlichen Hinterlandes wird die Stellung Mannheims im oberrheinischen Wirtschaftsgebiet stets hervorragend bleiben.

Die neuesten Verhandlungen haben denn nun auch schon ein weiteres Entgegenkommen Badens zur Folge gehabt, indem die badische Regierung (nach den Beschlüssen der badischen Kammern vom 14. und 16. Juli 1904) erklärte,

sie könne mehr als 30 % der Kosten der Rheinregulierung beisteuern, unter der Bedingung, dass 1 Million Mark von elsass-lothringischen Interessenten gedeckt würden. Die Tarifklausel, wie sie der Beschluss der badischen Kammer vom 24. Juni 1902 enthielt, wurde insofern fallen gelassen, als man die Regierung nur ersucht, „tunlichst darauf Bedacht zu nehmen“, dass, bei der Gestaltung der Eisenbahntarife, die Frachtsätze in einer Weise gebildet werden, dass der Wettbewerb im Verkehr nach der Schweiz zwischen den beiderseitigen oberrheinischen Hafenplätzen ermöglicht wird. Besonders ist hervorzuheben, dass die Ausführung nicht mehr von der Erfüllung der drei bezeichneten Voraussetzungen „abhängig“ gemacht wird, sondern dass die Regierung nur darauf hinwirken soll.

Der Bestandteil der badischen Voraussetzungen, welcher eine Bedingung sine qua non enthält, ist also nur noch die Leistung von 1 Million Mark seitens elsass-lothringischer Interessenten. Der Landesausschuss hat sich jedoch dahin ausgesprochen, dass ausser der Stadt Strassburg keine Gebiete des Landes, auch nicht Mülhausen, heranzuziehen seien. Für Strassburg, das schon seit Jahren Millionen fast unverzinslich in seinem Rheinhafen angelegt hat, bedeutete dieser Beschluss des Landesausschusses eine neue schwere Belastung, die aber zum Teil bereits wieder abgewälzt wurde, indem der Bürgermeister von Strassburg sich dieserhalb mit Erfolg an Interessenten wandte¹⁾, die ausserhalb Elsass-Lothringens ihren Wohnsitz haben, in starkem Masse aber an der Rheinregulierung beteiligt sind: das rheinisch-westfälische Kohlensyndikat und die Rheinische Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft in Mülheim an der Ruhr, welche sich bereit erklärt haben 700 000 M. zu leisten. Die noch fehlenden 300 000 M. aufzubringen, durfte der Stadt Strass-

¹⁾ Bericht des Bürgermeisters an den Gemeinderat der Stadt Strassburg vom 18. Februar 1905.

burg nicht schwer fallen, wenn davon die Regulierung des Rheines abhängig gemacht wird.

Am 19. Juli 1905 erfolgte nunmehr die Bewilligung dieser Restsumme durch den Gemeinderat der Stadt Strassburg mit 17 gegen 11 Stimmen.

Mit diesem Tage ist ein derart wichtiger Wendepunkt in der Rheinregulierungsfrage eingetreten, dass die Namen und die Stellung der Strassburger Gemeinderatsmitglieder zur Frage hier wohl folgen darf.

Für den Antrag stimmten die Herren: Bürgermeister Back, Böhle, Brzostewicz, Dr. Burguburu, Felme, Geiler, Heysch, Hoffmann, Imbs, Meyer, Neunreiter, Riehl, Röhri, Rupp, Schleiffer, Schulenburg, Wolfer; gegen den Antrag stimmten die Herren: Acker, Barbenès, Berninger, Dammron, Freysz, Jakobi, Oschmann, Ott, Riff, Ungemach, Dr. Vonderscheer.

Bis das Unternehmen tatsächlich begonnen wird, müssen die Schiffahrtsgesellschaften zur Zeit des guten Wasserstandes einen intensiven Saisonbetrieb einführen, während durch regelmässige Bagger- besw. Rechenarbeiten und in viel umfangreicherem Masse als bisher die Fahrrinne, besonders in den der Schiffahrt gefährlichen Monaten, solange als möglich befahrbar zu erhalten ist.

Unter keinen Umständen dürfen die bereits angeknüpften Geschäftsbeziehungen nach Norddeutschland unterbrochen oder gar aufgelöst werden.

Der Handel muss versuchen, den zu Berg Kohlen und Getreidemengen anfahrenden Schiffen zur Talfahrt Erz, Eisen, Holz, Steine, Wein, Gerste aus dem oberrheinischen Wirtschaftsgebiete als Massengüter zum Versand bereit zu halten, um den Schiffen zu ermöglichen, ihre Frachtkosten trotz der Gefahren der Rheinwasserstrasse und der geringen Ausnutzung des Laderaums ihrer Schiffe (meistens nur 50%) niedrig zu halten, in der Voraussicht, dass sie die Talfahrt nicht mit leeren Schiffen anzutreten brauchen.

Schlussbetrachtung.

Elsass-Lothringen, durch seine Grossindustrien im Süden und Westen des Landes auf ein umfangreiches Absatzgebiet und auf billigen Bezug der Rohstoffe angewiesen, ist gegen Frankreich, den früheren Hauptkonsumenten elsass-lothringischer Produkte durch die politische und mit ihr durch die Zollgrenze abgeschlossen. Der deutsche und der Welt-Markt aber sind unter Hinweis auf die günstige geographische Lage der übrigen deutschen Konkurrenten elsass-lothringischer Industrien von der südwestdeutschen Ecke des Reiches aus nur unter Darbringung grosser Opfer, durch Entrichtung hoher Eisenbahnfrachtkosten zu erreichen.

Im Innern des Landes dienen zwar zahlreiche Kanäle dem Massengüterverkehr. Infolge des Mangels eines regelmässigen Anschlusses an die Rheinwasserstrasse konnte jedoch der Verkehr auf denselben lediglich lokale Bedeutung erlangen, indem die Kanäle hauptsächlich zur Beförderung der Saarkohle nach Mülhausen und der Baumaterialien aus den Vogesen nach Strassburg und Saarbrücken benützt werden, während die von auswärts bezogenen Massengüter zur Zeit des schlechten Rheinwasserstandes per Bahn angefahren werden müssen.

Aber auch das Kanalnetz selbst muss heute in Anbetracht der ungeahnten Entwicklung der Industrie im westlichen Lothringen deswegen als unvollständig bezeichnet werden, weil es für jene Industrie, die wie keine zweite der Wasserstrassen bedarf, keinerlei Dienste zu leisten vermag.

Sowohl die lothringische Eisenerz- wie Roheisenpro-

duktion, als auch die oberelsässische Textilindustrie haben sich in der Reihe der gleichartigen deutschen Industrien erste Plätze errungen. Zu ihrer weiteren Mitarbeit an der Erlangung der wirtschaftlichen Gleichberechtigung des deutschen Reiches mit anderen Ländern auf dem Weltmarkt und im Interesse der Selbsterhaltung dieser Industrien ist die Verbilligung der Produktionskosten Vorbedingung, die für beide sich dadurch erzielen lässt, dass ihre wirtschafts-geographisch ungünstige Lage durch Anlage von Wasserstrassen verbessert wird. Wenn für die einzelnen Produkte der Aufwand für den Versand oder den Bezug der Rohstoffe geringer wird, so ist damit die Möglichkeit gegeben, die Herstellungskosten zu ermässigen oder die Versandfähigkeit zu erhöhen. Das Produkt kann solange weiter liegende Märkte aufsuchen, bis die neue Transportersparnis durch die Frachtkosten wieder aufgezehrt ist.

Eine hervorzuhebende, wirtschaftliche Gefahr dieser verbesserten Wasserstrassenverhältnisse lässt sich nur für die wenigen Grossgrundbesitzer des Landes nachweisen, und zwar insofern als die erleichterten Getreidezufuhren aus fremden Ländern einen Druck auf die Getreidepreise ausüben. Jedoch werden letztere an den Getreidenbörsen festgesetzt und die Unterschiede derselben an den verschiedenen Orten sind fast ausschliesslich durch die verschiedenen Transportkosten bedingt.

Die Landwirtschaft ihrerseits muss sich hingegen in der intensiven und rationellen Bewirtschaftung des Bodens unterweisen lassen, welche wiederum durch leichteren Absatz der Produkte und durch billigeren Bezug von Düngemitteln und landwirtschaftlichen Maschinen zu fördern ist.

In Anbetracht der überwiegenden industriellen Bevölkerung des Landes und der grossen Mehrheit landwirtschaftlicher Kleinbetriebe können demnach die Bestrebungen, durch Ausbau der Wasserstrassen die allgemeine Lebenshaltung zu

verbilligen, nicht als dem Volksinteresse in Elsass-Lothringen zuwider erachtet werden.

Die Beeinträchtigung der Eisenbahnen dürfte in Elsass-Lothringen in den Übergangsjahren mehr als anderswo beobachtet werden; aber auch sie sind ein Institut zur Förderung des Volkswohles, mögen sie auch finanzielle Interessen dabei verfolgen. Von einer Hebung der Gesamtwirtschaft schöpfen sie wiederum so viel, dass Vorteile nicht ausbleiben.

Andrerseits bringt ein gesteigerter Kanalverkehr höhere Einnahmen an Abgaben, sodass der dadurch belastete Kleinschiffer früher davon befreit werden kann.

Wie der Anschluss Elsass-Lothringens an den Mittelrhein erfolgen soll, ist eine viel umstrittene Frage. Eine grössere Sicherheit böte gegenüber der Rheinregulierung ein Rheinseitenkanal bis Ludwigshafen. Gegen den projektierten, verkürzten Rheinseitenkanal richten sich die erörterten Bedenken wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Natur, welche uns dazu bestimmen, besonders unter Hinweis auf den bereits bestehenden Rheinverkehr zwischen Mannheim und Strassburg, der Rheinregulierung den Vorzug zu geben.



Literatur.

- Fargès-Méricourt, Description de la ville de Strasbourg 1825.
- Hermann, Description du Département du Bas-Rhin, Strasbourg 1860.
- Löper, Die Rheinschiffahrt Strassburgs in früherer Zeit, Strassburg 1877.
- Foville, La transformation des moyens de transport. Paris 1880.
- v. Berg, Mitteilungen über die forstlichen Verhältnisse in Elsass-Lothringen. Strassburg 1883.
- Nördling, Die Selbstkosten des Eisenbahntransportes und die Wasserstrassenfrage. Wien 1885.
- Herkner, Die oberelsässische Baumwollindustrie. Strassburg 1887.
- Rieffel, Bericht über die Vertiefung der els.-lothr. Kanäle. Strassburg 1888.
- Willgerodt, Die Schifffahrtsverhältnisse des Rheines von Strassburg nach Lauterburg. Strassburg 1888.
- Döll, Die Wasserstrassen in Frankreich. Berlin 1891.
- v. d. Borcht, Die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschiffahrt. Köln 1892.
- Landgraf, Die verkehrspolitische Mission Mannheims. 1893.
- Gothein, Zur Geschichte der Rheinschiffahrt (Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst XIV. 3.) Trier 1895.
- Kaufmann, Eisenbahnpolitik Frankreichs. 1896.
- Landgraf, Der Rheinau-Hafen 1896.
- Dufourny, Der Rhein in seiner technischen und wirtschaftlichen, besonders auch verkehrstarifaren Bedeutung; übersetzt und ergänzt von Landgraf. Berlin 1898.
- Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt im 19. Jahrh. Köln 1898.
- Symphér, Die Zunahme der Binnenschiffahrt. Berlin 1899.
- Borgius, Mannheim und die Entwicklung des süddeutschen Getreidehandels. Freiburg 1899.
- Eckert, Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert. Leipzig 1900.
- Gothein, Die Befreiung des Rheines im 19. Jahrhundert. Mainz 1900.
- Heubach, Die zukünftige Verkehrsentwicklung auf dem regulierten Main. Leipzig 1901.
- Geigel, Rheinkanal bzw. Rheinregulierung? Strassburg 1902.
- Gelpke, Die Ausdehnung der Grossschiffahrt auf dem Rhein von Strassburg nach Basel 1902.
- Altmeyer, Die Rheinschiffahrt Strassburgs im XIX. Jahrhundert Köln 1902.
- Berkholz, Die Wirkung der Handelsverträge auf Landwirtschaft, Weinbau und Gewerbe in Elsass-Lothringen. Tübingen 1902.
- Gothein, Die Schifffahrt der deutschen Ströme (Schriften des Vereins für Sozialpolitik 101). Leipzig 1903.

- Beck, Die Geschichte des Eisens 5 Bd. Braunschweig 1903.
Haug, Die Handelskammer zu Strassburg 1803—1903. Strassburg 1903.
Gelpke, Zur Kritik der oberrheinischen Binnenschiffahrtsprojekte unter besonderer Berücksichtigung der Rheinstromstrasse zwischen Basel und Mannheim. Basel 1904.
Weill, Die Lage der Kanalschiffer in Elsass-Lothringen. Strassburg 1905.
Die Arbeiten von
- | | | |
|-------------|---|---|
| Nasse | } | Die Schifffahrt der deutschen Ströme 3. Schriften
des Ver. f. Sozialpolitik 1905 erschienen während der Drucklegung dieser Arbeit. |
| Schulte | | |
| Wirminghaus | | |

Sammelwerke und Statistik.

- Drucksachen des Landesausschusses für Elsass-Lothringen.
Statistisches Handbuch für Elsass-Lothringen. 1902.
Statistik über den Verkehr auf den Kanälen in Elsass-Lothringen.
Das Reichsland Elsass-Lothringen, 1. Bd. Geigel, Schifffahrt. Strassburg (1898-1901).
Verwaltungsberichte der Stadt Strassburg (1894—1897 und 1897—1900),
bearb. v. Dr. Geissenberger.
Statistische Monats- und Jahresberichte der Stadt Strassburg.
Strassburger Gemeinderatsverhandlungen.
Berichte über den Schiffs- und Güterverkehr in den städtischen Häfen
zu Strassburg (Hafenverwaltung).
Statistisches Jahrbuch für Baden.
Statistik des Deutschen Reiches.
Statistisches Jahrbuch deutscher Städte.
Jahresberichte der elsass-lothringischen Handelskammern.
Conseil général du Département du Bas Rhin (procès-verbal) 1841.
Rapport de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle (Paris) 1844.
Canal du Rhône-au-Rhin, Rapport du conseil d'administration de la
compagnie du canal du Rhône au Rhin. 1849.
L'Économiste.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften (Art. Binnenschifffahrt, Kanäle).
Zeitschrift für Binnenschifffahrt (Berlin).
Das Schiff (Berlin).
Jahres-Berichte der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt.
Tageszeitungen (Frankfurter Ztg., Kölnische Ztg., Kölnische Volksztg.,
Münchener Allgem. Ztg., Strassburger Post und die übrige
elsass-lothringische Tagespresse).
-

UEBERSICHTSKARTE DER SCHIFFBAREN WASSERSTRASSEN IN ELSASS-LOTHRINGEN

Maßstab 1 : 600 000



ZEICHEN- und SCHRIFTERKLÄRUNG

- Haupt-Zählschleuse.
- Zwischen-Zählschleuse.
- L. K.* Lauterfinger Kanal.
- U. K.* Umleitungs-Kanal.
- Z. K.* Zufahrts-Kanal.
- B. K.* Breisacher-Kanal.
- H. H.* Handels-Hafen.
- J. H.* Industrie-Hafen.

S. 61

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000298921