

Gründen nicht geboten wäre, gewisse Materialien in Eigenproduktion zu beschaffen. Obgleich die Reichsbahn in erster Linie ein Transportunternehmen ist, so wird sie sich gerade zur Sicherung ihres Betriebes in mancher Beziehung unabhängig von der Privatindustrie machen müssen. Demzufolge werden, wie bereits erwähnt, die Reparatur der Fahrzeuge und die damit verbundene Anfertigung gewisser Ersatzteile in eigener Regie ausgeführt. Auch ein großer Teil der elektrischen Kraft, des Gas- und Wasserbedarfs wird in eigenen Werken hergestellt. Die besondere Art des im Eisenbahnbetrieb verwendeten Leuchtgases (Fetlgases) erfordert es, daß künftig die Anlagen zur Gasfabrikation noch wesentlich erweitert werden müssen, also die Eigenproduktion auf diesem Gebiete vergrößert wird.

Ein großer Teil der erforderlichen Spezialsdrucksachen (insbesondere die Fahrkarten), Umdrucke und Zeichnungen werden in eigenen Druckereien hergestellt. Es ist jedoch wirtschaftlicher, die Hauptmengen der Vordrucke in Privatdruckereien herstellen zu lassen. Es wird sich deshalb die Eigenproduktion auf dem Gebiete des Drucksachenwesens nur auf solche Vervielfältigungen erstrecken, die sich wegen ihrer Sonderheit, Dringlichkeit und geringen Auflage in eigenen Werkstätten billiger ausführen lassen. Dagegen werden die Massenauflagen der gewöhnlichen Formulare stets an Privatdruckereien vergeben werden müssen.

Den großen Bedarf an Walzfabrikaten in eigenen Werken herstellen zu lassen, verbietet sich schon deshalb, weil die rationelle Produktion dieser Materialien einen vertikalen Fabrikationsgang erfordert, dessen Aufbau und Leitung die Reichsbahn mit Aussicht auf Gewinn schlechterdings nicht unternehmen kann.

Auf dem Gebiete der Kohlenproduktion ist zu unterscheiden zwischen dem Bedarf an Braunkohlen und Steinkohlen. Braunkohlen werden — abgesehen vom Hausbrand — hauptsächlich zur Feuerung in stationären Kesselanlagen verwendet. Der Erwerb von eigenen Braunkohlengruben ist daher nur dann geboten, wenn größere Kraftanlagen zu betreiben sind. Da die Elektrisierung größerer Verkehrsstrecken starke Fortschritte macht, wird auch die Eigenproduktion von Braunkohlen weiter ausgedehnt werden.

Anders verhält es sich mit der Steinkohle. Da für Lokomotivfeuerung nur ganz bestimmte hochwertige Kohlenarten Verwendung finden, müßten die in den Gruben produzierten minderwertigen Sorten auf dem freien Markte abgesetzt werden. Die Reichsbahn träte somit gleichzeitig als Kohlenproduzent auf den Markt, was ihr in Hinblick auf ihre Tätigkeit als Transportführer manche Ungelegenheiten bereiten würde.

Auch Fahrzeuge und sonstige Fertigfabrikate größeren Umfanges in eigener Regie herzustellen, verbietet sich von selbst, da die technischen Einrichtungen bei der Reichsbahn derartige Arbeiten nicht zulassen und die Anlage neuer Werke mit dem erforderlichen technischen Personal unter den gegenwärtigen Umständen vollständig ausgeschlossen ist. Die Reichsbahn wird daher auf diesem Gebiete sich zwar an der Fortbildung der Technik in weitestem Umfange beteiligen, der Privatindustrie aber doch die Fabrikation überlassen müssen.

Aus den vorstehenden Darlegungen ergibt sich, daß die Beschaffung des riesigen Materialbedarfs der Reichsbahn praktisch nur in geringem Maße und unter bestimmten Voraussetzungen durch Eigenherstellung gedeckt werden kann und daß die Beschaffung nur dann wirtschaftlich ist, wenn sie auf einer geeigneten Arbeitsteilung zwischen der Reichsbahn als Eigenproduzent und der privaten Industrie beruht.

Der Straßburger Hafen.

Von Dr. Henneps, Düsseldorf.

Der Waffenstillstand vom November 1918 machte Frankreich mit der Wiedereröffnung Elsaß-Lothringens zum Rheinuferstaat und brachte ihm in der Möglichkeit, am Wirtschafts- und Verkehrsleben des Rheins tätigen Anteil zu nehmen, die Erfüllung eines lange gehegten und leidenschaftlich genährten Wunsches. In Erkenntnis der Bedeutung, die die Rheinverfrachtung für große Teile Ostfrankreichs hat, haben Staat und Öffentlichkeit Frankreichs seit jenem Zeitpunkt eine zielbewußte Politik zur Förderung des französischen Rheinverkehrs getrieben. Dies tritt besonders zutage einmal in der staatlichen Mitwirkung bei der Organisation der französischen Rheinschiffahrtsunternehmen und in der Unterstützung dieser Gesellschaften, zum anderen in den großen Plänen, die für den Ausbau des Straßburger Hafens aufgestellt wurden und sich zum Teil schon in der Ausführung befinden.

Zwar besitzt Frankreich an seiner Rheinrecke noch einen zweiten Hafen: Lauterburg. Aber schon auf den ersten Blick ist der Unterschied zwischen Straßburg und Lauterburg klar ersichtlich. Straßburg zählt nach Verkehrsgröße, Umfang der Hafenanlagen, Größe des jährlichen Umschlages und Zukunftsaussichten zu den ersten Rheinhäfen. Lauterburg nimmt unter ihnen nur eine unwichtige Stellung ein und wird auch in absehbarer Zeit kaum größere Bedeutung erlangen. Sein gegenwärtiger Verkehr und seine Entwicklungsmöglichkeiten beruhen allein auf der Kohlenzufuhr für die unterelssässische Industrie. Eine Vergrößerung seiner Zufuhr sind sehr enge Schranken gezogen: im Osten und Norden die Grenze gegen Deutschland, im Westen die Saarkohle und im Süden das Einflößgebiet des Straßburger Hafens, das der günstigen Rückfracherverhältnisse wegen eher sich ausdehnen als zurückweichen wird. Daß man auch in Frankreich nicht auf eine Steigerung des Lauterburger Hafenverkehrs hofft, geht schon daraus hervor, daß keine Pläne für Ausbau und Vergrößerung des Lauterburger Hafens bisher laut geworden sind.

Dagegen sind von solchen Hoffnungen und Plänen hinsichtlich Straßburgs die französischen Zeitungen voll. Auf den Straßburger Hafen blickt Frankreich mit Stolz und ihm widmet es seine ganz besondere Fürsorge. Er ist seiner Verkehrsbedeutung und seiner Entwicklungsaussichten wegen dieses Stolz und der Fürsorge wohl wert.

Die für einen Binnenhafen günstige verkehrsgeographische Lage entsteht durch das Zusammentreffen einer Binnenwasserstraße mit anderen Verkehrswegen — Landstraßen, Eisenbahnlinsen und anderen Binnenwasserwegen — und den Übergang der Transportgüter von einem Verkehrsmittel auf das andere. Vereinzelt bilden sich auch Binnenhäfen an Plätzen großen Eigenverbrauchs von Transportgütern, wie Großstädten und Fabrikanlagen.

Straßburg war schon im Mittelalter Knotenpunkt wichtiger natürlicher Verkehrsstraßen, die vom Kniebis und vom Bodensee her über den Schwarzwald, von Venedig und Genua her über die Alpen, von Paris und den großen Märkten Flanderns über die Zaberner Stiege hier zusammenliefen. Infolgedessen spielt die Stadt seit mehr als tausend Jahren eine bedeutende Rolle in der Rheinschiffahrt. Zu den natürlichen Verkehrswegen traten im Laufe des letzten Jahrhunderts künstliche Kanäle und Eisenbahnlinsen. Der Rhein-Rhône-Kanal verbindet Straßburg über Mülhausen und Montbéliard mit Lyon und Marseille. Der Rhein-Marne-Kanal vermittelt den Verkehr mit Paris, Le Havre und Nordfrankreich. Eisenbahnlinsen

strahlen von Straßburg nach allen Richtungen aus: über die Pfalz und das Rheinland nach Holland, über Lothringen, Luxemburg nach Ostende, über Paris zum Atlantischen Ozean, über Lyon nach Marseille, durch die Alpen nach Genua und Venedig, über Wien zum Orient und über Frankfurt am Main nach Berlin, Nord- und Ostdeutschland. Wenn auch nur ein Teil der Fäden dieses dichten Verkehrsnetzes für den Rheinverkehr von Bedeutung ist — vor allen Dingen die nach Süden und Westen verlaufenden — so genügt das doch schon, um Straßburg eine selten günstige Lage unter den Hafenplätzen des Rheins zu geben. Hierzu trägt außerdem der Umstand bei, daß Straßburg Endpunkt der Großschifffahrt und daher der natürliche Umschlagshafen für den Transitverkehr mit der Schweiz und Italien ist.

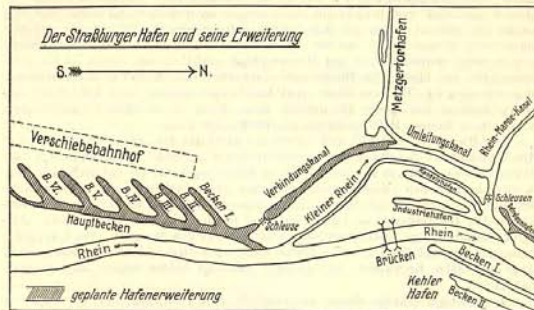
Dank dieser günstigen Verkehrslage war Straßburg während seiner deutschen Zeit der Hafenplatz für den Rheinverkehr mit Elsaß-Lothringen und darüber hinaus in allerdings nur schwachem Maße mit Ostfrankreich, ferner gemeinsam mit Kehl für den Wassertransport nach einem Teile Süddeutschlands und für den Transit nach der Schweiz und Italien. Während im Eröffnungsjahre der ersten Rheinhafenanlage 1892 der Umschlag nur 11 000 t betragen hatte, war er im letzten Vorkriegsjahre 1913 auf rund 2 000 000 t angewachsen. Durch den Rückfall Elsaß-Lothringens an Frankreich hat sich das Hinterland des Straßburger Hafens verändert. Sein bisheriges Einflußgebiet in Süddeutschland ist verloren und auf die deutschen Rheinhäfen übergegangen. Dafür hat sich das linksrheinische Hinterland erweitert und das Verkehrsbedürfnis desselben vergrößert. Durch den Fortfall der Staatengrenze zwischen Elsaß-Lothringen und Frankreich wurden die verkehrsbeeinträchtigenden zoll- und frachttarifischen Schranken beseitigt. Diese Tatsache und die Verbesserung und Vermehrung der Verkehrswege zwischen dem Rhein und Altfrankreich beziehen weite Gebiete Ost- und Südostfrankreichs in das Hinterland des Straßburger Hafens ein.

In erster Linie sind an den im Straßburger Hafen umgeschlagenen Gütern die Stadt selbst und ihre nähere Umgebung beteiligt; für sie sind beispielsweise mehr als ein Drittel der ankommenden Güter bestimmt. Die Bergbau- und Industriegebiete Lothringens und Saarsaats gehören zum Hinterland des Straßburger Hafens. Sie sind mit ihm durch Eisenbahnlinien und den Rhein-Marne-Kanal, bzw. den Saarkanal verbunden. Auch die Departements Meurthe-et-Moselle und Vosges mit ihrer reichen Hochofen-, chemischen, Textil- und Papierindustrie liegen in Straßburgs Einflußzone, gleichfalls infolge des Rhein-Marne-Kanals. In südlicher Richtung umfaßt das Hinterland Straßburgs zunächst das Müllhausener Gebiet mit Textilindustrie und Maschinenbau und das oberelsässische Kalibecken, weiter die Franche-Comté und die Flußgebiete des Doubs, der Saône und der Rhône bis Lyon und wird in seiner ganzen Ausdehnung vom Rhein-Rhône-Kanal durchzogen.

Von den Zu- und Abfuhrgütern dieses Hinterlandes kommen für den Umschlag im Straßburger Hafen hauptsächlich die Massengüter in Betracht. Sie eignen sich am besten zur Verfrachtung auf dem Wasserwege, der im Vergleich mit dem Schienenweg den Vorteil billigerer Fracht, aber den Nachteil langsamerer Beförderung hat. Die wichtigsten Transportgüter des Straßburger Hafens sind für die Zufuhr Kohle, Getreide, Mineralöle, für die Abfuhr Kalisalze, Erze und Eisen. Hierfür einige Zahlen. Auf dem Rhein wurden verfrachtet (in runden Zahlen):

	1913	1922
nach Straßburg		
Kohle . . .	336 000 t	796 000 t
Getreide . . .	517 000 t	244 000 t
Mineralöl . . .	24 000 t	1 500 t
ab Straßburg		
Kalisalze . . .	72 000 t	403 000 t
Eisen . . .	103 000 t	9 000 t

Bei Betrachtung dieser Zahlen springt die starke Steigerung der Abfuhr von Kalisalzen und die Verminderung der Abfuhr von Eisen ins Auge. Die erste Tatsache beruht auf dem gewaltigen Aufschwung, den die oberelsässische Kaliindustrie in den letzten Jahren genommen hat, die zweite auf den billigen Frachtarifarten der deutschen Bahnen während der Inflationsjahre. Überhaupt kam das Jahr 1922 keinen Maßstab für die Entwicklungsaussichten des Straßburger Hafens bieten, da die Wirtschaft dieses Jahres noch zu stark an den Folgerscheinungen des Krieges krankt. Auch im Jahr 1923 ist der Rheinverkehr stark beeinträchtigt durch die Ruhraktion, kommt jedoch den Zahlen des Jahres 1913 schon sehr nahe (siehe die angelegte Tabelle). Für die Zukunft steht ein starkes Ansteigen des Straßburger Hafenverkehrs zu erwarten, einmal wegen der Vergrößerung des Hinterlandes, zum



anderer wegen der Intensivierung des Verkehrs, die sich für Elsaß-Lothringen hauptsächlich aus der Vergrößerung seiner Kalialaufuhr, für das neue Hinterland in Altfrankreich aus der Verbilligung und Verbesserung der Transportmöglichkeiten durch Hinzukommen des Rheinverkehrs ergibt. Beide Umstände werden die Verkehrsbedeutung des Straßburger Hafens und seinen Jahresumschlag bedeutend steigern. Französische Fachleute schätzen den Verkehr, den Straßburg in fünf bis sechs Jahren zu bewältigen haben wird, auf 6 500 000 t jährlich.

Schon in den Jahren von 1892—1913 war der Straßburger Rheinverkehr so schnell gewachsen, daß die Leistungsfähigkeit der Hafenanlagen nicht hatte Schritt halten können. So wurde gegen Ende des vorigen Jahrhunderts der erst 1892 dem Verkehr übergebene Metzgerortshafen zu eng. 1901 wurde der Rheinhafen eröffnet, aber bereits 1913 war auch dessen Aufnahmefähigkeit voll ausgenutzt, so daß der Hafen für ein weiteres Ansteigen der Verkehrsziffern nicht mehr auszureichen drohte. Erweiterungspläne scheiterten damals, da die Stadt nach ihren großen finanziellen Opfern für die bisherigen Hafenanlagen und die Oberhineingulierung nicht mehr das Geld für den Bau eines neuen Hafens aufbringen konnte. Der Krieg brachte wie allen deutschen Binnenhäfen auch Straßburg einen starken Verkehrsrückgang. Nach dem Waffenstillstand erholte sich die Umschlagsziffer rasch, wurde

allerdings im Jahre 1921 durch die allgemeine Weltkrise und den außerordentlich niedrigen Wasserstand und 1923 durch die infolge des französisch-belgischen Ruhr- einbruchs im Wirtschaftsleben des ganzen Rheingebiets auftretenden Störungen empfindlich zurückgeworfen. Der bereits eingetretene und der noch zu erwartende Verkehrszuwachs drängen zu einer Vergrößerung der Hafenanlagen. Mit Feuereifer ging man an die Aufgabe, sie den neuen Erfordernissen anzupassen. Staat, Provinz und Stadt waren in diesem Streben einig. Bevor wir ihre Maßnahmen zur Erweiterung des Hafens betrachten, wollen wir einen Blick auf die vorhandenen Hafenanlagen und ihre Leistungsfähigkeit tun (vergleiche die beigefügten Hafenanplan).

Straßburg besitzt einen Kanalhafen, den nur für Perichen zugänglichen „Spitalforhafen“, und zwei der Rheinschiffahrt dienende Hafensysteme, den „Metzgerforhafen“, und den „Rheinhafen“. Der Metzgerforhafen liegt südlich der Stadt am „Umleitungskanal“ und besteht aus Hafenanlagen an diesem Kanal selbst (auf eine Länge von 2800 m), ferner aus dem kleinen Petroleumhafen (300 m lang) und dem eigentlichen Metzgerforhafenbecken (550 × 40 m). Insgesamt bedeckt er eine Fläche von 46,09 ha, wovon 9,90 ha auf Wasserspiegel entfallen, und bietet 3,5 km nutzbare Ufer, das überall für Rheinschiffe zugänglich und durchweg mit Eisenbahngleisen versehen ist. Mit dem Rhein steht der Metzgerforhafen durch zwei Schleusen in Verbindung, von denen die größere einen Kahn bis zu 2000 t Ladefähigkeit nebst einem kleinen Hafenschlepper durchschleusen kann.

Der Rheinhafen befindet sich östlich der Stadt auf der „Sporensinsel“, die vom Rhein und einem Nebenarm, dem „Kleinen Rhein“, gebildet wird. Er zweigt vom Kleinen Rhein dicht vor der Schleuse zum Umleitungskanal ab und teilt sich dann in zwei Becken, den „Handelshafen“ und den „Industriehafen“. Die Gesamtfläche des Rheinhafengebiets beträgt 127,73 ha, hiervon entfallen 31,27 ha auf Wasserfläche. Der Handelshafen ist 1400 m lang und 100 m breit; von seinen 2800 m nutzbaren Uferlänge sind 1860 m mit senkrechten Kaimauern versehen. Die Länge des Industriehafens ist 1350 m, seine Breite 50 m; er besitzt auf seinen 2700 m Uferlänge nur 300 m Kaimauern. Die gesamte Uferlänge beider Becken trägt mehrere Bahngleise.

Der Metzgerforhafen diente ursprünglich dem Umschlag und der Lagerung aller Güterarten. Nach der Eröffnung des Rheinhafens trat eine gewisse Arbeitsteilung, die auf den Eigenarten der beiden Häfen beruht, ein. Ein Vorzug des Metzgerforhafens ist seine Lage dicht beim bedeutendsten Handelsviertel der Stadt; ungünstig für ihn ist weniger seine Eigenschaft als Schleusenhafen als die unter der deutschen Herrschaft auf ihm lastende Rayonbeschränkung, nach der dort nur Fachwerkbauten oder leicht zu entfernende Eisenkonstruktionen aufgerichtet werden dürfen. Aus diesem Grunde wird der Metzgerforhafen vornehmlich für den Umschlag und die Lagerung von Kohlen, Holz und Erdölen verwandt, die keine festen Lagerhäuser, sondern nur Umschlagmaschinen und Lagerplätze, bzw. Reservoirs gebrauchen. Im Rheinhafen hingegen wurden große, in Stein gebaute Lagerhäuser und Mühlenwerke am Handelsbecken, industrielle Unternehmungen verschiedener Art am Industriebecken errichtet. Er dient daher dem Umschlag und der Lagerung von Gütern verschiedener Art, darunter besonders von Getreide, industriellen Rohstoffen und Erzeugnissen. Da man jedoch voraussah, daß der Wasserverkehr der Fabriken nicht groß genug sei, um den Industriehafen auszunutzen, legte man neben den industriellen Betrieben noch Kohlenlagerplätze an.

Dem Zweck der einzelnen Teile des Hafens entspricht die Ausrüstung. Von den fünf Lagerhäusern des Straßburger Hafens befindet sich nur eins, ein Holzbau, im Metzgerforhafen. Die vier übrigen liegen am Handelshafen, es sind massive Stein-

bauten mit vier bis sechs Stockwerken, Kellern, Getreidespeichern und Silos. Insgesamt besitzen diese fünf Lagerhäuser eine nutzbare Bodenfläche von 64158 qm und Silos mit einem Fassungsvermögen von 13600 t Getreide. Sie werden bedient durch zwanzig Krane mit einer Gesamttragfähigkeit von 81 t und drei Elevatoren mit insgesamt 230 t stündlicher Leistungsfähigkeit.

Der großen Bedeutung Straßburgs für den Kohlenverkehr entsprechen die am Metzgerfor- und am Industriehafen angelegten Kohlenlagerplätze. Sie bedecken etwa 40 ha, also annähernd ein Viertel des ganzen Hafengebiets, und ermöglichen die Lagerung von etwa 500000 t Kohlen und Koks. Den Umschlag bewirkten bei Kriegsende sieben große Krane und fünf Verladebrücken; zusammen können diese Maschinen stündlich rund 500 t leisten.

Zwei Erdölanlagen befinden sich im Bereich des Metzgerforhafens, und zwar im Petroleumhafen drei Petroleumtanks für zusammen 4500 t und vier Benzintanker für 100 t, im eigentlichen Metzgerforhafen vier Reservoirs mit 2000 t Fassungsvermögen.

Wir sahen, daß die vorhandenen Hafenanlagen schon 1913 zu klein zu werden drohten, weiterhin, daß von der Einverleibung Elsaß-Lothringens nach Frankreich ein gewaltiges Anwachsen des Verkehrs erwartet wurde. Eine den neuen Erfordernissen entsprechende Vergrößerung des Straßburger Hafens mußte naturgemäß mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Die französische Regierung glaubte jedoch, eine sofortige Hafenerweiterung zu benötigen, um zahlreichen Unternehmungen Elsaß-Lothringens und Altfrankreichs Hafengelände zur Anlage von Handels- oder Industriebetrieben zur Verfügung stellen zu können. Außerdem wollte sie vermeiden, daß während der Zeit des Ausbaues des Straßburger Hafens das badische Kehl den Verkehr mit Süddeutschland, der Schweiz und Italien an sich ziehen, daß dadurch Straßburg und der französischen Rheinflotte eine empfindliche Konkurrenz entstehen könnte. Aus diesen Schwierigkeiten half wieder einmal der dem Sieger stets gefüge Friedensvertrag. Der Artikel 65 bestimmt, daß der Kehler Hafen mit dem Straßburger für sieben bzw. zehn Jahre zu einer Betriebseinheit unter französischer Leitung zusammengefaßt werden soll.

Das für die Regelung der Einzelheiten dieser Bestimmung vorgesehene Sonderabkommen wurde nach schwierigen Verhandlungen am 1. März 1920 in Baden-Baden geschlossen. Es stellt einen Teil des Kehler Hafens der französischen Regierung zur Verfügung, die dort für die Dauer der Betriebseinheit französische Unternehmer ansiedeln kann. Die dadurch verdrängten deutschen Firmen behalten ihre Eigentums- bzw. Mietrechte an den Hafenanlagen und werden aus französischen Mitteln entschädigt. Die französische Zone umfaßt etwa ein Drittel des gesamten Hafengebiets; zu ihr gehören fast alle Anlagen des Westufers von Becken I (siehe Plan), nämlich zwei Kohlenlagerplätze und eine Brikettfabrik mit zusammen vier Verladebrücken und drei Kranen und ein noch unbebautes Gelände, auf dem Ostufer Silos für 6000 t Getreide mit einem Elevator und ein Teil der Werfthallen mit rund 6000 qm Lagerfläche und drei Kranen von zusammen 9 t Tragfähigkeit. Deutsches Recht und deutsche Behörden bleiben im ganzen Kehler Hafen in Wirklichkeit. Jedoch mit zwei Ausnahmen! Die französische Zone wird in zolltechnischer Hinsicht als zu Frankreich gehörig betrachtet. Ferner wird der ganze Hafen der Leitung des französischen Direktors der Betriebseinheit unterstellt, dem im einzelnen folgende Befugnisse zustehen: Leitung des Hafenbetriebes, Polizeigewalt, Tarifhoheit, Oberaufsicht über Instandhaltungs- und Bauarbeiten, Finanzleitung und Zollaufsicht.

Der Erfolg dieser Regelung durch Friedensvertrag und Sonderabkommen ist für

Frankreich zunächst die Erweiterung des Straßburger Hafens für sieben bzw. zehn Jahre und weiterhin die gänzliche Ausschaltung der Konkurrenz des Kehler Hafens.

Die Betriebseinheit endet sieben, spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten des Friedensvertrages, also am 10. Januar 1927 bzw. 1930. Bis dahin muß der Straßburger Hafen zum mindesten so weit vergrößert worden sein, daß er die in Kehl vorübergehend untergebrachten französischen Unternehmungen aufnehmen kann.

Die Vorarbeiten für den Hafenausbau begannen unmittelbar nach dem Waffenstillstand. Sie bestanden in der Festlegung eines vorläufigen Programms, das einige Verbesserungs- und Erweiterungsarbeiten vorsieht, und des endgültigen Projekts für die Anlage eines neuen Hafens.

Das vorläufige Programm umfaßt die Veränderung der Hafeneinfahrt, die Schaffung eines neuen kleinen Hafenebeckens durch Erweiterung des Umleitungskanals und die Verbesserung der Gleisanlagen im ganzen Hafengebiet. Die bisherige Hafeneinfahrt stand fast senkrecht zur Fahrtrasse, bot daher für die einfahrenden Schiffe eine Schwierigkeit, die verschiedentlich zu Unfällen führte. Die Beseitigung dieses Zustandes war schon vor dem Kriege geplant. Nach dem Waffenstillstand kam ein Vertrag zwischen der Stadt und dem Staatlichen Schiffsamt (Office National de Navigation) zustande, nach welchem der Staat zwei Drittel, die Stadt ein Drittel der auf 4650000 Fr. veranschlagten Kosten tragen sollten. Die Arbeiten begannen im Winter 1919/20; am 8. September 1921 konnte die neue Hafeneinfahrt eingeweiht werden. Außer der Erleichterung für die Schifffahrt hat der Umbau der Einfahrt einen großen Vorhafen (600 × 100 m) geschaffen, in dem die Bildung und Aufteilung der Schleppzüge vor sich gehen kann, ohne den Betrieb in den Hafenecken zu stören. Gleichzeitig ist durch die Verlängerung des Ufers ein Gelände entstanden, das sich besonders für den Umschlag zwischen Schiff und Waggon eignet. Der 1924 fertiggestellte Ausbau des Umleitungskanals beginnt bei den Schlenen und erstreckt sich in einer Länge von 1200 m in Richtung auf den Metzgertorhafen. Auf dieser Strecke ist der Umleitungskanal auf 70 m verbreitert und mit Kaimauern versehen worden. Das östliche Ufer dieser Neuanlage, das „Bassin des Remparts“, dient als Hafen und gehört wegen seiner guten Zugänglichkeit von der Land- und Wasserseite zu den stärksten benutzten Teilen des Straßburger Hafens. Die Verbesserung der Gleisanlagen ist teils bereits erfolgt, teils noch in Ausführung begriffen. Nach ihrer Vervollendung und einer Vervollkommenung der Umschlagseinrichtungen soll ein Verkehr von 4000000 t bewältigt werden können.

Ebenso wie die Hafenanlagen bedurfte auch ihre Ausrüstung mit Umschlagseinrichtungen einer Vervollständigung und Vermehrung, besonders weil ihre Benutzung während des Kriegs sehr stark gewesen war. Die meisten Maschinen mußten neu montiert, viele gänzlich ersetzt werden. Um die Leistungsfähigkeit der städtischen Umschlagseinrichtungen zu erhöhen, stellte das Schiffsamt der Stadt vier Dampfkranen mit durchschnittlich 7 t Tragfähigkeit zur Verfügung, die auf Pontons montiert als Schwimmkrane Verwendung finden und stündlich 120 t umschlagen können. Weitere neue Umschlagsmaschinen wurden von den im Hafen ansässigen Unternehmungen angelegt bzw. befinden sich noch im Bau. Erwärmt werden mögen im Metzgertorhafen eine Verladebrücke der „Société des Etablissements Neuberger“, ferner im Handelshafen zwei elektrische Krane von je 5 t Tragfähigkeit der „Société Générale de Navigation et d'Entrepôts Le Rhin“ und ein Dampfkran von 7 t Tragkraft, schließlich im Industriehafen drei Kohlenverladebrücken, je eine der „Société Anonyme Rhin et Rhône“, der „Société Strasbourg-Lyon“, und des „Comptoir des Combustibles“. Durch die Vermehrung der

Umschlagseinrichtungen hat ihre stündliche Leistungsfähigkeit vom Waffenstillstand bis Mitte 1923 um 500—600 t zugenommen.

Die Ausführung des vorläufigen Programms genügt weder, die zahlreichen Forderungen nach Hafenglände für die Ansiedlung von Handels- und Industrieunternehmungen zu befriedigen, noch die in einigen Jahren erwartete Verkehrsstärke zu bewältigen. Daher steht seit dem Waffenstillstand die Vergrößerung des Hafens im Vordergrund des Interesses. In den letztvergangenen Monaten ist diese Frage besonders brennend geworden, da — den Straßburger Zeitungen zufolge — die Delegierten der anderen Staaten bei der Rheinschiffahrts-Zentralkommission einer Verlängerung der Straßburger-Kehler Hafeneinheit über den 10. Januar 1927 hinaus abgegeneigt sind.

Um die vielfältigen Sonderwünsche bezüglich der neuen Hafenanlage zu vereinigen, gründeten Stadtverwaltung und Handelskammer am 23. Juni 1920 die „Société pour l'Expansion du Port de Strasbourg et de son Hinterland“, eine G. m. b. H., die alle am Ausbau des Hafens und der Verkehrswege zwischen Straßburg und dem Hinterland interessierten Kreise umfassen soll.

Im Verein mit dieser „Société pour l'Expansion“ und den maßgeblichen Regierungsstellen arbeitete der Stadtrat ein Projekt aus, das Anfang 1922 von der Stadtverordnetenversammlung genehmigt und am 13. März 1924 von der französischen Kammer als Gesetz angenommen wurde.

Das Projekt sieht die Anlage eines neuen Hafenkomplices südlich der Stadt vor. Für die Wahl des Geländes waren folgende Gesichtspunkte maßgebend:

1. Der Boden soll niedrig im Preise sein und möglichst der Stadt gehören, um Entaignungen unnötig zu machen.
2. Trotzdem soll sich der Hafen in der Nähe der Handels-, Industrie- und Arbeiterviertel der Stadt befinden.
3. Der Hafen soll am Laufe des geplanten Rheinseitenkanals Straßburg-Base liegen.

Diese Erwägungen führten zur Wahl des im Süden Straßburgs gelegenen stadteigenen Geländes. Hier soll die neue Hafengruppe mit einer besonderen Einfahrt, die südlich der beiden Straßburg-Kehler Brücken vom Rhein abzweigt, entstehen. Allerdings sind diese Brücken sehr niedrig angelegt und machen die Durchfahrt der großen Schlepper stets, die der großen Kähne bei hohem Wasserstand unmöglich. Daher plant man ihre Hoherlegung. Bis dahin soll der Zugang zum neuen Hafen für Kähne durch einen neu anzulegenden Verbindungskanal, der in der Nähe des Petroleumhafens vom Umleitungskanal abzweigt, ermöglicht werden.

Das Projekt des neuen Hafens umfaßt folgende Anlagen (siehe Plan):

1. Ein Hafenecken, das einige hundert Meter oberhalb der Abzweigung des Kleinen Rheins vom Strom abgeht und ihm dann fast parallel läuft. Nach Bedarf werden von diesem Hauptbecken schräg landeinwärts verlaufende Stichbecken angelegt. Um die dauernde Benutzbarkeit der Einfahrt zu ermöglichen, sollen die beiden Straßburg-Kehler Brücken höhergelegt und die Regulierung des Strombettes bis 12 km oberhalb der Einfahrt verlängert werden.
2. Einen Kanal mit zwei Schlenen, der die Verbindung des neuen Hafens mit dem Umleitungskanal und dadurch mit den bisherigen Häfen herstellt und als vorläufige Einfahrt des neuen Hafens dienen kann.
3. Einen neuen Petroleumhafen an der Einfahrt des alten Hafens, wohin die im alten Petroleumhafen belegenen Unternehmen für die Einfuhr flüssiger Brennstoffe verlegt und wo neue derartige Unternehmen angesiedelt werden sollen.
4. Einen großen Verschiebebahnhof zur Bedienung der neuen Hafenanlagen.

Die Ausführung des Projektes soll in zwei Bauabschnitten erfolgen. Zum ersten gehört der neue Petroleumhafen, die Einfahrt der neuen Hafengruppe und ein Teil des Hauptbeckens sowie das erste Schrägbecken, ferner Kanal und Schleusen zur Verbindung des neuen Hafens mit dem Umleitungskanal, schließlich ein Teil des neuen Verschiebehafens. Nach Vollendung des ersten Bauabschnitts soll ein Jahresverkehr von 6—7000000 t bewältigt werden können.

Nach Vollendung des ganzen Projektes bietet die Straßburger Hafenanlagen folgendes Bild: Zwei große Hafentempel, von denen einer oberhalb, der andere unterhalb der Straßburg-Kehler Rheinbrücken gelegen ist, und zwischen beiden der Verbindungskanal, der selbst ein über 3 km langes Hafensystem darstellt, von dem der Metzgeriorhafen abzweigt. Die gesamten Anlagen werden 360 ha nutzbares Gelände und 31 km Ladeufer umfassen und einen Jahresverkehr von 10—12000000 t ermöglichen.

Nun zur Frage der Finanzierung des Hafenneubaus! Die Kosten der Ausführung des ersten Bauabschnitts werden auf 168140000 Fr. veranschlagt. Wer soll diese beträchtlichen Kosten tragen? Die Stadt hatte zwar Metzgerior- und Rheinhafen aus ihren eigenen Mitteln anlegen lassen, aber diesmal sah sie trotz größter Opferbereitschaft sich dazu außerstande. Andererseits war es auch nicht ratsam, den neuen Hafen vom französischen Staat bauen zu lassen, da dann die beiden auf engste Zusammenarbeit angewiesenen Nachbarhäfen Eigentum verschiedener Körperschaften sein würden. Es mußte daher eine neue Form für die Aufbringung der Kosten und die Hafenverwaltung gefunden werden. Die Lösung dieses Problems ist so interessant, daß sie in der Schilderung der französischen Rhein-Hafenpolitik einen Platz verdient.

Bei der Wahl der Verwaltungsform waren zwei Schwierigkeiten zu überwinden. Sie mußte zunächst der übrigen Rheinläufe entsprechen. Die Rheinhäfen können in dieser Hinsicht weder mit den Seehäfen, die durch die Erhebung von Hafengebühren alimentiert werden, noch mit den französischen Umschlaganlagen, die nur von den Gebühren für die Benutzung der öffentlichen Umschlaganlagen leben, verglichen werden. Der Rheinhafen dagegen verkauft und vermietet Hafengelände an Privatunternehmen und zieht seine Einnahmen lediglich aus Verkaufserlös und Mietzinsen.

Die zweite Schwierigkeit ergab sich aus dem Umstand, daß die bisherigen Hafenanlagen Eigentum der Stadt waren. Da diese für die Anlagen die größten Opfer gebracht hatte, sträubte sie sich energisch, als ihr durch Verordnung des Generalkommissars der Republik in Straßburg (Commissaire Général de la République, Strasbourg) vom 7. Juli 1919 die Hafenverwaltung und -polizei entzogen und einer dem Generalkommissar unterstehenden Hafendirektion übertragen wurde. Diesem berechtigten Bestreben der Stadt, den Einfluß auf den Hafen zu bewahren, mußte die Neuorganisation der Hafenverwaltung Rechnung tragen.

Das geschah auf folgende Weise. Der Minister für öffentliche Arbeiten und die Stadt Straßburg schlossen am 25. Mai 1923 ein Abkommen, wonach die Hafenverwaltung einer neu zu gründenden juristischen Person des öffentlichen Rechts übertragen werden sollte. Am 13. März 1924 nahm die französische Kammer die Regierungsvorlage betreffs Gründung dieser Körperschaft unter dem Namen „Le Port Autonome de Strasbourg“ an. Die Leitung der Körperschaft liegt in den Händen eines Generaldirektors und eines fünfzehnköpfigen Verwaltungsrats und untersteht der Oberaufsicht des Staates. Der Generaldirektor wird auf Vorschlag des Verwaltungsrats im Einverständnis mit der Stadtverwaltung durch Verordnung bestimmt. Für den Verwaltungsrat ernennen je sechs Mitglieder Staat und Stadt,

eines der Generalrat des Departements Bas-Rhin, eines die Straßburger Handelskammer und eines die Syndikate der Hafnarbeiter. Der Generaldirektor des „Port Autonome“ ist nicht identisch mit dem Direktor der Betriebseinheit der Straßburg-Kehler Häfen.

Die Schaffung des „Port Autonome de Strasbourg“ ist übrigens eine Anwendung des französischen Gesetzes vom 12. Juni 1920 über die Autonomie des Seehandelshäfen. Nur ist die einflußreiche Rolle, die dort den Handelskammern zusteht, in diesem Falle der Stadt übertragen worden.

Der eigentliche Beweggrund für die Bildung des „Port Autonome“ war die Finanzierung des Hafenneubaus. Das Gesetz über den Hafenausbau stellt folgenden Kostenvoranschlag auf:

I. Bauabschnitt	Hafenbauten	100 790 000 Fr.
	Eisenbahnanlagen	67 350 000 „
		168 140 000 Fr.
II. Bauabschnitt	Hafenbauten	67 700 000 Fr.
	Eisenbahnanlagen	11 000 000 „
		78 700 000 „

Die Kosten der Eisenbahnanlagen tragen die elsass-lothringischen Bahnen. Die für den ersten Bauabschnitt noch verbleibenden Kosten betragen 100790000 Fr. Die Bürgschaft und den Zinsendienst für diese Summe bringt der Staat in den „Port Autonome“ ein. Die Einlage der Stadt besteht in den vorhandenen Hafenanlagen und dem Gelände für den neuen Hafentempel. Für die Bewertung dieser Sacheinlagen lagen zwei Methoden nahe. Man hätte veranschlagen können, was zu heutigen Preisen die bestehenden Hafenanlagen kosten würden, oder man hätte berechnen können, welchen Wert die von der Stadt nach und nach für die Hafenbauten aufgewendeten Summen heute haben würden. Man wählte jedoch einen anderen Weg. Vorausgesetzt wurde, daß der Wert eines Hafens von seiner nutzbaren Uferlänge abhänge. Diese beträgt sowohl für den städtischen Hafen wie für die Neuanlage des ersten Bauabschnitts 10½ km. Der Wert der städtischen Sacheinlage und der finanziellen Leistung des Staates wurde daher als gleich betrachtet.

Die Aufbringung der für den Bau erforderlichen Gelder soll durch Anleihen erfolgen, die der „Port Autonome“ aufzulösen ermächtigt wird. Diese Anleihen bleiben von Einkommensteuer und Effektenstempel befreit. Der Staat muß sie verzinsen und innerhalb 30 Jahren tilgen.

Vom Gewinn aus dem Hafenbetrieb soll die eine Hälfte einem Reservefonds, dessen Höhe auf 200000000 Fr. begrenzt ist, zugeführt werden, die andere Hälfte gleichmäßig zwischen Stadt und Staat verteilt werden.

Vom ersten Bauabschnitt ist bislang nur der Petroleumhafen in Angriff genommen worden. Die Arbeit ist im November 1924 an eine Pariser Baufirma vergeben worden und soll 1925 fertiggestellt sein.

Fassen wir noch einmal die Maßnahmen zur Vergrößerung des Straßburger Hafens zusammen! Es sind dies die Einbeziehung eines Teils des Kehler Hafens auf sieben bzw. zehn Jahre, die Verbesserung der bestehenden Hafenanlagen gemäß dem vorläufigen Programm und die Schaffung eines neuen Hafens in zwei Bauabschnitten nach dem endgültigen Projekt. Bei dem Feuerlohr, mit dem Frankreich die Förderung seines Rheinverkehrs betreibt, ist anzunehmen, daß dieser Hafenausbau nicht vergeblich sein wird. Das intensivere Verkehrsbedürfnis des vergrößerten Hinterlandes, die Verbesserung der Verbindungen zwischen diesem

und Straßburg, eine zielbewußte Zoll- und Frachttarifpolitik werden zusammenwirken, um dem Straßburger Hafen die erwartete Verkehrsvermehrung zu bringen. Und anderseits wird der vergrößerte Verkehr nicht nur die Stellung Straßburgs als Hafenplatz heben, sondern auch die Bedeutung der Rheinwasserstraße für die Wirtschaft des französischen Hinterlandes erhöhen, zum Aufschwung der französischen Rheinflotte beitragen und hierdurch die auf die ihn verwandten Mühen und Kosten reichlich vergelten.

Straßburgs Rheinhafenverkehr nach dem Kriege.

1913:	1 988 310 t
1918:	1 145 156 t
1919:	1 033 510 t
1920:	1 499 082 t
1921:	341 428 t
1922:	1 586 377 t
1923:	1 805 449 t

Die Rechtsnatur des Eisenbahnfrachtverkehrs nach deutschem Recht.

Von Regierungsrat Dr. jur. Karl Joseph, Mitgl. der Reichsbahndirektion Frankfurt a. M.

Die jüngste Rechtsprechung und mit ihr die neueste Wissenschaft (vgl. Rechtspr. der OLG. Bd. 40 S. 223/225, KG. 5. ZS. Urteil vom 1. November 1919 und Rundnagel „Haftung der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung und Lieferfristüberschreitung nach deutschem Recht“ Ausg. 1924) erkennen überlieferungsgetreu in dem Eisenbahnfrachtvertrag der EVO. einen Werkvertrag. Leider ist an keiner Stelle der Versuch einer Nachprüfung der überlieferten Auffassung unternommen worden. Wenn angenommen wird, daß die praktische Bedeutung der Frage (Rundnagel 1924, S. 2 Anm. 5 a. E.) nicht allzu groß sei, so liegt hierin eine Unterschätzung der Bedeutung der Frage sowohl nach ihrer praktischen, ganz besonders aber nach ihrer wissenschaftlichen Seite. Nach der praktischen Seite insofern, als die meines Erachtens zu Unrecht bestrittene Frage des Frachtspruchs der Eisenbahn bei ihr nicht zu verretendem Untergang des Gutes während der Beförderung „in erster Linie aus den Vorschriften über den Werkvertrag (§ 645)“ von Rundnagel a. a. O. § 30 V beurteilt wird.

Rechtsgedanken sind mit den sie umfassenden Rechtsbehandlungen im Fortschritt von Technik und Wirtschaft wandelbar. Das Wirtschaftsleben gebiert neue Rechtsformen und drängt auf Weiterentwicklung bestehender. Das gilt namentlich von der Verkehrswirtschaft, die an den Grenzen der Wirtschaft eines Volkes nicht halt macht, sondern, erfüllt von der leider zu spät gereiften Erkenntnis der Verflechtung der Wirtschaften aller Kulturenationen, mit dem Ziel der Vernichtung von Raum und Zeit die Allgegenwart von Person und Gut als ihr — allerdings unerreichtes — Ideal sieht. Das gibt der Weltverkehrswirtschaft einen internationalen Rechtswert. Rechtsformen und Rechtsbegriffe entwickeln sich als Kompromisse der verschiedensten Rechtsauffassungen und finden in völkerrechtlichen Vereinbarungen ihren Niederschlag. Dieser Umstand muß auf die Bildung der Rechtsbegriffe in der nationalen Verkehrswirtschaft rückwirken.

Sie kann es sich nicht leisten, einsame Wege zu wandeln, ohne ihren Einfluß in der Weltverkehrswirtschaft einzubüßen. Es ist eine leider viel gehörte Klage, daß in Deutschland für die Erkenntnis und Entwicklung des internationalen Privatrechts wenig geschehe. Die Wirkung in der Entwicklung des heimischen Rechts ist unverkennbar. In der Beurteilung der Rechtsnatur des Frachtvertrags als eines Werkvertrages macht sich dieser Mangel — nicht ausschließlich, aber als Mitursache — geltend. Mit modernen, entwicklungsfreudigen Rechtsanschauungen ist die Auffassung, der Frachtvertrag sei ein Werkvertrag und müsse nach den für ihn im BGB. (§ 631 ff.) gegebenen Vorschriften behandelt werden, nicht vereinbar.

Einmal widerspricht das der historischen Entwicklung des Eisenbahnfrachtvertrags. Es begegnet zwar keinem Zweifel, daß im römischen Recht der Vertrag über Transport von Sachen und Personen eine *locatio conductio operis*, d. h. einen Vertrag über entgeltliche Leistung eines Arbeitserfolges darstellt (vgl. Sohm, Institutionen 1901 S. 386 „Werkmiete“ und Salkowski, Institutionen 1898 S. 387 „Werkverdingung“). Aus jener *locatio conductio operis* hat sich der Werkvertrag des deutschen bürgerlichen Rechts entwickelt. In Ermangelung besonderer gesetzlicher Regelung galten zunächst seine Vorschriften auch für die rechtliche Beurteilung des gemeinen und des Eisenbahnfrachtvertrages (ebenso Eger, Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts 1896 2. Band, § 63 S. 366; Endemann, Das Recht der Eisenbahnen, 1886 § 109 S. 510). Erst das alte HGB. mit seiner folgenden EVO. — man kann in diesem Zusammenhange von den Betriebsreglements von 1865, 1870 und 1874 absehen — schufen für das Eisenbahnfrachtrecht eine von den bisher geltenden Vorschriften des Werkvertrags des bürgerlichen Rechts wesentlich abweichende Grundlage, und zwar im Zusammenhange mit der Regelung des gemeinen Frachtgeschäfts des HGB. Mit der Regelung des internationalen Eisenbahnfrachtverkehrs im Internationalen Übereinkommen (I. Ü.) vom 14. Oktober 1890 erschien eine Änderung der Vorschriften des alten HGB. über das Eisenbahnfrachtgeschäft und eine Revision der EVO. zweckmäßig, um beide Rechtsgebiete im Interesse einheitlicher Entwicklung in Einklang zu bringen. Es ist notwendig, sich hierbei zu erinnern, daß das Zustandekommen des I. Ü. im wesentlichen auf einem Kompromiß deutscher und französischer Rechtsauffassung über das Frachtrecht beruht. Daß dabei die eine oder andere Auffassung überwiegend zur Geltung gekommen sei, wird sich bei strenger objektiver Beurteilung kaum begründen lassen. Es dürfte auch unbeachtlich sein. Wie aus den bisherigen Ausführungen hervorgeht, hat nun das deutsche Frachtrecht sich aus dem dem römischen Recht entnommenen Werkvertrage entwickelt. Das französische Frachtrecht entspringt dem Mietrecht (vgl. Code civile Liv. III. Tit. VIII. Chap. III Du louage d'ouvrage et d'industrie Art. 1779—1799). Es ist dem ungenannten Verfasser der Abhandlung in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport (XII. Jahrg. Nr. 10, 30) zuzustimmen, daß im Code civile der Frachtvertrag einerseits dem Dienstvertrage, andererseits dem Werkvertrage geradezu entgegengestellt sei. Demselben Verfasser ist auch zuzustimmen, wenn er ausführt, auch das schweizerische Obligationenrecht könne den Frachtvertrag nicht als Werkvertrag, sondern lasse ihm in Art. 449 ff. eine besondere Regelung angedeihen. Wenn auch — entgegen der Auffassung dieses Verfassers — nicht zu verkennen ist, daß das I. Ü. ein internationaler, ein Völkerrechtsvertrag ist, der in jedem der Vertragsstaaten ein in das öffentliche und private Recht aufgenommenes Landesgesetz, also im Deutschen Reiche Reichsgesetz ist und damit in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des internationalen Privatrechts die Anwendung des Landesrechts erheischt, soweit nicht das I. Ü. durch eigene positive Vorschriften oder durch logische Interpretation seiner Absichten der