

THE
KYOTO UNIVERSITY
ECONOMIC REVIEW

MEMOIRS OF THE FACULTY OF ECONOMICS
KYOTO UNIVERSITY

VOLUME LVII NUMBER 2 (OCTOBER 1987) WHOLE NUMBER 123

**GRÜNDUNGSJAHRE DER RHEINKAMMERUNION—
UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG
DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER
ZU KÖLN (1)¹⁾**

Von Hisashi WATANABE*

I Einleitung

Im Mai 1949 wurde das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland verkündigt. Nur mehrere Monate darauf kam eine westeuropäische Organisation zustande, die Vereinigung der Handelskammern des Rheingebietes (abgekürzt: Rheinkammerunion), die heute aus 87 Kammern aus den Niederlanden, Belgien, Luxemburg, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, der Schweiz und Österreich besteht.²⁾ Sie sollte einen neuen Weg zur Inte-

* Professor an der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Kyoto.

- 1) Der Verfasser bezeigt seine aufrichtige Dankbarkeit Frau Dr. Klara van Eyll, der Geschäftsführenden Direktorin, und Herrn Jürgen Weise, Archivar am Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchiv zu Köln für ihre freundliche Unterstützung bei der Thematik und Materialsammlung. Der Verfasser ist auch Herrn Dr. Franz Greiß, dem Ehrenpräsidenten der Industrie- und Handelskammer zu Köln, zu großem Dank verpflichtet, der jenem teure Gelegenheit gewährte, mit ihm Interview zu führen.
- 2) Nach dem *Jahresbericht 1985 der IHK zu Köln* bezieht sich die Union, die sich nun als "ein internationales Forum" bezeichnet, nicht nur auf das Rheingebiet, sondern auch auf das Rhône- und Donaugebiet. Diese westeuropäische Kammerunion überblickt also nicht nur die Nordsee, sondern auch das Mittelmeer und das Schwarze Meer. Für die Entstehungsgeschichte der Rheinkammerunion wurde ein Heft anlässlich ihres 25jährigen Bestehens 1974 herausgegeben. In der *Mitteilung der IHK zu Köln*, 29. Jg., Nr. 12, 15. Juni 1974, ist auch ein Sonderartikel, 25 Jahre Union der Rheinkammer, zu finden.

gration der westeuropäischen Wirtschaft durch Umgestaltung eines sich auf historische Bindung bezogenen Wirtschaftsraums entlang dem Rheinstrom weisen. Die Rheinkammerunion ist eine internationale, aber private Körperschaft geblieben, d. h., ein Versuch der Teilintegration der westeuropäischen Wirtschaft *von unten*, in deren Genesis sich die regionale Interessenlage einzelner Kammerbezirke abspiegelte.

Zwar wirkten verschiedene Kräfte für die Gründung dieser Institution zusammen. Persönliche Initiative gab aber dazu einen entscheidenden Anlaß, die sich mit dem Namen eines Holländers, K. P. van der Mandele, des Präsidenten der Industrie- und Handelskammer zu Rotterdam (damals Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuid-Holland, heute Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en Beneden-Maas te Rotterdam) verband. In einem Vortrag, den er am 20. 1. 1949 an der Universität zu Köln hielt, nachdem er schon vor mehreren Monaten die gleiche Idee in der Schweiz vorgelegt hatte, erörterte er sein Konzept über eine neu zu schaffende westeuropäische Organisation zum ersten Mal gegenüber den Deutschen. Daher soll die vorliegende Studie mit Untersuchung seines Vortrags anfangen. Zuvor müßte aber auf die allgemeine Situation bis Ende 1948 im Rahmen dieser Problematik kurz zurückgeblickt werden.

Nach der bedingungslosen Kapitulation 1945 wurde das Deutsche Reich in vier Zonen unter jeweiligen Militärregierungen der Besatzungsmächte geteilt. 1947 kam aber das Vereinigte Wirtschaftsgebiet (Bizone) der amerikanischen und britischen Zonen zustande. Das war der Ansatz zu Teileinheit Deutschlands im westlichen Gebiet, daher auch der Ansatz zur endgültigen Teilung Deutschlands in die BRD und die DDR. Anläßlich des deutschen Anschlusses an den Marshall-Plan und der Durchführung der Währungsreform 1948 schloß sich noch die französische Zone an die Bizone an, womit das trizonale einheitliche Gebiet (Trizone bzw. Trizonesien)³⁾ entstand, woraus dann 1949 die BRD wurde. Seit 1948 bestanden also zwei Deutschland wirtschaftlich, deren Einheit nun nicht mehr in Aussicht genommen werden konnte.

1948 wurde eine Organisation der Empfängerländgr des Marshall-Plans, "Organization for European Economic Cooperation" (OEEC) gegründet, worin die drei westdeutschen Besatzungszonen durch die Militärgouverneure vertreten wurden. Durch die zweimaligen Londoner Sechsmächte-Konferenzen auch 1948 wurde die internationale Kontrolle der Kohle- und Stahlproduktion des Ruhrgebietes, worin die drei Westzonen auch durch ihre Militärregierungen vertreten werden sollten, schon vorhergesehen. Angesichts der anlaufenden Integration eines westlichen Deutschlands in die westeuropäische Wirtschaft, wurden benachbarte kleinere Staaten, die zwar vom NS-Deutschland besetzt worden waren, doch keine Besatzungsmacht des zusammengefallenen Deutschlands waren, nun gezwungen, ihre Einstellung gegenüber einer neuen Konstellation festzulegen.

Was den Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft anbetrifft, ist es schon bekannt, daß es keineswegs der Industriesektor, sondern der Verkehrssektor war, der durch den verlorenen Krieg am schwersten zerstört wurde.⁴⁾ Neben der Reichsbahn waren Wasserwege

3) Harald Winkel, *Die Wirtschaft im geteilten Deutschland 1945-1970*, Wiesbaden 1974, S. 25.

4) *Ebenda*, S. 152; Werner Abelshausen, *Wirtschaftsgeschichte der Bundesrepublik Deutschland 1945-1980*, Frankfurt/M. 1983, S. 21.

für Binnenschifffahrt Hauptziele der Bombardierung durch die Alliierte Armee. Am Kriegsende war der Schiffsverkehr auf dem Rhein fast vernichtet.⁵⁾ Zwar wurde der Rheinverkehr schon ab September 1945 wiedergeöffnet und durch konzentrierte Bemühungen bis Ende 1948 beträchtlich rekonstruiert.⁶⁾ Er blieb jedoch immer ein Engpaß im Verkehrssektor für den Wiederaufbau der westdeutschen Wirtschaft.⁷⁾

Es ist auch nicht zu übersehen, daß die Niederlande damals einen hektischen Interventionskampf gegen die Unabhängigkeitsbewegung in der neugeborenen Republik Indonesien führten. Die zweimaligen "Polizeiaktionen" 1947 und 1948 um Rekolonialisierung des ehemaligen Niederländischen Indiens scheiterten jedoch. Auf der Round-table-Konferenz von Den Haag 1949 wurden die Niederlande gezwungen, die Souveränität der Vereinigten Staaten von Indonesien anzuerkennen. Also hätte van der Mandele Grund genug, sich mit Krisenbewußtsein nun an die europäischen Nachbarländer zu wenden.

II Der Vortrag von van der Mandele

Mit Absicht befaßte van der Mandele in seinem Kölner Vortrag,⁸⁾ dessen Titel "Der Rhein, Bindung Europas" hieß, sich damit, sich einen Einblick in die europäische Geschichte zu verschaffen und ausführlich zu erörtern, wie schwierig es wäre, eine politische Einheit in Europa zu erzielen. Das wäre nicht nur als offenbare Kritik an jener schonungsloser Besatzungspolitik des NS-Deutschlands in den Niederlanden, sondern auch als verschleierte Kritik an der Besatzungspolitik der britischen Militärregierung in ihrer Zone zu interpretieren. Im Gegensatz zu seiner negativen Betrachtung über jeden Versuch politischer Einheit Europas unterstrich er dann die Notwendigkeit der wirtschaftlichen Kooperation auch ohne staatliche Bindung. Dabei verfehlte er nicht, auf seine Erkenntnis der derzeitigen kritischen Situation seines Landes hinzuweisen. Er fügte seine Skizzierung über den status quo der Niederlande in seine Rede hinein:

"Holland hat im Krieg viel mehr gelitten als Belgien. Bei uns ist sehr viel vernichtet, teils durch Bombenangriffe, teils durch Unterwassersetzen und teils durch Aufblasen zwecks Verteidigungsmaßnahmen. Ganze Strecken längs der Küste sind dem Erdboden gleichgemacht. Außerdem wurden wir durch Hitler nicht als besetztes Gebiet sondern als einverleibte Westmark betrachtet und wurden daher weit mehr als Belgien gebrandschatzt Obendrein müssen wir in Indonesien einen kostbaren Polizei-Apparat unterhalten, der uns viele wertvolle junge Arbeitskräfte und wichtiges Material entzieht."

Noch fügte er hinzu, daß die Niederlande immer sehr viel mehr auf ihr Hinterland,

5) Der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West in Münster, *Information*, o. J., Abb. 21: Entwicklung des Rheinverkehrs (1900-1976).

6) Winkei, *a. a. O.*, S. 3 u. 157; Roland Hoederath, *Großbritannien und das internationale Rheinregime*, Berlin 1981, S. 102 u. 107; Abelshauser, *a. a. O.*, S. 42f. Winkel bemerkt aber, daß die Schifffahrt auf dem Rhein behelfsmäßig schon im August 1945 wieder aufgenommen werden konnte.

7) Abelshauser, *a. a. O.*, S. 36f.

8) Akten des Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchivs zu Köln (RWWA), Abt. 1, Nr. 888, Fasz. 2.

Deutschland, angewiesen waren als ihre südlichen Nachbarn, schon deshalb, weil sie in erster Linie ein Handels-, Transit- und Krediteurland waren. Es wäre daher nun von "Wiederbelebung und Wiederaufbau des Rheingebietes, des Rückgrats von Europa" die Rede. Dabei war er sich dessen voll bewußt, daß der Wiederaufbau ihres Hinterlandes für denjenigen der Niederlande unentbehrlich war. Seiner Ansicht nach könnte paralleles Vorgehen der Rekonstruktionsphase der Wirtschaft in den beiden Ländern doch erst durch rechtzeitigen und zweckmäßigen Wiederaufbau des Rheinverkehrs wohl gewährt werden. Zwar sei der Rhein das Rückgrat von Europa, wesentlich aber dasjenige der Interessengemeinschaft Niederlande-Deutschland. Um so mehr lag ihm wohl an, ob der Rheinverkehr bei den Wiederaufbauprozessen der beiden Länder jene historisch bewiesene Achsenrolle spielen könnte. Er hatte guten Grund, sich darum zu sorgen, weil die britische Besatzungspolitik wesentlich von zentralistischer Einstellung geprägt war.⁹⁾ Großbritannien regierte seine Besatzungszone im nordwestdeutschen Raum als administrative Einheit. Regionale Differenzierung innerhalb der britischen Zone wurde dabei nicht so sehr beachtet wie in den anderen westlichen Zonen, was unvermeidlicherweise, wenn auch ohne Absicht, die Rekonstruktion der autochthonen Interdependenz zwischen den niederrheinischen und Rheinmündungsräumen wesentlich verhindern könnte, indem solch eine Politik jenen forcierte, wirtschaftlich ungünstige Beziehung mit dem deutschen Nordseeraum zu übernehmen. Tatsächlich blieb der Außenhandel der Niederlande mit den drei westdeutschen Zonen bis 1948 hinein noch ganz bescheiden. Erst nach der Gründung der BRD wurde der westdeutsch-niederländische Handel rasch wiederhergestellt.¹⁰⁾

Zwar ist es nicht zu verleugnen, daß Großbritannien die Initiative für den Wiederaufbau der Rechtsordnung des Rheinverkehrs ergriff. Kurz nach dem Kriegsende setzte es zunächst die British Rhine Transport Control in Duisburg ein und dann gründete dort das "Rhine Interim Working Committee" mit den Vereinigten Staaten, Frankreich, Belgien und den Niederlanden zusammen.¹¹⁾ Dieses Komitee war als ein provisorisch substituierendes Organ für die außer Funktion gesetzte Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu betrachten, die aber im November 1945 ihre Tätigkeit wieder aufnahm, worin die drei deutschen Besatzungszonen durch die Militärregierungen vertreten wurden. Soweit hätte die britische Besatzungspolitik in der Hinsicht der Rechtsordnung eine gewisse positive Bedeutung für den Wiederaufbau der niederländischen Wirtschaft haben können. Wirtschaftspolitisch aber dürfte sie kaum für proniederländisch gegolten haben.

Wenn man diesen Umstand in Berücksichtigung zieht, klingt die Rede von van der Mandele eher patriotisch als paneuropäisch, erst Recht, wenn er die Rivalität zwischen den Niederlanden und Belgien erwähnte. Sein Vortrag war aber sehr vorsichtig konstruiert. Er bemühte sich, Zuhörern den Eindruck zu geben, als ob er der Meinung wäre, daß das Schwergewicht der internationalen Kooperation für die Rekonstruktion des Rheinverkehrs

9) Winkel, *a. a. O.*, S. 15.

10) Abelshauser, *a. a. O.*, S. 29; Alan S. Milward, Großbritannien, Deutschland und der Wiederaufbau Westeuropas, in: Dietmar Petzina und Walter Euchner (Hrsg.), *Wirtschaftspolitik im britischen Besatzungsgebiet 1945-1949*, Düsseldorf 1984, S. 32.

11) Hoederath, *a. a. O.*, S. 102f.

zunächst nicht am Niederrhein, der bedeutendsten Strecke für die Niederlande, sondern vor allem am Oberrhein beziehungsweise am Hochrhein gelegt werden sollte. Er gab als Beispiele der Aufgabe für den Wiederaufbau des Rheingebiets an:

“Wir denken dabei in erster Linie an die Anfüllung, Verbesserung und Modernisierung der Rheinflotte; an die Wiederherstellung und den Neubau von Häfen, Kranen, Tank-Installationen und Umschlagsplätzen; ferner an die Verbindung von Basel nach dem Bodensee, wodurch die süddeutschen Staaten und Österreich für die Rheinschifffahrt zugänglich gemacht werden. Kanalisiert man den Rhein zwischen Basel und Bodensee, so kommt man automatisch zur Entwicklung von Schleusen, Staudämmen und Kraftwerken, die ihrerseits wieder diverse neue Industrien befördern und anziehen werden. Ein weiteres Projekt ist die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanales, der in Hinblick auf die Entwicklung in den Donau-Staaten ein wichtiges Moment für den “Anschluß” von Österreich an die westeuropäische Welt werden dürfte. Ein anderer Plan, der teilweise schon im Angriff genommen ist, ist der Bau des großen lateralen Kanales (le grand canal d’Alsace), der von Kembs, eben unterhalb Basel, bis Straßburg parallel dem Rhein verlaufen soll.¹²⁾ Außerdem müßte der Möhnedamm wieder in Betrieb genommen werden, wodurch die ganze Wuppertal [Ruhr]-Industrie erneut von Kraft und Licht versehen wird. Und Pläne zur Normalisierung und Kanalisierung der Mosel sind, . . . , in Vorbereitung”

Wenn allgemeine Verbesserung und Erneuerung des Rheinverkehrs und Erwähnung vom Möhnedamm ausgeklammert werden, bezog sich sein Vorschlag nicht auf die an die Niederlande angrenzende britische Zone, sondern die amerikanische bzw. die französische Zone. Auf diese Weise hätte er eine etwaige nationale Farbe seines raumpolitischen Konzepts möglichst dämpfen wollen und wandte sich an die französische Zone, weil sie nun das längste Rheinufer erhielt, und die amerikanische Zone, weil er sicher war, daß die Amerikaner für die Finanzierung der großzügigen Projekte gerne die Marshall-Plan-Mittel zur Verfügung stellen würden, erst recht, wenn die Projekte auch die amerikanische Zone betrafen und zwar eine strategische Bedeutung angesichts der kritischen Situation in Osteuropa behaupten könnten. Damit hätte er aber auch seine Unzufriedenheit mit der britischen Raumpolitik in ihrer Besatzungszone schweigenderweise ausdrücken wollen.

Am Ende seines Vortrags kam van der Mandele zu seinem Vorschlag:

“Wir müßten meines Erachtens sofort an die praktische Arbeit gehen und gleich-

12) Ursprünglich gab der Anfang des Baus des Rheinseitenkanals nach dem ersten Weltkrieg zunächst L. H. van der Schalk-Schuster und dann van der Mandele den Anlaß zum Konzept, den Wasserhaushalt des Rheins durch eine “Rhine-Ruhr-Valley Corporation” in Anlehnung an jene Tennessee Valley Authority zu schützen, zu verwalten und zu entwickeln, weil das natürliche Regenerationsvermögen des Flusses durch diesen Kanal ernstlich gestört worden ist. A. J. Teydthiné Stakenburg, *Beeld en Beeldenaar Rotterdam an Mr. K. P. van der Mandele*, Rotterdam 1979, p. 161. Der Verfasser dankt sowohl Herrn Dr. Greiß als auch Frau Dr. van Eyll dafür, daß sie ihm diese niederländische Literatur mit dem ins Deutsche übersetzten Text zusammen zur Verfügung gestellt haben.

zeitig unseren Ländern anheimgeben durch Vertrag eine aus allen Rheinuferstaaten zusammengesetzte Rhein-Kommission ins Leben zu rufen, der wir unsre Pläne unterbreiten können, die die Kontrolle ausübt und die uns Praktiker mit der Durchführung der vereinbarten Projekte belastet"

Mit dieser Idee, deren Töne nicht nur von unternehmerischer Ehrgeizigkeit und realpolitischer Einsicht, sondern auch von kaufmännischer Sachlichkeit geprägt waren, wandte sich van der Mandele zunächst an die Schweiz, dann an Westdeutschland. Seine Aktion erschien den Deutschen als Versöhnungsinitiative aus dem einst von ihnen eroberten Nachbarland her, so daß sie um so begeisterten Anklang unter ihnen finden konnte. Es ist doch nicht zu übersehen, daß van der Mandele in der Schweiz die Uraufführung seines Vortrags machte,¹³⁾ womit er sicherlich unter der damaligen politischen Situation möglichst reibungslos seine Kampagne in Angriff nehmen wollte, weil die Aussicht seines Unternehmens eben dort wegen ihrer Neutralität am sichersten angetastet werden könnte. Es war jedoch nicht gewährleistet, daß die Interessenlage des Rheinmündungskönigreichs und diejenige der Rheinursprungsföderation miteinander immer leicht übereinstimmen könnten.

III Die Kölner Aussprachen mit van der Mandele

Nachdem van der Mandele einige Tage später auch noch in Mannheim einen gleichen Vortrag wiederholt hatte,¹⁴⁾ fand eine vertrauliche Aussprache eines kleinen Wirtschaftlerkreises mit ihm über die von ihm vorgeschlagenen Pläne in Köln statt.¹⁵⁾ Daraufhin übernahm er, die Interessenten in anderen Ländern zusammenzubringen, während die Industrie- und Handelskammer zu Köln zusagte, die Interessenten auf deutscher Seite zu finden. Damit gelang es van der Mandele nun, einen vertrauten Partner auf der deutschen Seite herauszufinden, nämlich Franz Greiß, den Präsidenten der Kammer Köln. Als Duett der Präsidenten der beiden bedeutendsten Kammern am Rhein lief ein panrheinisches Unter-

-
- 13) Van der Mandele selbst erwähnte in seinem Kölner Vortrag, daß er vor einigen Monaten bei den Schweizern über diese Ideen gesprochen hatte und daß sie ihre begeisterte Mitarbeit zugesagt hatten. Der Text seines Vortrags, der sich "Der Rhein—Rückgrat von West-Europa" betitelt und den er in Basel am 12. 10. 1948 hielt, befindet sich im RWWA 1-327-4. Dabei ist der Ton etwas anders als beim Kölner Vortrag. Vor allem unterstrich er in Basel die Bedeutung der niederländisch-schweizerischen Achse und schlug schon den Plan einer Rhine and Ruhr Development Corporation vor, deren Erwähnung im Kölner Vortrag jedoch noch nicht zu finden ist. Nach dem Brief von Hildebrand, Geschäftsführer der Kammer Mannheim, wurde der Basler Vortrag in einer schweizerischen Verkehrszeitung "Transport" vom 11. 12. 1948 veröffentlicht. Auch der Kölner Vortrag wurde auszugsweise in der Badischer Zeitung vom 27. 1. 1949 veröffentlicht. RWWA 1-889-1: Brief von Hildebrand an die Kammern Karlsruhe und Heilbronn vom 24. 2. 1949. Trotz der gegen seinen Willen stattgefundenen Veröffentlichungen wurde zunächst unbedingte Vertraulichkeit über diese Angelegenheit von ihm gefordert.
- 14) Ebenda. Nach dem obengenannten Brief von Hildebrand soll eine Aussprache mit van der Mandele im Rahmen des Präsidiums der Kammer Mannheim stattgefunden haben, wobei er in konzentrierter Form nochmals seine in den schon in Basel und Köln gehaltenen Vorträgen niedergelegten Pläne entwickelte.
- 15) RWWA 1-889-1: Einladungsbrief von Greiß und Hilgermann.

Tabelle 1 Anwesenheitsliste der Besprechung vom 21. 2. 1949

Kammern	Namen
Rotterdam	Präsident K. P. van der Mandele Generalsekretär K. Lichtenauer
Bonn	Direktor v. Lom
Duisburg	Hauptgeschäftsführer Herker Wüssig
Düsseldorf	Hauptgeschäftsführer Bohley Philipp
Frankfurt	Kommerzienrat C. Presser
Koblenz	Hauptgeschäftsführer von Poll
Köln	Präsident Franz Greiß Vizepräsident Gustav Bredt Hauptgeschäftsführer Hilgermann Ernst Voigt
Krefeld	Bohnen
Ludwigshafen	Vizepräsident Hermann Fernholz
Mannheim	Präsident Hammerbacher Geschäftsführer Hildebrand
Neuss	Präsident Wilh. Werhahn Hauptgeschäftsführer Flecken
Trier	Breitbach
Andere Teilnehmer	Prof. Berkenkopf Direktor Walter Hoven Waldemar Freiherr von Oppenheim Achilles Luterotti

nehmen nunmehr an. Bei der Aussprache waren die deutschen Teilnehmer der Meinung, daß Besprechungen über diesen Fragenkomplex auf deutscher Seite nur unter dem Gesichtspunkt völliger Gleichberechtigung und nur unter der Voraussetzung erfolgen könnten, daß die mit der Besetzung zusammenhängenden Einschränkungen für die Deutschen abgebaut waren und eine weitgehende Souveränität Deutschlands wieder bestünde. Die Deutschen wollten die Initiative des Niederländers auch als ein Anlaß zum Abbau der Beschränkungen durch den besetzten Status ausnutzen, womit van der Mandele aber schon gerechnet haben mußte.

Anläßlich einer neuen Reise von van der Mandele nach Frankreich und in die Schweiz lud die Kammer Köln 13 Kammern in den drei Zonen zu einer Besprechung mit ihm in Köln am 21. 2. 1949 auf dem Dampfer Bismarck ein. Eingeladen wurden die Kammern Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Neuss, Bonn, Koblenz, Trier, Mainz, Frankfurt, Mannheim, Ludwigshafen, Freiburg, Konstanz und die Arbeitsgemeinschaft Frankfurt und die Kammervereinigung Düsseldorf.¹⁶⁾ Bei der Besprechung, woran Kammerleute wie in der

16) Ebenda: Protokoll über die Besprechung vom 21. 2. 1949.

Anwesendenliste und auch der Geschäftsführer der Kammer Rotterdam, K. Lichtenauer, teilnahmen, wies van der Mandele in seinem einleitenden Referat darauf hin, daß es ihm nicht um die Bildung einer neuen internationalen beratenden Organisation, sondern um die Bildung einer Rhine-Development-Corporation ginge. Als Aufgaben einer solchen Korporation gab er diejenigen an, die er schon in seinem Kölner Vortrag am 20. Januar erwähnt hatte. Seiner Ansicht nach sollte die Rhine-Development-Corporation als eine nicht gewinnbringende, private Vereinigung der rheinischen Handelskammern gegründet werden.

Dann äußerten sich die deutschen Teilnehmer über seinen Plan. Bohrey stimmte den vorgeschlagenen funktionellen Aufgaben zu, weil die Schwierigkeiten, die aus der politischen Sphäre kommen würden, auf diese Weise ferngehalten würden. Greiß stellte fest, daß zuerst die Zustimmung aller Beteiligten, nämlich der Österreicher, Schweizer, Franzosen, Belgier und Holländer vor einem praktischen Anfang vorliegen müßte und daß Deutschland auf der Basis der Gleichberechtigung mitarbeiten würde. Werhahn unterstrich, daß eine Vorbedingung für die internationale Zusammenarbeit die freie Bestimmung des Verkehrswegs durch den Kaufmann, vor allem Wiedereinschaltung der Rheinmündungshafen wäre und das eine vor der Gründung der Gesellschaft zu lösende Aufgabe wäre. Er empfahl die Beschränkung auf ein Projekt, und zwar zunächst auf die Kanalisierung der Verbindung Basel und Konstanz. Zwar scheint es etwas paradox, daß der Präsident einer niederrheinischen Kammer die Kanalisierung des Hochrheins für die allererste Aufgabe der zu gründenden Organisation hielt. Er verfehlte jedoch nicht, darauf hinzuweisen, daß die historische Verflechtung der niederrheinischen und niederländischen Wirtschaft unter der Lenkung der Besatzungsregierung litt.

Nun erklärte van der Mandele wieder, daß ihm ein freier Zusammenschluß und gelegentliche Zusammenkünfte vorschwebten, daß das vordringlichste Projekt aus der Fülle der Aufgaben zu wählen wäre, wobei die Gleichberechtigung anerkannt werden müßte und daß das Projekt Basel und Konstanz ebenfalls nach seiner Ansicht die allererste Aufgabe wäre. Er fügte hinzu, daß die niederländische Regierung wohlwollend gegenüber seinen Absichten stünde,¹⁷⁾ daß die Schweiz mitarbeitete, daß er mit den Franzosen, insbesondere mit dem Präsidenten der Handelskammer Straßburg, in diesen Tagen sprechen würde und auch mit den Belgiern in Kürze Fühlung nehmen würde, und daß für all das die Zustimmung der deutschen Kammern eine wesentliche Unterstützung wäre. Gelegentlich gab er noch zu, daß Gegensätze bereits entstanden wären und verwies unter anderen auf die Konkurrenz zwischen Rotterdam und Antwerpen. Er sah die wichtigsten Tätigkeiten der Rhine-Development-Corporation darin, daß sie "Promoter" für die zu erledigenden Arbeiten sein sollte. Seiner Meinung nach sollte sie vor allem Schiffe kaufen und verkaufen, bauen lassen und wieder veräußern, Reparaturen durchführen, auch als Holding-Gesellschaft auftreten, Elektrizitätswerke bauen und kontrollieren. Zur Frage der Finanzierung stellte er fest, daß ein Grundkapital beigebracht werden müßte. Seiner Erklärung nach

17) Aus dem Konzept "Rhine-Ruhr-Valley-Corporation" wurde der Plan "Rhine-Development-Corporation" durch Beratung mit Paul Rijkens, Mitglied des außerordentlichen Beratungsausschusses der niederländischen Regierung. Auch mit dem niederländischen Außenminister H. J. van Roijen wurde der Plan schon besprochen. Stakenburg, *a. a. O.*, S. 161.

wären Finanzgruppen in kapitalstarken Ländern wie in Holland und England bereit, mitzuwirken. Er sagte, er hätte sich über sein Ziel mit den höchsten Stellen in England schon besprochen, die grundsätzlich zugestimmt hätten. Überdies versicherte er, daß Amerika am Rhein-Main-Donau-Kanal genau so interessiert wäre wie am Projekt Basel-Konstanz und daß die Zustimmung der Amerikaner eben mit solchen großzügigen Programmen zu erreichen wäre. Er erwartete, daß die Rhine-Development-Corporation bei der Ausleihung des Geldes vermittelnd tätig sein würde. Aus seiner Erklärung ergibt sich, daß er sich über diese Angelegenheit nicht nur mit der niederländischen Regierung, sondern auch mit den Amerikanern und den Briten schon ziemlich eingehend beraten hätte.¹⁸⁾

Nun nahmen die deutschen Teilnehmer wieder das Wort. Poll berichtete über den Stand der Kanalisierung der Mosel und erklärte, daß positive Ergebnisse durch Zusammenschluß der Moselkammern zu einer Arbeitsgemeinschaft zur Kanalisierung der Mosel und insbesondere durch Mitarbeit der Kammer Luxemburg erzielt worden wären. Presser berichtete über die Leistung der Interessengemeinschaft für den Rhein-Main-Donau-Kanal der anliegenden Städte. Eine optimistische Aussicht legte er dabei vor, daß die von dieser Interessengemeinschaft ausgelegte Anleihe voll gezeichnet werden dürfte. In der Diskussion stimmten die Teilnehmer miteinander darüber überein, daß die Finanzierung als die wichtigste Frage anzusehen wäre und daß man nicht ganz optimistisch sein dürfte, um Marshall-Plan Gelder heranzukriegen. Die Teilnehmer waren sich darüber einig, daß die Interessen der einzelnen Länder auf unpolitischer Basis abgestimmt werden sollten und daß die Projekte um so vorsichtiger mit Wirkung sowohl der Techniker als auch der Wirtschaftler ausgearbeitet werden sollten.

Nach eingehender Aussprache kamen die Anwesenden zur Auffassung, daß es nicht zweckmäßig wäre, vor Bildung der Rhine-Development-Corporation einige wirtschaftspolitische Probleme, etwa wie die Einschaltung der Beneluxhäfen und der Ausnametariffe, zu klären. Es wurde dann für zweckmäßig gehalten, deutscherseits zunächst eine Studienkommission zu bilden, die die Projekte in unverbindlicher Form ausarbeiten würde, während dessen van der Mandele sich mit dem Entwurf des Statuts befassen würde.

Die Diskussion wurde von Greiß wie folgend zusammengefaßt:

- 1) Dem Plan von van der Mandele wurde von den Beteiligten zugestimmt.
- 2) Van der Mandele würde die Besprechung außerhalb Deutschlands fortsetzen und versuchen, die Zustimmung der anderen Staaten zur Mitarbeit zu erhalten.
- 3) Die deutsche Studienkommission würde sobald wie möglich gegründet werden, wobei außer technischen Fachleuten auch Finanzleute mitwirken sollten.
- 4) Die erste Besprechung der Fachleute sollte möglichst bald erfolgen. Erst dann, wenn die rheinischen Kammern mit den außerdeutschen Kreisen zusammengekommen waren, würden sie unter Herstellung des großen Ziels der Rhine-Development-Corporation mit bestimmten Projekten an die Öffentlichkeit herantreten und die psychologischen Voraussetzungen zur Erreichung dieser Ziele schaffen.

Der Beschluß zur Bildung der Studienkommission wurde einstimmig angenommen.

18) Vgl. *ebenda*. Der Vorschlag war schon auch den britischen und französischen Regierungen vorgelegt, die ihn günstig beurteilt hatten.

Die Kammer Köln sollte die Federführung in dieser Frage behalten. Als Tagungsort für die erste Zusammenkunft der Studienkommission wurde Koblenz vorgesehen. Erst vier Monate nach dem Vortrag von van der Mandele in Basel, aber schon einen Monat nach seinen Vorträgen in Köln und Mannheim wurde das Projekt in Bewegung gesetzt und die Zusammenarbeit der Rotterdamer und Kölner Kammern wurde nun festgelegt, also nunmehr die niederländisch-niederrheinische Achse.

Wohl wäre es nicht verwunderlich, daß eine gewisse Meinungsverschiedenheit unter deutschen Kammern, vor allem zwischen den Kammern Köln und Mannheim von vornherein zu bemerken war. Als die federführende Kammer in Württemberg-Baden für diese Angelegenheit machte die letztere die erstere bei der Kölner Aussprache darauf aufmerksam, daß die Kammern Karlsruhe und Heilbronn zu der Kölner Veranstaltung eingeladen werden sollten. Am 24. Februar setzte die Kammer Mannheim die beiden Kammern davon in Kenntnis.¹⁹⁾ Dabei gab sie als Beispiel der gemeinten Projekte dasjenige an, worüber keine Erwähnung im Protokoll, das von der Kammer Köln gefertigt worden war, zu finden war. Die Kammer Mannheim zählte auf:

„Ausbau des Hochrheins von Basel nach dem Bodensee, eine Rhein-Donau-Verbindung über den Main und bzw. oder über den Neckar, Ausbau des französischen Rheinseitenkanals, Aufbau und Modernisierung der Rheinflotte u. a. mehr.... Für den württembergisch-badischen Bereich ist.. als etwaiges Ausbaubjekt der Rhein-Neckar-Donau-Kanal vorgeschlagen worden“.

Soweit hätte sie mit dem Protokoll nicht ganz zufrieden sein können. Immerhin teilte sie aber auch mit, daß der Ausbau des Hochrheins ihr mit Recht die größte Aussicht auf allgemeine Aufnahme zu haben schiene.

Außerdem schlug die Kammer Freiburg vor, auch die Kammer Lahr, zu deren Bezirk der Rheinhafen Kehl gehörte, und die Kammer Schopfheim, zu deren Bezirk der Rheinhafen Weil gehörte, zu den Vorarbeiten heranzuziehen.²⁰⁾ Wohl bemerkten die oberrheinischen Kammern ein Ungleichgewicht in der Teilnehmerliste der Kölner Aussprache. Nur vier aus den oberrheinischen Kammern waren zu finden unter insgesamt 22 deutschen Teilnehmern und kein Teilnehmer war aus Mainz, Freiburg und Konstanz. Eine überwiegende Anwesenheit der niederrheinischen und ungeteilte Aufnahme des Ausbaus des Hochrheins als das erste Projekt machen merkwürdigen Kontrast.

Inzwischen wurde der Termin für die erste Zusammenkunft der Studienkommission, der zunächst für den 1. April vorgesehen war, auf Ende April verschoben. Die Kammer Köln teilte der Kammer Koblenz mit, daß der Grund der Verschiebung darin läge, daß die Niederländer die gemeinsame Tagung mit den Deutschen nicht Ende April, sondern erst später veranstalten könnten.²¹⁾ Daraus wäre zu entnehmen, daß eine gewisse Mei-

19) RWWA 1-889-1: Briefe von der Geschäftsführung der Kammer Mannheim an die Kammern Karlsruhe und Heilbronn vom 24. 2. 1949.

20) Ebenda: Brief vom Präsidenten und der Geschäftsführung der Kammer Freiburg an die Kammer Köln vom 18. 3. 1949.

21) Ebenda: Brief von der Kammer Köln an die Kammer Koblenz vom 15. 3. 1949.

nungsverschiedenheit über die Unternehmung von van der Mandele eventuell sogar auch unter seinen Landsleuten vorhanden war.

In seinem persönlichen Schreiben an Greiß teilte van der Mandele mit, daß es seinerseits nur Schritt für Schritt ginge und daß man Geduld haben müßte.²²⁾ Immerhin hätte er einen Tag zuvor einen positiven Brief von Straßburg erhalten. Weiter hätte er, so schrieb er, mit dem amerikanischen Botschafter W. A. Harriman, der damals Hauptleiter des Marshall-Plans war, anlässlich seines Kurzen Aufenthaltes in den Niederlanden Fühlung genommen und mit ihm verabredet, daß er Harriman in Paris zu diesem Zweck aufsuchen würde.²³⁾ Überdies hätte er sowohl mit dem britischen Botschafter Philip Nicolo als auch mit einigen Autoritäten in den Niederlanden eine weitere Unterredung.

IV Vorbesprechung in der Kammer Köln

Inzwischen lud die Kammer Köln die Sachverständigen für die Kölner Wirtschaft, wie in der Tabelle gezeigt, zu einer Vorbesprechung ein, um die Pläne zu erörtern, die von Seiten Kölns auf der ersten Tagung der Studienkommission vorgelegt werden sollten.²⁴⁾ Heinrich Ludewig an der Firma Arend van de Poll teilte der Kammer seine Absage mit und erzählte dabei über sein starkes Interesse für die Getreide- und Futtermiteleinfuhr über die Rheinmündungshäfen.²⁵⁾ Einen Tarif, wie in der Tabelle gezeigt, fügte er seinem Brief bei. Er erörterte, daß die Einfuhr dieser Massengüter für den großen Bedarf des nieder-rheinischen Gebiets überwiegend von Rotterdam und Antwerpen vorgenommen werden müßte und daß dasselbe für die süddeutschen Rheinplätze gälte, aber für die westfälischen Plätze Dortmund, Münster, Hamm dagegen die Einfuhr über Emden in Vorschlag zu

Tabelle 2 Eingeladenenliste der Besprechung vom 13. 4. 1949

Waldemar Freiherr von Oppenheim	Bankhaus Sal. Oppenheim jr. & Cie.
Wilhelm Geile	Direktor der Reederei Braunkohle
Paul Berkenkopf	Prof. am Institut für Verkehrswissenschaft der Univ. Köln
Hempel	Vorstand der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt
Walter Hoven	Direktor der Reederei
Ludwig Reichardt	Direktor
Heinrich Ludewig	i. Fa. Arend van de Poll Getreide und Futtermittel
Luterotti	i. Fa. Gebr. van Wylick
Metzger	i. Fa. Pfeifer & Langen

22) Ebenda: Persönlicher und vertraulicher Brief von van der Mandele an Greiß vom 5. 4. 1949.

23) William Averell Harriman war der amerikanische Vertreter in Europa unter der "Economic Cooperation Act" von 1948 mit dem Rang des außerordentlichen und bevollmächtigten Botschafters bis 1950. Es ist nicht zu übersehen, daß er in der früheren Phase des New Deal Programms als Administrator unter der "National Industrial Recovery Act" 1934-1935 im Dienst stand.

24) RWWA 1-889-1: Einladungsbrief von Hilgermann vom 25. 3. 1949.

25) Ebenda: Brief von H. Ludewig an die Kammer Köln vom 12. 4. 1949.

Tabelle 3 Warenverkehrskosten über Nordseehäfen und Rheinmündungshäfen
 I Übersicht über die Warenverkehrskosten ab Reeling Seeschiff Nordseehäfen für loses
 Schwergetreide bis frei Ankunftsschiff Binnenhafen

Binnenhafen	ab Hamburg	ab Bremen (Nordenh. +20) (Bremenh. -40)	ab Emden	ab Rotterdam	ab Antwerpen
Rheine	9,89	4,87	4,30		
Osnabrück	11,02	5,65	5,11	7,33	6,74
Lübbecke	11,33	6,45 Küstenk.	5,91	8,04	—
Minden	11,—	6,25 via Wasser	6,23		
Saerbeck	10,72	5,01	4,42		
Münster	10,99	5,63	4,95	6,60	6,45
Dortmund	12,05	6,60	5,82	6,27	5,84
Wanne/Recklingh.	12,04	6,58	5,77		
Gelsenkirchen	12,11	6,72	5,90	4,58	4,68
Hamm	12,19	7,—	6,24	6,79	6,19
Essen	12,17	6,95	6,11	4,19	4,29
Duisburg	13,09	7,83	7,08	2,64	2,93
Homberg	13,09	7,83	7,08		
Emmerich	14,34	—	—		
Kleve	14,34	9,97	8,68	3,01	2,93
Wesel	14,34	8,14	—	2,83	2,93
Krefeld	13,09	9,16	7,52	3,08	3,38
Uerdingen	13,09	9,16	7,52		
Düsseldorf	13,84	9,16	7,82	3,52	3,80
D'df-Reinsh.	14,34	9,27	7,82		
Neuss	13,84	9,34	7,82	3,52	3,80
Köln	14,34	9,93	8,31	4,27	4,56
Sürth	15,09	10,51	8,31		
Bonn	15,84	10,51	9,11	5,02	5,21

II Kosten der Übernahme im Seehafen

a) Umschlag direkt einschl. Spedition und Kontrolle					
	—	1,15	1,25	1,25	1,52
b) Umschlag indirekt einschl. Spedition und Kontrolle (bei Hamb. incl. Hafentransport)					
	3,66	1,75	1,75	—	—

Keine Angabe der Einheit

Quelle: RWWA 1-889-1: Anlage des Briefs von H. Ludewig an die Kammer
 Köln vom 12. 4. 1949.

bringen wäre.²⁶⁾

Am 13. April fand in der Kammer Köln die Besprechung statt, woran Hempel, Hoven, von Oppenheim, Metzger, Hilgermann, Rüther und Voigt teilnahmen.²⁷⁾ Die Anwesenden

Tabelle 4 Güterumschlag in den Kölner Häfen (1946—1950)

Hafen		1946 t	1947 t	1948 t	1949 t	1950 t
Rheinau	Empfang	95. 008	175. 628	314. 350	348. 541	274. 691
	Versand	13. 752	26. 117	37. 960	95. 573	160. 796
	zusammen	108. 760	201. 745	352. 310	444. 114	435. 487
Deutz	Empfang	22. 545	37. 410	135. 297	246. 975	357. 480
	Versand	2. 360	6. 552	3. 902	16. 926	80. 367
	zusammen	24. 905	43. 962	139. 199	263. 901	437. 847
Mülheim	Empfang	76. 785	105. 448	152. 903	73. 062	67. 845
	Versand	7. 292	11. 262	6. 497	27. 405	102. 161
	zusammen	84. 077	116. 710	159. 400	100. 467	170. 006
Niehl	Empfang	30. 032	78. 761	161. 628	229. 525	241. 007
	Versand	694. 669	420. 855	581. 780	316. 213	376. 062
	zusammen	724. 701	499. 616	743. 408	545. 738	617. 069
Worringen	Empfang	15. 632	50. 873	80. 141	76. 348	77. 515
	Versand	10. 715	20. 714	22. 549	23. 365	27. 889
	zusammen	26. 347	71. 587	102. 690	99. 713	105. 404
Insgesamt	Empfang	240. 002	448. 120	844. 319	974. 451	1. 018. 538
	Versand	728. 788	485. 500	652. 688	479. 482	747. 275
	zusammen	968. 790	933. 620	1. 497. 007	1. 453. 933	1. 765. 813

Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg (Hrsg.), *Der Rhein, Ausbau Verkehr Verwaltung*, Duisburg 1951, S. 357.

- 26) Damals war man dem akuten Problem der Rheinmündungshäfen gegenübergestellt. So steht es im *Geschäftsbericht der IHK zu Köln für das Jahr 1948* wie folgend:

“Aus dem Außenwirtschaftsausschuß heraus kam nach der Währungsreform, die den Zwang zu scharfer Kalkulation auslöste, die Anregung zur Untersuchung der Mehrkosten, die die Lenkung so wichtiger Importgüter wie Zucker, Getreide und Öl über die Nordseehäfen an Stelle der Benutzung des normalen Weges über die Rheinmündungshäfen mit sich bringt. Das Ergebnis der Untersuchung ließ die frachtmäßige Überlegenheit des Rheinweges mit überzeugender Deutlichkeit erkennen. Die Kalkulationen dienten als Grundlage für eine gemeinsam von den Industrie- und Handelskammern Duisburg, Düsseldorf, Krefeld, Neuss und Köln herausgegebene Denkschrift, die mit der Bitte, eine stärkere Einschaltung des Rheines und der Rheinmündungshäfen bei den für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet vorgesehenen Einfuhren nachdrücklich zu befürworten, allen maßgebenden Verwaltungsstellen von Nordrhein-Westfalen und der Bizone zugeleitet worden ist”.

- 27) RWVA 1-889-1: Aktennotiz vom 14. 4. 1949. Berkenkopf, Geile, Ludewig, Luterotti und Reichardt waren abwesend. Präsident Greiß war auch nicht dabei.

wurden darüber einig, daß man sich von Seiten Kölns darauf beschränken sollte, auf die Notwendigkeit des Ausbaus des Niehler Hafens und der Fertigstellung der Autobahn Köln-Aachen hinzuweisen. Im Vordergrund sollte hierbei der Niehler Hafen stehen, zu dessen Anschluß ans Autobahnnetz die letztere führen würde. Die Bedeutung des Niehler Hafens unter den Kölner Häfen ist aus der Tabelle zu ersehen. Überdies berichtete von Oppenheim über seine Besprechungen in Paris zur Frage der Kapitalabgabe an Deutschland.²⁸⁾

In einem Brief vom 23. April schlug die Kammer Neuss als Punkte der Tagesordnung vor:²⁹⁾

- 1) Konkurrenzkampf zwischen den Rheinmündungshäfen und den deutschen Nordseehäfen
- 2) Die Elektrifizierung des westdeutschen Eisenbahnnetzes zum Anschluß ans holländische und belgische Eisenbahnnetz

Die Kammer Mainz wies in ihrem Schreiben vom 2. Mai darauf hin, daß die Neigung in den dortigen Schifffahrts- und Verkehrskreisen, mit Holland zusammenzuarbeiten, angesichts der Haltung Hollands gegenüber Deutschland sich sehr verändert hätte.³⁰⁾

Herker, der Hauptgeschäftsführer der Kammer Duisburg-Wesel, schrieb am 13. Mai, daß die Problematik Rheinmündungshäfen-deutsche Nordseehäfen offenbar auch ein stark internationales Gesicht bekäme.³¹⁾

Also ist der Unterschied in den Einstellungen der deutschen Kammern gegenüber den Niederlanden unverkennbar. Für die niederrheinischen Kammern handelte sich es vor allem um die Wiederherstellung des Anschlusses an die Rheinmündungshäfen. Dagegen wollte die mittelrheinische Kammer sich nicht so sehr in die Kooperation mit den Niederlanden engagieren.

V Die erste Tagung der Studienkommission in Koblenz

Am 19. 5. 1949 fand die erste Tagung der Studienkommission auf dem Rittersturz in Koblenz statt, woran 29 Leute teilnahmen, wie in der Liste gezeigt.³²⁾ In der Begrüßung gab Greiß als die zu behandelnden Fragen an:

- 1) Allgemeine Wasserstraßenprobleme, wie der Ausbau von Wasserstraßen und Häfen, Einsatz von Schleppbooten usw.
- 2) Spezielle Rheinprojekte, wie der Ausbau des Hochrheins zwischen Basel und Konstanz, die Moselkanalisierung, das Rhein-Main-Donau-Projekt, die Kanalisierung des Oberrheins zwischen Straßburg und Basel bzw. Schaffung eines Rheinseitenkanals in derselben Strecke, wobei die Berichte zu beachten wären, nach denen

28) Ebenda: Aktenvermerk, o. D.

29) Ebenda: Brief der Kammer Neuss an die Kammer Köln vom 23. 4. 1949.

30) Ebenda: Brief der Kammer Mainz an die Kammer Köln vom 2. 5. 1949.

31) Ebenda: Brief von Herker an Hilgermann vom 13. 5. 1949.

32) Ebenda: Es gibt zweierlei Protokolle über die Tagung der Studienkommission in Koblenz, nämlich "Niederschrift" und "Bericht". Das erstere war von Rüter verfertigt und galt als Entwurf. Greiß war jedoch sehr unbehalten über die Fassung des Protokolls. Ebenda: Notiz für Rüter von Hilgermann vom 1. 6. 1949.

Tabelle 5 Anwesenheitsliste der Studienkommission am 19. 5. 1949 in Koblenz

Kammer	Name
Bonn	Wolfgang Auer, i. Fa. Bonner Mühlenwerke Carl Auer G. m. b. H.
Duisburg	Schwoerbel Oberbaurat Straat, Leiter der Wasserstraßendirektion Duisburg
Frankfurt/M.	Geschäftsführer Otto Roeser Lubszynski, Vorstand der Fa. Elektrizitäts-Akt.-Ges. vorm. Lohmeyer & Co.
Freiburg i. Br.	unleserlich Bergheim
Karlsruhe	Hauptgeschäftsführer Walter Gerrads Hafendirektor Langfritz
Koblenz	Präsident Ludwig von Poll Schmitz i. Fa. F. J. Meyer
Köln	Präsident Franz Greiß Waldemar Freiherr von Oppenheim Prof. Berkenkopf Hauptgeschäftsführer Hilgermann Rüther
Krefeld	Gustav Cremer, i. Fa. Theod. Müncker & Co. Kom.-Ges. Speditions-Geschäft Bohnen
Ludwigshafen	Vizepräsident Hermann Fernholz Kopsch
Mainz	Direktor Fritz Ressig, i. Fa. Rhenus, Ges. f. Schiffahrt, Spedition u. Lagerei m. b. H. Charissé
Mannheim u. Heilbronn Neuss	Prof. Schüle Hauptgeschäftsführer Adolf Flecken Geschäftsführer Richard Schmitz
Trier	Alken Beck i. Fa. Stadtwerk Trier
Anderer Teilnehmer	Prof. Most

der Grundwasserspiegel durch Errichtung des Kanals schon gewisse Erschütterungen erlitten hätte; das Problem einer engeren Verbindung Belgiens zum Rhein (Rhein-Schelde-Verbindung), eine Fortsetzung des Kanals von Antwerpen in den Albert-Kanal und dann östlich in den Rhein; das Problem Lothringen-Straßburg; die Frage der Umschlagstellen, wobei man das Kohlengebiet um Aachen mit dem Ruhrgebiet in Verbindung bringen könnte.

- 3) Tariffragen, wie die Auffindung der volkswirtschaftlich günstigsten Transportmög-

- lichkeiten, Tarifabstimmung mit den anderen Transportträgern, das Problem Rheinmündungshäfen und deutsche Nordseehäfen, die Frage der Zollabfertigung.
- 4) Energieversorgung, wie die Ausnutzung des Rheinstroms, insbesondere des Hochrheins für den Bau von Kraftwerken, wobei das Problem der Rückfrachten nicht aus den Augen verloren werden dürfte.
 - 5) Ansiedlung von Industrien mit großem Stromverbrauch ins Oberrheingebiet.
 - 6) Frage der Landwirtschaft

Greiß führte weiter aus, daß konkret berechnete Vorlagen für die amerikanischen Finanzleute auszuarbeiten wären, um internationale Finanzmittel für die Ausführung der Projekte zu kriegen und daß staatliche Stellen, wie die Landesministerien weiterhin einzuschalten wären.

Ohne weiteres äußerte Schüle der Kammer Mannheim Zweifel an der Zweckmäßigkeit der Bearbeitung von Einzelfragen, da er eine Zusammenkunft mit führenden Wirtschaftlern des Auslandes für vordringlich hielt. Greiß widerlegte die Bemerkung von Schüle. Bei diesem Meinungsunterschied handelte es sich doch nicht einfach um das Verfahren für die Willensbildung. Mit Recht stellte sich Greiß, als der Präsident der federführenden Kammer der deutschen Seite, auf Vereinheitlichung der Interessen der deutschen Kammern ein, was vom Präsidenten der federführenden Kammer des Oberrheins wohl als nicht ganz adäquat dem Interesse des oberrheinischen Gebietes betrachtet werden dürfte. Der von Greiß vorgetragene Meinung beipflichtend, äußerte sich Most gegen Schüle, daß die Projekte für das internationale Gespräch vorbesprochen werden sollten, damit die deutschen Meinungen nicht auseinandergehen und führte noch aus, daß es festzustellen wäre, wo Gefahrenpunkte lägen, worin die deutsche Souveränität angegriffen werden könnte, etwa beim Tarifproblem. Seiner Ansicht nach müßten die Fragen des Ausbaus und der Erweiterung des Wasserstraßennetzes sowie der damit im Zusammenhang stehenden Energiegewinnung und auch der Rückfrachten in den Vordergrund treten. Weiter wäre zu prüfen, welche Projekte internationale Unterstützung finden könnten, da viele Projekte sonst mangels deutscher finanzieller Mittel nicht durchführbar wären.

Von Poll bezeichnete die Propaganda über die wirtschaftliche, fremdenverkehrsmäßige und sonstige Bedeutung des Rheins in Amerika als die erste und am leichtesten zu lösende Aufgabe und regte Schaffung eines Propagandaausschusses an. Er hielt noch die Anlage von Kraftwerken für ein mehr regionales bzw. nationales Problem, wobei das volle Interesse des Auslandes nicht erwartet werden könnte. Dagegen sah er den Wettbewerb des ausländischen Tonnagebaus auf deutsche Kosten für sehr wichtig an.

Schwoerbel empfahl, die Frage der Tarife wegen der Auseinandersetzung zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt vor einem ausländischen Forum nicht zu erörtern. Demgegenüber bezeichnete er Vorbereitung eines einheitlichen Rheinschiffrechts durch eine internationale Rechtskommission als eine dankbare Aufgabe, wodurch die zur Zeit bestehende Unterschiedlichkeit der Rechtsbestimmungen in der gesamten Rheinschifffahrt beseitigt würde.

Wieder kam Greiß zum Wort, daß absolute deutsche Gleichberechtigung als Voraussetzung für die Zusammenarbeit innerhalb der Rhine-Development-Corporation gefordert

werden müßte und daß man auch von deutscher Seite versuchen müßte, auf die Verteilung der Marshall-Plan-Gelder Einfluß zu nehmen und die Ausländer von Projekten abzubringen, die für deutsches Interesse wenig vorteilhaft erschienen.

Gegen die Anregung eines Vertreters der Kammer Ludwigshafen, den Aufbau der zerstörten Rheinhäfen zu propagieren, warnte Schmitz der Kammer Neuss davor, daß man gegenüber den Amerikanern schlecht nachweisen könnte, daß der Ausbau der Rheinhäfen für das Ausland lukrativ sein würde. Er selber hielt es für zweckmäßig, Projekte internationalen Charakters in den Vordergrund zu stellen. In der weiteren Debatte kam doch zur Sprache, daß der Wiederaufbau der Rheinhäfen internationale Bedeutung hätte. Der Anteil der ausländischen Flagge betrüge am Oberrhein etwa 40% und am Niederrhein weit über 50%. Deshalb sollte eine internationale Zusammenarbeit und Unterstützung beim Wiederaufbau der Rheinhäfen ganz allgemein angeregt werden.

Straat an der Wasserstraßendirektion Duisburg erklärte, daß viele hier besprochenen Aufgaben später vom deutschen Wasserstraßenbeirat übernommen werden könnten und hielt die Moselkanalisierung, ihren Ausbau für 1000t-Schiffe und die damit zusammenhängende Ausnutzung der Wasserkräfte der Mosel für eine besonders dankbare Aufgabe. Hierzu berichtete von Poll, daß sich die Zusammenarbeit zwischen Wasserstraßendirektion und Kammern beim Projekt der Moselkanalisierung sehr bewährt hätte und daß die Kammern dabei in erster Linie die Prüfung der wirtschaftlichen Seite und Propaganda übernehmen.

In der weiteren Diskussion wurde darauf hingewiesen, daß das Rhein-Main-Donau-Kanal-Projekt gerade die Amerikaner bevorzugt interessierte und daß es vor allem in Bezug auf Rückfrachten, Rechts- und Tarifrägen, Lösch- und Ladefragen von großer Bedeutung wäre. Most maß dem Projekt eine eminente Bedeutung bei und wies darauf hin, daß seine Kosten sich auf 272 Milliarden DM belaufen würden.

Nun über Vorgänge in Ausland berichtete Berkenkopf, daß in Frankreich in erster Linie die lothringisch-elsässische Frage diskutiert würde, in der Schweiz die Schiffbarmachung des Hochrheins, in Belgien die Frage des Rhein-Schelde-Kanals [Aachen-Rheinkanal und Verbindung mit dem Albert-Kanal] und in Holland noch keine besonderen Fragen zur Diskussion ständen. Wohl wäre es eine Ironie, daß die Landsleute von van der Mandele noch negativ bzw. gleichgültig gegenüber seiner Unternehmung eingestellt zu sein schienen.

Die Versammlung beschloß für das internationale Gespräch vorzubereiten:

- 1) Die Schaffung des von van der Mandele vorgeschlagenen Werbefilms und einer Werbeschrift.
- 2) Die Vorbereitung der Frage Moselkanalisierung würde die Kammer Trier übernehmen, die das Projekt bisher federführend bearbeitet hatte.
- 3) Die Vorarbeitung der Frage des Hochrheinbaus sollten die Kammern Konstanz und Schopfheim in Verbindung mit Heinrich Schöller, Direktor des RWE, übernehmen.
- 4) Die Vorbearbeitung der Frage des Rhein-Main-Donau-Projekts würde die Kammer Frankfurt übernehmen.
- 5) Um die Bearbeitung der Hafenfragen sollte sich Nagel, Vorsitzender des Verbandes

- der Häfen des Rheins und der westdeutschen Wasserstraßen, kümmern.
- 6) Die Prüfung der Tonnagefrage übernahm die Kammer Duisburg in Verbindung mit den Fachverbänden.
 - 7) Über die Frage der deutschen Gleichberechtigung würde Most ein Exposé ausarbeiten.
 - 8) Die Frage der Benennung der Teilnehmer am internationalen Gespräch wurde noch zurückgestellt und es wurde beschlossen, daß der Kreis nochmals zusammenzutreten sollte.

Aus der Diskussion der Koblenzer Tagung ergab sich also, daß die Gegensätze der Einstellungen der deutschen Rheinkammern keineswegs unbeachtet gelassen werden konnten. Wesentlich auffälliger jedoch ist die folgende Notiz:

“Die Versammlung war sich darüber einig, daß keine neuen Organisationen geschaffen werden sollten und daß die Kammern vielmehr mit den bereits bestehenden Organisationen und Einrichtungen Verbindung aufnehmen sollten, um alle bereits schwebenden Probleme für eine internationale Besprechung zusammenzutragen”

Ist es keine Sophisterei, eine Rhine-Development-Corporation nicht als eine internationale Organisation bezeichnen zu wollen? Um diesen Widerspruch zu vermeiden müßte man wohl unter “international” “interstaatlich” verstehen. Immerhin könnte eine ungenaue Terminologie leicht zu Mißverständnis leiten, woran auch van der Mandele selbst schuldig war, da er beim Kölner Gespräch am 21. Februar eine unkonsequente Erklärung gemacht hatte, daß es ihm keineswegs die Bildung einer neuen internationalen Organisation bei der Schaffung einer Rhine-Development-Corporation als eines übernationalen Instruments vorschwebte. Begriffliche Verwirrung war nun unverkennbar. Sowohl van der Mandele als auch seine Kollegen in Deutschland waren nicht vollbewußt, daß es sich darum handelte, was man unter “übernationaler Korporation” verstehen sollte und wollte. Immerhin scheint es, daß sich die deutschen Kammern nicht so an der Bildung einer Korporation wie an der Durchführung einzelner Projekte interessierten. So schrieb in einem Brief vom 1. Juni Hilgermann seine persönliche Einstellung nieder:³³⁾

“Wir wollen... die einzelnen Bezirke sehr stark für sich arbeiten lassen und keine zentralistische neue Organisation aufziehen. Wir sollen nur kooperieren und anregen und in erster Linie die finanziellen Dinge vom Kölner Raum aus bereinigen”.

Überdies wäre es nicht zu übersehen, daß nach der Koblenzer Tagung ein Kommuniké an die Presse gegeben wurde, obwohl die Angelegenheit nach der Ansicht von van der Mandele noch vertraulich behandelt werden sollte.

Am 28. Mai unterrichtete Hilgermann Greiß u. a. von seiner Erfahrung bei der Hafentagung in Duisburg, wo er die Gelegenheit gehabt hätte, sich mit van der Mandele und

33) Ebenda: Brief vermutlich von Hilgermann an Direktor F. Ridderbusch i. Fa. RWE vom 1. 6. 1949.

Lichtenauer zu unterhalten.³⁴⁾ Dabei sollte Lichtenauer erklärt haben, daß die Niederlande an allen Fragen des Rheins, so auch der Frage der Demontage der am Rhein liegenden Werke sehr interessiert wären und daß die Einsicht, daß die Niederlande ohne einen prosperierenden Nachbarn verkümmern müßten, dort wüchse. Nebenbei hätte Lichtenauer auf die schwerwiegenden Fragen der Rheinregulierung verwiesen und ihm mitgeteilt, daß die Niederlande sich gründlich mit dem Problem des sinkenden Rheinbetts und des Vordringens des Meerwassers ins Land befaßten, das den ganzen Boden zu versalzen drohte. Die beiden Holländer, so wurde Hilgermann von ihnen noch unterrichtet, hätten in London, Paris und Straßburg lange Besprechungen hinter sich, die gut vorangegangen wären.

Kurz vor der zweiten Tagung der Studienkommission beauftragte von Oppenheim Hilgermann, Greiß über seine Reise nach Brüssel, Paris und London folgendes mitzuteilen.³⁵⁾ Er hätte in Brüssel eine kurze Aussprache mit van der Mandele. Dabei wäre dieser von der Auffassung von Oppenheims anscheinend nicht eingenommen, daß immer zwei Länder hinter einem Projekt stehen müßten. Engels von der Deutsch-Belgisch-Luxemburgischen Handelskammer sollte erklärt haben, daß Belgien überhaupt nur dann mitmachen würde, wenn es an den Rhein käme. Derartige Projekte würden von den Belgiern gefördert werden. In Paris spräche von Oppenheim mit George Villiers, der von den Plänen sehr eingenommen wäre und unterstützte auch die Gedanken von Oppenheims hinsichtlich der gemeinsamen Bearbeitung von Projekten, die mindestens zwei Länder betrafen. Dann sollte er noch das Büro Harrimans aufgesucht haben, der eben in New York war. Van der Mandele hätte mit Harriman s. Z. nur ganz kurz auf dem Amsterdamer Flugplatz gesprochen. Die Leute seines Büros stünden auf dem Standpunkt, daß ihre Situation bei der Verteilung der Marshall-Plan-Gelder sehr vereinfacht würde, wenn von den Anliegerstaaten am Rhein derartige Projekte der amerikanischen Öffentlichkeit zugänglich gemacht würden. Von einer geschickten Propaganda erwarteten sie viel. Harriman selber würde die Projekte bis zum 1. September erwarten.

Als Bankier wie van der Mandele hatte von Oppenheim auch einen großen internationalen Bekanntenkreis. Seine Mitwirkung dürfte daher wohl dazu beigetragen haben, daß die Kammer Köln für den Plan einer Rhine-Development-Corporation mit außerdeutschen Institutionen und Behörden direkte Fühlung nahm, was unter Umständen die Initiative von van der Mandele gewissermaßen beeinträchtigen konnte.

VI Die zweite Tagung der Studienkommission in Köln

Am 28. 6. 1949 fand die zweite Tagung der Studienkommission im Hotel Fürstenhof in Köln statt, woran 28 Leute aus 12 Kammern teilnahmen.³⁶⁾ Zunächst begrüßte Greiß die Anwesenden. Merkwürdigerweise wies er in seiner Einführungsrede schon darauf hin, daß

34) Ebenda: Schreiben von Hilgermann an Greiß vom 28. 5. 1949.

35) Ebenda: Vertrauliches Schreiben von Hilgermann an Greiß, von Oppenheim und Rütter vom 22. 6. 1949.

36) Ebenda: Es gibt viererlei Protokolle, die je von Esser (Notizen und Niederschrift), Schmidt und Coenemans verfertigt wurden. Diese ergänzen sich einander.

Tabelle 6 Anwesenheitsliste der Studienkommission am 28. 6. 1949 in Köln

Kammer	Name	
Duisburg	Plange	
	Schwoerbel	
	Oberbaurat Straat	
Düsseldorf	Jänichen	
	Ass. Philipp	
Frankfurt/M.	Lubszynski	
Freiburg i. Br.	Otto Roeser	
	für Direktor König i. Fa. Schenker & Co.: Direktor Schmitz	
Karlsruhe	Bergheim	
	Hauptgeschäftsführer Walter Gerrads	
Köln	Hafendirektor Langfritz	
	Präsident Franz Greiß	
Konstanz	Vizepräsident Bredt	
	Freiherr von Oppenheim	
	Dresbach	
	Geile	
	Hilgermann	
	Riepen	
	Oberregierungsaurat Heim	
	Herberger	
	Ludwigshafen	Kopsch
	Mainz	Charissé
Mannheim	Andler	
Neuss	Präsident Wilhelm Werhahn (verspätet)	
	Oberstadtdirektor Nagel	
	Hauptgeschäftsführer Adolf Flecken	
Trier	Beck	
	Alken	
Andere Teilnehmer	Prof. Most	
	Direktor Schöller, RWE/Essen (verspätet)	

der Rhein-Schelde-Kanal als das wichtigste Problem zur Zeit angesehen werden dürfte, worüber die Belgier wieder lebhaft diskutierten. Dann wurden nach der Tagesordnung die folgenden sechs Punkte erläutert.

(1) *Moselkanalisierung (bzw.-regulierung)*

In seiner Berichterstattung erklärte Alken der Kammer Trier, daß mit der Moselkanalisierung ein Energieanfall von 180 Mill. kWh pro Jahr erwartet werden und daß 20-24 Mill. t gegenüber 5 Mill. t befördert werden könnten, wofür man mit Kosten von 80 Mill. DM rechnete und daß die Staustufe Trier allein ca. 25 Mill. DM verlangen würde. Auf die Frage von Most antwortete Beck, daß 45 Mill. DM auf die Wasserstraße und 35 Mill.

DM auf die Energie entfallen würden und daß die Beförderung der derzeitigen 5 Mill. t hälftig in Berg- und Talfahrten erfolgte. Geile machte darüber die Bemerkung, daß der Typ des 1000t-Schiffs, wofür der Ausbau der Mosel vorgesehen würde, sehr selten wäre und daß man in Rücksicht auf Massengüterverkehr zwischen Rhein und Ruhr auf den Standardtyp vom Rhein-Herne-Kanal, das 1350t-Schiff, übergehen sollte. Beck wies aber darauf hin, daß das Moselproblem zunächst nur eine Regulierung und noch keine Kanalisierung vorsähe. Straat wies darauf hin, daß es zu überlegen wäre, ob eine Holdinggesellschaft, Mosel AG, auf westeuropäischer Basis gebildet werden könnte. Auf die Frage von Nagel nach der Stellungnahme der Franzosen führte Alken aus, daß die Haltung Frankreichs nun bekannt wäre und daß die Kammer Metz der Hauptverfechter des Projekts und die Kammer Straßburg der Hauptgegner wäre, aber daß die Behörde des Marshall-Plans immerhin das Projekt fördern und Mittel zur Verfügung stellen wollte. Alken erwähnte noch, daß der Frachtweg über die Mosel günstiger als über Straßburg sei. Dazu bemerkte Jänichen, daß das Elsaß-Projekt [Straßburg-Saargebiet-Verbindung] durch das Mosel-Projekt abgewürdet werden könnte. Schließlich faßte Greiß zusammen, daß die Aussicht auf Durchführung des Projekts um so größer wäre, je mehr Staaten sich interessierten und beteiligten, so daß die Regierungen eingeschaltet werden müßten. In der Auffassung von Greiß also ginge das Mosel-Projekt nicht rein privatwirtschaftlich.

(2) *Ausbau des Hochrheins*

Nach der Berichterstattung von Herberger der Kammer Konstanz stellte Most verschiedene Fragen. Darauf antwortete jener, daß die Kosten für den Hochrheinausbau sich wegen den schwierigen Währungsverhältnissen zwischen Deutschland und der Schweiz noch nicht genau ermitteln ließen, daß die Frage der Rückfracht soweit erklärt wäre, als man aus Waldshut und Singen Aluminium, Maggi, Nähmaschinen und Holz transportieren könnte, daß Holz aus Österreich doch ungeklärt wäre, und daß hinsichtlich der Einstellung von Basel gegenüber der Angelegenheit bemerkt werden könnte, daß das eine Frage des Verhältnisses von Deutschland und der Schweiz wäre.

Nagel, der den Hochrheinausbau von allen Projekten für das wichtigste und das am weitesten vorangetrieben hielte, führte nun aus, daß das Projekt nicht nur unter dem verkehrswirtschaftlichen, sondern auch unter dem energiewirtschaftlichen Gesichtspunkt zu betrachten wäre, daß hinsichtlich der Schiffe das Dieselschiff dem Schlepper vorzuziehen wäre, daß 1500t-Schiffe bis Basel, sogar bis Schaffhausen fahren könnten, sobald der Ausbau von Rheinfeldern fertig wäre, der nach den jüngsten Informationen in der letzten Woche in der Schweiz abschließend besprochen worden wäre. Zwar korrigierte Geile die Tonnage von 1500t zu 1350t-Schiff. Er bestätigte doch die Ausführungen von Nagel und wies darauf hin, daß die Abkehr vom Schlepper und Schleppkahn zum großräumigen Motorschiff im Zuge der Zeit läge, weil das Motorschiff auf lange Strecken unverhältnismäßig billiger wäre und daß der Bergverkehr für das Projekt ausschlaggebend wäre, ohne aber Basel Abbruch zu tun. Most stellte fest, daß die Kosten dieses Projekts im Verhältnis zum Moselprojekt gering wären, während die Leistung imponierend wäre (4 Md. kWh gegenüber jetzt 1, 5 Md. kWh), und daß es dazu käme, wie auch A德勒 bemerkte, daß

der Hochrhein das ganze Jahr gleichmäßige Energie liefern könnte. Vom finanziellen Standpunkt aus machte von Openheim darauf aufmerksam, daß es die Finanzierung erleichtern würde, wenn man den Amerikanern sagen könnte, daß seine Pläne von den Nachbarländern unterstützt würden.

(3) *Rhein-Main-Donau-Kanal*

Nach den einleitenden Worten von Lubczytski der Kammer Frankfurt gab Roeser derselben Kammer den Bericht. Diese europäische Zusammenarbeit sollte 69 Schleusen umfassen und Baukosten von ca 2, 21 Md. DM verlangen. Zunächst hätte die Rhein-Main-Donau AG mit etwa 25 Mill. DM für den deutschen Kapitalmarkt gerechnet und endgültige Zahlen würden wohl auf der vorgesehene Sitzung vom 23. 7. 1949 festgestellt werden.

Über dieses Projekt waren die Auffassungen der Anwesenden geteilt. Jänichen machte darauf aufmerksam, daß sie damit zu weit von ihren finanziellen Möglichkeiten entfernt wären. Auch Most pflichtete ihm bei und bemerkte, daß die Gefahr bei Aufnahme dieses Projekts bestünde, andere sehr wichtige Dinge unter den Tisch fallen zu lassen, während es eine eminent wichtige politische Bedeutung hätte, da es das europäische Zusammengehörigkeitsgefühl stärken würde. Berkenkopf erklärte sich aber gegen die optimistische Auffassung von Most, als ob die Donau wieder eine große internationale Rolle spielen würde. Demgegenüber unterstrich Greiß, daß sich nicht nur Deutschland, sondern auch das Ausland für dieses Projekt stark interessierte und daß es gälte, hier einmal die Projekte, die überhaupt vorlagen, zu ventieren, worüber mit den Ausländern besprochen werden könne, weil es den Deutschen eben darum ginge, ihren Wunschzettel zusammenzustellen.

Auf die Frage von Geile, was aus dem einmal vorgelegten Projekt, Rhein-Neckar-Donau-Kanal geworden wäre, antwortete Roeser, daß man wegen der Erschließung des Niederbayerischen Raums dem Projekt Rhein-Main-Donau den Vorrang gegeben hätte. Dazu fügte Langfritz noch hinzu, daß auch die Kostenfrage entscheidend gewesen wäre, die mehr für den Main als für den Neckar aus geologischen Gründen gesprochen hätte.

(4) *Wiederaufbau der Rheinhäfen*

Dazu ergriff Nagel das folgende Wort:

“Die Binnenhäfen sind während des Krieges sehr zerstört worden... Seit 1933 haben wir im Ausbau der Häfen nichts Wesentliches geleistet, weil der Staat dafür keine Mittel zur Verfügung stellte. Die Hafenwirtschaft wurde systematisch vernachlässigt. Die Schäden, die sehr unterschiedlich sind (z. B. Düsseldorf [3, 3 Mill.] fast keine, Köln [18-19 Mill.] und Mannheim [Zahlen fehlen] dagegen bedeutende), insgesamt 64 Mill. DM (Vgl. Tabellen 7 und 8). Diese lassen sich aufteilen in sogenannte unproduktive [Anlagen] (Hafenstraßen etc.) mit 15 Mill. und sogenannte produktive [Anlagen] (Hafenbahn, Kaianlagen etc.) mit 49 Mill. Zur Wiederherstellung rechnet man mit einem Zeitraum von 4 Jahren. Es sind schon erhebliche Wiederherstellungen im Werte von mindestens 20-25 Mill. DM erfolgt. Die Beträge hat NRW gegeben. Außerdem haben die Städte teilweise

Tabelle 7 Verkehrsentwicklung in den Düsseldorfer Häfen

Jahr	Düsseldorf t	Heerdt t	Reisholz t	Benrath t	Insgesamt t
1896	378.071	—	—	—	378.071
1900	507.261	—	—	—	507.261
1904	871.419	—	—	—	871.419
1908	814.978	257.588	—	—	1.072.566
1912	1.525.688	265.608	—	—	1.791.296
1916	449.441	120.075	—	—	569.516
1920	480.762	154.251	—	—	635.013
1924	682.063	92.593	—	—	774.656
1928	1.239.367	102.077	573.973	—	1.915.417
1932	909.850	160.282	448.653	19.212	1.537.997
1936	1.300.009	333.011	736.406	31.526	2.400.952
1938	1.735.244	354.022	935.134	37.230	3.061.630
1940	1.517.401	315.627	579.832	8.044	2.420.904
1944	1.020.097	167.038	758.608	1.374	1.947.117
1945	251.857	12.685	141.207	166	405.915
1946	408.193	12.637	294.032	—	714.862
1947	373.624	14.437	221.203	—	609.264
1948	574.860	32.932	337.743	—	945.535
1949	695.484	59.719	331.034	—	1.086.237
1950	780.228	93.142	484.790	—	1.358.160

Quelle: *Der Rhein*, S. 366.

Tabelle 8 Schiffsgüterverkehr in den Kölner Häfen

Kalenderjahr	Tonnen	Kalenderjahr	Tonnen
1909	1.138.339	1938	3.931.185
1915	784.933	1945	311.850
1920	1.297.874	1946	968.790
1925	1.472.223	1947	933.620
1928	2.536.637	1948	1.497.007
1931	2.337.637	1949	1.453.933
1936	3.330.700	1950	1.765.813

Bemerkungen:

Mit der Eingemeindung der Stadt Mülheim a. Rh. im Jahre 1914 wurden die Verkehrszahlen des Mülheimer Hafens ab 1. Januar 1915 in die Statistik der Kölner Häfen einbezogen. Am 20. Juni 1925 wurde der 1. Teilausbau des Hafens Niehl dem Betrieb übergeben. Die Umschlagzahlen der Lösch- und Ladestelle der I. G. Farben in Köln-Worringen wurden ab 1. Januar 1931 in die Statistik der Kölner Häfen aufgenommen.

Quelle: *Der Rhein*, S. 358.

Tabelle 9 Güterumschlag im Karlsruher
Rheinhafen (1000t)

1901	135	1938	2.859
1902	281	1939	2.872
1903	545	1940	2.900
1910	843	1941	3.000
1911	1.019	1942	2.200
1912	1.310	1943	2.500
1913	1.478	1944	2.000
1914/18 im Mittel	1.241	1946	600
1925	1.137	1947	800
1927	2.100	1948	1.386
1933	2.499	1949	1.203
1937	2.874	1950	1.504

Quelle: Der Rhein, S. 331.

Tabelle 10 Güterumschlag der Mannheimer
Hafenanlagen

1828	92.400t	1915/18 i.M.	5.340.000t
1835	118.700t	1920	6.500.000t
1865	368.500t	1925	6.232.000t
1875	772.300t	1932	4.300.000t
1880	963.064t	1933	4.741.709t
1885	1.716.057t	1934	5.428.758t
1890	2.683.151t	1935	5.087.965t
1895	3.279.735t	1936	5.137.949t
1900	5.885.340t	1937	5.593.087t
1910	6.731.017t	1938	6.686.251t
1913	7.397.216t	1948	3.166.308t
1914	6.723.598t	1949	3.142.547t

Quelle: Der Rhein, S. 329.

Tabelle 11 Entwicklung des Verkehrs im Hafen zu Ludwigshafen a. Rh.

Jahr	Empfang to	in % d. Ges. Verk.	Versand to	in % d. Ges. Verk.	Gesamtverkehr to
1925	2.481.822	76,0	782.742	24,0	3.364.564
1926	2.514.244	74,7	850.434	25,3	3.364.678
1927	3.019.567	75,4	984.449	24,6	4.004.016
1928	2.957.930	72,0	1.152.516	28,0	4.110.446
1929	2.878.561	71,9	1.123.958	28,1	4.002.519
1930	2.113.773	72,7	792.191	27,3	2.905.964
1931	1.798.428	69,7	781.834	30,3	2.580.262
1932	1.745.022	77,6	504.118	22,4	2.249.140
1933	1.944.663	77,0	584.842	23,0	2.529.505
1934	2.546.568	77,0	761.652	23,0	3.308.220
1935	2.731.148	70,5	1.164.147	29,5	3.895.295
1936	3.231.581	69,9	1.391.736	30,1	4.623.317
1937	3.680.091	68,5	1.692.286	31,5	5.372.377
1938	4.284.624	72,9	1.592.291	27,1	5.876.915
1939	4.530.969	75,1	1.437.211	24,9	5.968.180
1940	4.136.086	81,0	971.421	19,0	5.107.507
1941	5.292.920	82,8	1.093.938	17,2	6.386.858
1942	4.501.184	81,0	1.056.291	19,0	5.557.475
1943	3.598.186	83,1	849.574	16,9	4.447.760
1944	2.567.135	80,4	626.907	19,6	3.194.042
1945	38.895	87,7	5.476	12,3	44.371
1946	523.666	89,3	62.568	10,7	586.234
1947	716.955	87,7	100.755	12,3	817.710
1948	1.255.247	86,5	195.616	13,5	1.450.863

Quelle: RWVA 1-888-4: Anlage des Briefs von der Geschäftsführung der Kammer Ludwigshafen an das RWVA vom 13. 6. 1949. Rechenfehler sind vom Verfasser Korrigiert.

selbst Gelder gegeben. Bei unseren Hafenanlagen ist der technische Fortschritt nicht genügend berücksichtigt worden. Dafür müßten noch etwa 50 Mill. DM aufgebracht werden (Kranenanlagen, Umschlagsanlagen).... Der Raum der Getreidesilos reicht aus, dagegen ist der Lagerraum nicht ausreichend. Weitere Geldmittel für Lagerhäuser sind vonnöten. Die im Marshall-Plan vorgesehenen Gelder für Häfen sind gering. 100 Mill. DM für die Schifffahrt sind vorgesehen und [davon] 9 Mill. DM für die Häfen... Dabei kostet der Kredit auch noch 6,5% pro Jahr."

Zum Wort von Nagel machte Langfritz Bemerkung, daß der Lagerraum hinsichtlich der Getreidesilos in Karlsruhe (Vgl. Tabelle 9) und Mannheim (Vgl. Tabelle 10) nicht ausreichend wäre, und daß die derzeitige Ausnutzung der Häfen nur 25-30% bliebe. Kropsch erwähnte, daß Ludwigshafen sehr zerstört wäre (Vgl. Tabelle 11) und daß die Hafenanlagen einen Kostenvoranschlag von 15 Mill. DM aufwiesen. Ergänzend erwiderte Nagel, daß fast die Hälfte der gesamten Schadensumme von 64 Mill. DM für Lagerraum vorgesehen wäre. Aus der Diskussion ergab sich also, daß beim Kriegsschaden der Rheinhäfen insbesondere vom Lagerraum die Rede war.

(5) *Gleichberechtigung für die deutsche Rheinschifffahrt und deutscher Anteil an der Rheintonnage*

In seiner Berichterstattung erörterte Schwoerbel die Rechtsordnung der Rheinschifffahrt und unterstrich, daß der neue Bundesstaat wieder dafür sorgen sollte, daß er als gleichberechtigter Partner in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vertreten wäre.

In der Diskussion regte Bredt, der die Hauptschwierigkeit in der Erschließung der Häfen sah, an, für die Industrien etwas zu tun, deren Güter am Rhein produziert wurden oder die am Rhein benötigt wurden. Schwoerbel antwortete, daß jede Quotisierung von den Hanseaten und von der Regierung abgelehnt würde. Er wies jedoch darauf hin, daß der letzte Versuch, zu einer Einigung zwischen Nordseehäfen und Rheinmündungshäfen zu kommen, im nächsten Monat gemacht werden sollte. Geile bemerkte, daß die gesamte internationale Rheintonnage früher 7,5 Mill. t betragen hätte, woran die deutsche mit 2,4 Mill. t beteiligt gewesen wäre und daß heute jene 6,3 Mill. t betrüge, worunter der Anteil der deutschen sich nur auf 1,2 Mill. t beliefe. Nagel stellte fest, daß Deutschland durch die Zentralkommission wieder stark in die alten Schifffahrtsbeziehungen eingeschaltet werden könnte, daß der Neubau von Binnenschiffen unter allen Umständen zu forcieren wäre und daß Binnen- und Seeschifffahrt von den Ländern nachdrücklich gefördert werden sollten. Außerdem bemerkte er noch, daß man bei dem Neubau von Schiffen zum motorisierten Typ (Dieselschiffe) übergehen müßte, weil sich dann auch mit einer geringeren Tonnage mehr leisten ließe und daß der Bau von zwei Werften für zweckmäßig zu halten wäre. Dazu bemerkte Flecken, daß es taktisch richtig wäre, von sich selbst aus die Tonnagesätze auf den alten Stand zu bringen, wenn er auch mit der Auffassung von Nagel übereinstimme. Greiß erwähnte, daß der Neubau der Schiffe ein urdeutsches Problem, nämlich Sache des Bundes oder der Anliegerstaaten Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Württemberg-Baden etc. wäre, und daß die Frage der Werften

eine holländische Sache wäre, weil dort die Schiffe früher meist gebaut worden waren. Zur Frage des Wiedereintritts in die Rheinkommission machte er darauf aufmerksam, daß das staatsrechtliche Verhalten der NS-Regierung im Jahre 1936 zu untersuchen wäre und stellte Fragen, ob ein neuer Antrag notwendig wäre und wie die deutsche Delegation bei der Rheinkommission aussehen sollte. Auf sarkastisches Einwerfen von Bredt, was das alles helfe, wenn man seine nötigen Güter nicht über den Rhein transportieren könnte, beruhigte Nagel, daß der Rhein seine Güter bald wieder an sich ziehen würde, daß man aus politischen Gründen etwas auf der Stelle treten müßte und daß er persönlich der Ansicht wäre, daß der Rhein bald wieder seine alte Rolle spielen würde. Schwoerbel erklärte sich für die Aussicht von Nagel und wies darauf hin, daß man nun erwägen könnte, ob in Zukunft auch Vertreter der Wirtschaft an der Rheinkommission nicht beteiligen sollten, wenn auch früher die Vertreter des Reichsverkehrsmisteriums und der Länder dorthin gingen, aber nie Wirtschaftler. Geile vertrat noch den Standpunkt, daß die deutsche Studienkommission den Anspruch stellen müßte, daß die deutsche Rheinflotte gleich behandelt würde und in etwa ihre alte Stellung erhielte.

(6) *Propaganda für den Rhein als Wirtschaftsstraße*

Nach der Berichterstattung von Schwoerbel über das vorgesehene Rhein-Propaganda-Buch. In der Diskussion wies Greiß darauf hin, daß man auch darin sagen sollte, "es ist ein prosperous life möglich, wenn..." Dann brachte Dresbach als Vorschlag der Kammer Köln folgendes:

"Unter Zugrundelegung der heutigen Probleme soll behandelt werden

- 1) Mosel als Schifffahrtsweg,
- 2) Hochrhein als Energiequelle,
- 3) Rhein-Main-Donau-Kanal als Fernziel,
- 4) Der Aufbau der Rheinhäfen kann vom Ausland als Autarkiebestreben angesehen werden. Zur Schmackhaftmachung ist eine ausführliche Behandlung nötig.
- 5) Bei der Gleichberechtigung für die deutsche Rheinschifffahrt darf nicht der Quotenanteil gebracht werden."

Die Zusammenfassung von Most bestätigend, daß die Zusammenarbeit aller der in der Rhine Development Corporation Versammelten die Beiträge liefern sollte, fügte Greiß noch hinzu, daß das Buch als europäische Leistung auf den amerikanischen Markt gebracht werden müßte. Nagel bat die Fluß-See-Schifffahrt nicht zu übersehen, damit auch die Bedeutung des Niederrheins unterstrichen würde. Dagegen erklärte sich Schwoerbel, aber Greiß dafür und faßte zusammen, daß die Darstellung durch einen Deutschen mit internationalem Blick erfolgen müßte.

(7) *Benennung eines Ausschusses*

Greiß hielt es für verfrüht, schon jetzt die Delegation zu bestimmen und schlug vor, zunächst die Themen mit van der Mandele zu besprechen, um festzustellen, welches der hier behandelten Probleme auf die Tagesordnung käme. Dann äußerten Schwoerbel, Lubszytski und Herberger den Wunsch ihrer Kammern Duisburg, Frankfurt und Kons-

tanz, bei der internationalen Besprechung in Rotterdam zugegen zu sein. Nun schlug Langfritz vor, die Kommission in eine ständige und in eine Fachkommission aufzuteilen und für die ständige Greiß, Most und Geile zu nennen. Greiß war mit dem Vorschlag einverstanden und die Anwesenden einigten sich, nochmal eine Besprechung der deutschen Studienkommission zu haben.

(8) *Verschiedenes*

Unter Bezugnahme auf Punkt 2) Hoahrheinausbau berichtete Schöller des RWE (Essen), der verabredungsgemäß mit Werhahn verspätet eintraf, nachträglich über die mögliche Energiewirtschaft und erwähnte, daß die Kraftwerke wesentlich teurer würden, 1600 DM pro kWh bei der Gesamterzeugung von 750 Mill. kWh. Er erörterte noch, daß die Hoahrheinwasserkräfte zweifellos die günstigsten in Deutschland wären, aber daß die Energiemittel in Schweden, Norwegen und der Schweiz günstiger wären, und sich daher die Frage der Konkurrenzfähigkeit ergäbe. Auf die Frage von Nagel antwortete Schöller, daß 45% des Stroms auf Deutschland und 55% auf die Schweiz entfallen würden, daß Rheinfeldern ausgebaut werden sollte, wenn es auch nicht bekannt wäre, bis wann und wie weit die Pläne inzwischen gediehen wären, und daß die Leistung von 163 Mill. kWh bis auf 400 Mill. kWh gesteigert werden sollte. Auf die Frage von Lubszytski nach der Energiewirtschaft der Probleme Mosel und Rhein-Main-Donau erzählte Schöller, daß weder das Rhein-Main-Donau-Projekt noch das Mosel-Projekt mit dem Hoahrhein-Projekt gleichzustellen wäre und daß die Gleichmäßigkeit der Hoahrheinwasserkräfte von den beiden anderen Projekten nicht erreicht würde, daher der Ausbau am Hoahrhein mit allen Mitteln zu fördern wäre.

Mit dem Schlußwort von Greiß endete die zweite Tagung der Studienkommission. Soweit sie zunächst ihren Wunschzettel zusammenstellen wollte, schien die Aussicht der Unterstützung der anderen europäischen Länder für jedes Projekt nicht so groß zu sein. Vor allem hinsichtlich der Frage der Gleichberechtigung für die deutsche Rheinschiffahrt kam nun die Aporie an den Tag, sich mit den Niederlanden und Belgien ins Einvernehmen zu setzen, die Restitutionsforderungen auf weiteren Schiffsraum an Deutschland erhoben. Auch über die Frage des Rhein-Main-Donau-Kanals gab es eine neue skeptische Bemerkung wieder. Ahdler der Kammer Mannheim schrieb an Most:³⁷⁾

“Wir nehmen an, daß Sie inzwischen von Herrn Schaar der Rhein-Neckar-Zeitung besucht wurden und sich mit ihm über dessen Ausführungen in der RNZ vom 29. 6. 1949 unterhalten konnten. Herr Schaar sagte uns, daß sein Artikel durch eine Kürzung an Klarheit verloren hätte. Er wollte zum Ausdruck bringen, daß überlegt werden müsse, ob Deutschland bei der heutigen Kapitalknappheit große Mittel für den Ausbau des Hoahrheins oder des Rhein-Main-Donau-Kanals aufwenden solle, während nach Fertigstellung dieser Wasserstraßen die größten Binnenschiffahrtsnationen wie die Niederlande und Belgien und vielleicht auch Frankreich einen erheblicheren Nutzen von diesen Wasserstraßen

37) Ebenda: Brief von Ahdler an Most vom 14. 7. 1949.

hätten als Deutschland selbst... Bei den natürlichen Wasserstraßen, wie z. B. dem Rhein, ist es selbstverständlich, daß nur eine volle Freiheit des Schiffsverkehrs in Frage kommt. Bei künstlichen Wasserstraßen hingegen ist zu untersuchen, ob die Berechtigung erhalten sollen, von den Schiffen der übrigen Länder entsprechende Kanalgebühren zu erheben."

(in Fortsetzung)