Deutsch-Österr.-Ung. Verb. f. Binnenschiffahrt.—Verhandl. d. Verb.-Ausschusses

1907.

Königl. Ministerium
der
öffentlichen Arbeiten
Bibliothek

F. 2/36

XX 846

Biblioteka Politechniki Krakowskiej
100000300927

III 18248
BIBLIOTEKA KRAKÓW Politechniczna

Verhandlungen des Verbands-Ausschusses

über das

Schleppmonopol

(festgestellt in der Sitzung in Lindau i. B. am 31. Mai 1907).

Erste Sitzung in Breslau am 26. und 27. März 1907.

Es waren folgende Herren erschienen:

Als Regierungsvertreter:

1. Von dem Königlich Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten:

   Herr Oberbaurat **Hermann** - Essen a. d. Ruhr.
   Herr Oberbaurat und Strombaudirektor **Hamel** - Breslau.

2. Von dem Königlich Sächsischen Finanzministerium:

   Herr Oberbaurat **Schmidt** - Dresden.

3. Von dem K. K. Österreichischen Handelsministerium:

   Herr K. K. Hofrat **Mrasick,** Vorstand der K. K. Direktion für den Bau von Wasserstraßen-Wien.

   Herr K. K. Hofrat und Schiffahrtsinspektor **Schromm,** zugleich Vertreter des K. K. Ackerbauministeriums-Wien.

4. Von dem K. Ungarischen Ackerbauministerium:

   Herr K. Sektionsrat **Leopold Faragó** - Budapest.

Mitglieder des Ausschusses:

I. Als Vertreter des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt in Berlin:

1. Herr Geheimer Baurat **Havestadt** - Berlin-Wilmersdorf.
2. Herr Handelskammersyndikus **Hindenberg** - Minden.
3. Herr Reedereidirektor **Albert Rischowski** - Breslau.
4. Herr Ober- und Geheimer Baurat a. D. **Teubert** - Potsdam.
5. Herr Kommerzienrat **G. Tonne** - Magdeburg.

Königl. Ministerium der öffentlichen Arbeiten Bibliothek
Akc. Nr. 1061/52
XX 846

II. Als Vertreter des Zentralvereins für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich, vormals Donau-Verein in Wien:

1. Herr Dr. **Grätz,** Konzipist der Handels- und Gewerbekammer-Wien.
2. Herr Oberingenieur **G. Hoeselmayer** - Dresden.
3. Herr K. K. Oberbaurat **Kuhn** - Wien.
4. Herr Handelskammerrat **Winds,** Vertreter der Handels- und Gewerbekammer-Wien.
5. Herr K. K. Hofrat und Professor **A. Oelwein** - Wien.
6. Herr Dr. **Viktor Russ,** Obmann des Elbevereins und Vertreter der Handels- und Gewerbekammer Reichenberg-Wien.
7. Herr K. K. Baurat **von Schneller** - Wien.

III. Als Vertreter des Ungarischen Schiffahrtsvereins in Budapest:

Herr Professor **Aladár S. Kovács** - Budapest.

IV. Als Vertreter des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern in Nürnberg:

Herr Generalsekretär **K. G. Steller** - Nürnberg.

Als Vertreter des Vorstandes des Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt in Berlin.

Herr Generalsekretär **Rágóczy** - Berlin.

Als Gäste nahmen an den Verhandlungen teil:

1. Herr **Köttgen,** Direktor der Siemens-Schuckert-Werke-Berlin.
2. Herr Schiffahrtsdirektor **Kühlmann,** Vertreter des Schiffahrtsvereins-Breslau.
3. Herr Schiffahrtsdirektor **Queisser,** Vertreter der Handelskammer in Breslau.

Protokollführer:

Herr Regierungs-Bauführer Dipl.-Ing. **Havestadt**-Berlin-Wilmersdorf.

Stenograph:

Herr **Schleier** - Breslau.

Verhandlungen am 26. März vormittags.

Der Bericht über die einleitenden Begrüßungsreden, sowie über den ersten Punkt der Tagesordnung (Prüfung und Feststellung des Dresdener Protokolls und der Beschlüsse) ist im Zusammenhange mit den Verhandlungen des Verbandsausschusses über die Abmessungen der Kanäle und Kanalschiffe wiedergegeben.

Nach endgültiger Feststellung des Dresdener Protokolls und der Beschlüsse geht die Versammlung zum zweiten Punkt der Tagesordnung über:

Beratung über Punkt 2 der Stettiner Beschlüsse.

Der Vorsitzende Teubert-Potsdam bemerkt, daß es ihm bei Aufstellung der Tagesordnung zweckmäßig erschienen sei, die Beratung über das Schleppmonopol in verschiedene Unterabteilungen zu zerlegen.*) Für die

*) Vergl. Anlage I.

Verhandlungen sei jede dieser Unterabteilungen nochmal zu teilen und zwar in eine Erörterung vom technischen und eine solche von wirtschaftlichen und finanziellen Gesichtspunkten aus.

Um für die Verhandlung gewisse Leitsätze zu haben, habe er sich erlaubt, Vorschläge *) aufzustellen, die den Anwesenden vorlägen, damit in diesem Rahmen die einzelnen Fragen erörtert würden. Der Zweck der Verhandlungen sei ja nicht der, über das Schleppmonopol im bejahenden oder verneinenden Sinne ein Urteil zu fällen, sondern der, daß die Vorzüge und Nachteile eingehend besprochen und daß eine Reihe von Grundsätzen aufgestellt werde, nach denen diese Frage unter gewissen Umständen zu beurteilen sei.

Der Redner erinnert ferner daran, daß die Frage der Organisation eines einheitlichen Schleppbetriebes auf öffentlichen Wasserstraßen auf den großen internationalen Schiffahrtskongressen seit Wien (1886) mehr oder minder immer auf der Tagesordnung gestanden habe. In Wien sei diese Frage zuerst behandelt worden; dann sei sie 1892 in Paris seitens der Franzosen von neuem angeregt worden. 1894 im Haag und 1898 in Brüssel wäre wieder eine Besprechung verlangt worden und 1900 in Paris stand diese Frage auf der Tagesordnung, kam aber nicht zur Verhandlung, weil nur ein Bericht vorlag. Für 1908 sei die Sache wieder ausdrücklich auf die Tagesordnung gesetzt worden. Der Schleppzug auf Kanälen in wirtschaftlicher, juristischer und technischer Beziehung und das Schleppmonopol werde also den nächsten Kongreß eingehend beschäftigen. Es wäre erfreulich, wenn der Deutsch-Österreichisch-Ungarische Verband für Binnenschiffahrt hierzu Stoff liefern könnte, und wenn seitens der Vertreter der drei Staaten eine gewisse Einigkeit über die allgemeinen Grundsätze erzielt würde, die dann in der Form einer Denkschrift dem Kongreß überreicht würden.

Schromm-Wien begrüßt es mit großer Genugtuung, daß die Thesen, die er gelegentlich des II. internationalen Binnenschiffahrtskongresses in Wien 1886, also bereits vor 21 Jahren vorgeschlagen habe, heute zur Geltung kämen und eine große Wichtigkeit erlangt hätten. Von seinen damaligen Vorschlägen brauche er keinen zu ändern mit alleiniger Ausnahme desjenigen über die Schiffsgrößen. Er sei bei Kanälen unter allen Umständen für ein Monopol, nur wolle er nicht entscheiden, ob es ein staatliches oder ein privates sein solle. Redner habe sich das einschlägige interessante Material zusammengestellt, aber die Verlesung desselben würde zu weit führen.

Auf die Anregung des Vorsitzenden liest Redner seine im Jahre 1886 dem Kongresse unterbreiteten Ausführungen und Anträge vor:

*) Vergl. Anlage II.

„Meine Ansicht geht dahin, daß das Monopol, in dem Sinne, wie es die Eisenbahnen besitzen, auf die Wasserstraßen nicht übertragen werden soll.“

„Der große Vorteil, daß Jedermann mit seinem Fahrzeuge — wie auf den Landstraßen — verkehren kann, soll dem Wasserwege erhalten bleiben; damit ist jedoch nicht der zügellose Betrieb gemeint, wie derselbe gegenwärtig und zum Schaden der Schiffahrt selbst, auf den Kanälen herrscht.“

„Alle, die mit dem Schiffahrtswesen näher vertraut sind, halten den Relaisdienst (auf Kanälen und kanalisierten Flüssen) für unumgänglich notwendig; dieser Relaisdienst müßte einer Gesellschaft übertragen und an die Bedingungen eines wohldurchdachten, vom Staate genehmigten festen Tarifes gebunden sein.“

„Die Benützung der Relais müßte für jedes Schiff obligatorisch sein; in diesem Sinne wäre wohl ein Monopol geschaffen, das aber unter staatlicher Aufsicht und Kontrolle nur die wohltätigste Wirkung auf die Schiffahrt ausüben würde. Dem Schiffer bliebe überdies das Recht vorbehalten, jedes andere, gleich rasche Beförderungsmittel auf eigene Kosten in Anwendung bringen zu dürfen.“

„Ein solches Monopol auf den Wasserstraßen bezweckt selbstverständlich nicht die Ausschließung der Privatschiffahrt, sondern strebt im Gegenteile die Regelung dieses Privatschifferverkehres an.“

„Wie sehr gerechtfertigt und wie wohltätig ein solches Monopol auf alle Beteiligten wirkt, sehe ich aus den Erfahrungen am Willebroeckkanale, wo vor Einführung der Touage ein wilder Zustand waltete; die Schiffer verhielten sich sogar feindlich gegen ein in ihrem Interesse geschaffenes Institut, bis endlich 1869 die Stadt Brüssel, als Eigentümerin des Kanals die Touage obligatorisch machte und den Pferdezug abschaffte. Erst jetzt erkannten die Schiffer die großen Vorteile eines geordneten Zugsystems, der Verkehr stieg rapid und die Schiffer verdienten vielmehr als je früher! Trotz diesem Betriebsmonopole der Compagnie concessionaire du touage de Bruxelles vers l'Escaut verkehren gleichzeitig Schraubendampfer auf dem Kanale.“

„Auf dem Staatskanale von Charleroi, der gegenwärtig vergrößert wird, um Schiffe größerer Tragfähigkeit aufnehmen zu können, existiert gleichfalls ein geregelter monopolisierter Pferdezug.“

„Obzwar ich zur Ansicht hinneige, daß der Staat im allgemeinen ausschließlicher Besitzer aller Kommunikationsmittel (Bahnen, Wasserstraßen, Landstraßen, Telegraph, Postlinien usw.) sein sollte, so zeigen die Erfahrungen anderer hochentwickelter Staaten,

daß dies keine absolute Bedingung ist und daß in speziellen Fällen es für den Staat von größerem Vorteile ist, wenn diese oder jene Verkehrsstraßen im Konzessionswege an Privatgesellschaften hintangegeben und durch entsprechende Kautelen im öffentlichen Interesse gleich nützlich gemacht werden."

„Ich beantrage daher, der II. internationale Binnenschiffahrtskongreß möge es als seine Ansicht aussprechen, daß:

1. Die Zugkraft auf den Kanälen, gleichviel, ob dieselbe eine mechanische oder animalische ist, soll für alle den Kanal benützenden Schiffe gegen feste, vom Staate genehmigte Tarife, dieselbe sein. Die Organisation des Betriebes auf dem Kanal soll eine systematische sein und darf keine Ausnahme gestatten.

2. Diese Organisation muß derart beschaffen sein, daß die möglichste Beschleunigung erreicht und fahrplanmäßig durchgeführt werden kann."

Tonne-Magdeburg kann nicht verstehen, wie man in unseren so hoch entwickelten Zeiten ein Monopol sich aufdrängen lassen wolle, das Handel und Industrie aufs schwerste schädigen werde.

Über die Schleppkosten beim Monopolbetrieb sei schon wiederholt gesprochen worden, doch habe man noch nicht erfahren können, welche Tarifsätze festgestellt worden seien. Es seien verschiedene Ansichten laut geworden, welche behaupteten, die Kosten würden dreimal so hoch sein als jetzt beim freien Betrieb. Was solle die Industrie da anfangen?

Der Schleppzug sei ein unsicheres und zu langsames Verkehrsmittel auf Kanälen. Die zu erstrebende Fahrgeschwindigkeit sei 5 bis 6 km pro Stunde, außerdem müsse der moderne Kanalbetrieb, um mit den Eisenbahnen rivalisieren zu können, die billigsten Sätze aufweisen.

Redner sieht für die Kanäle das Verkehrsmittel der Zukunft in den Selbstfahrern, d. h. in Frachtkähnen, die mit eigenem Motor ausgerüstet sind. Auf den märkischen Wasserstraßen hätten die großen Ziegelei-Genossenschaften bereits 50—60 Fahrzeuge mit Motorausrüstung versuchsweise im Betrieb.

Die Beförderung im Schleppzug sei unsicher, weil die Kähne nicht nach einem Muster gebaut wären. Daher sei der Schiffswiderstand bei den einzelnen Schiffen verschieden, was bei dem Aufstoppen des Schleppzuges

ungemein störend in die Erscheinung träte. Es könne daher nur eine Reisegeschwindigkeit von 2 km, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 4 km pro Stunde für den Schleppzug angenommen werden. Das wären alles Momente, die zu berücksichtigen seien.

Schromm-Wien erklärt, diese Ausführungen gehörten nicht zu der gegenwärtig zur Diskussion stehenden, sondern erst zur dritten Frage; jetzt handle es sich nur um das Schleppmonopol. Er sei jedoch der Ansicht, daß der Verkehr mit den vom Vorredner erwähnten Selbstfahrern nicht durch einen Monopolbetrieb ausgeschlossen werde.

Rischowski-Breslau ist erfreut zu hören, daß Herr Hofrat Schromm dafür ist, daß für die mit automechanischen Vorrichtungen versehenen Schiffe eine Ausnahme zugelassen würde. Die Ansichten des Herrn Kommerzienrats Tonne könne er jedoch nicht teilen. Die Frage sei örtlich zu lösen und müsse auf verschiedenen Wasserstraßen verschieden behandelt werden. Seine Meinung sei die folgende:

> Auf Binnenwasserstraßen, namentlich auf Kanälen und kanalisierten Flußläufen mit hoher Frequenz ist zur Aufrechterhaltung des geordneten, die Sicherheit der Fahrt und die Fahrgeschwindigkeit gewährleistenden Betriebes ein Schleppzwang für diejenigen Fahrzeuge notwendig, die sich nicht auto-mechanisch fortbewegen können.
>
> Das zur Ausübung des Schleppzwanges erforderliche Schleppgeschäft wird je nach den örtlichen Verhältnissen entweder vom Ufer aus oder durch bereit gestellte Bugsiermittel bewirkt und ist einer Zentralstelle zur Ausführung zu übertragen; wo es an der starken Organisation hierfür fehlt, soll dem Staat das Schleppgeschäft anvertraut werden.

Hermann-Essen legt in kurzen Zügen dar, wie das Schleppmonopol nach seiner gesetzlichen Einführung sich gestalten wird. § 18 des Wasserstraßengesetzes lege gesetzlich fest, für welche Kanäle der Preußische Staat sich das Schleppmonopol vorbehalte. Es seien dies der Rhein-Weser-Kanal mit dem Anschluß nach Hannover, der Lippe-Kanal und die Zweigkanäle dieser Schiffahrtsstraßen. Es sei also darüber nicht hinwegzukommen, daß für bestimmte Wasserstraßen ein staatlicher Schleppbetrieb festgelegt sei.

Dem Schiffer könne es im übrigen gleichgültig sein, wer den Schleppbetrieb ausübe, wenn er nur ebenso schnell und ebenso billig bedient wird wie früher. Auf den Zuruf: schneller! bemerkt der Redner, der Staat würde, wenn es

möglich sei, auch auf schnellere Beförderung sehen. Zur größten Ausnutzung künstlicher Wasserstraßen, die mit ungeheuren Kosten ausgebaut seien, ihrer Schleusen und sonstigen Einrichtungen sei ein zentralisierter Betrieb durchaus notwendig. Darüber wären wohl alle einig.

Man könne nun hierbei zwei Möglichkeiten unterscheiden, den Monopolbetrieb einer Privatgesellschaft und den des Staates. Der Staat sei am sichersten in der Lage, ein solches Zentralgeschäft durchzuführen. Vor allen Dingen könne der Interessent vom Staate mehr verlangen als von einem Privaten. Wenn der Staat die Pflicht der Beförderung übernähme, so sei er auch innerhalb gewisser Grenzen regreßpflichtig. Jedenfalls aber läge es im Interesse der gleichmäßigen Ausnutzung der Wasserstraßen, den Verkehr so schnell als möglich hindurchzubringen. Diese Gründe könnten wohl mit dem Monopol versöhnen.

Die vorhin genannten Kanäle scheiden von vornherein für die Diskussion aus, da für sie das Monopol bereits gesetzlich festgelegt sei.

Es handle sich aber darum, ob man freiwillig wünsche, daß diese Bestimmungen auch auf andere Kanäle übertragen würden.

Tonne-Magdeburg ist gegen ein staatliches Monopol. Der Staat solle nur eine bestimmte Geschwindigkeit auf den Wasserstraßen vorschreiben und auf deren Innehaltung achten.

Wie im Laufe der Zeit das Fuhrwerk von der Eisenbahn verdrängt sei, auf dem Meere dem Segelschiff der Dampfer gefolgt wäre, so würde auf den Binnenkanälen der Selbstfahrer das Betriebsmittel der Zukunft sein, weil er am schnellsten, billigsten und sichersten funktioniere. Solle nun durch ein staatliches Schleppmonopol diese Entwicklung verhindert werden? Er habe zur Sache kein persönliches Interesse, aber es müßten alle Kräfte eingesetzt werden, um ein solches Unglück, wie es das staatliche Schleppmonopol sei, im Interesse der Entwickelung unseres Handels zu verhindern.

Der Vorsitzende ist mit dem Vorredner auch der Meinung, daß die neue Zeit auch neue Mittel und Wege bringt. Ein solches modernes Mittel sei aber grade der staatliche Schleppbetrieb. Er könne aus eigener Erfahrung sagen, daß mit anderen Mitteln, etwa polizeilichen Vorschriften, sich die nötige Ordnung nicht schaffen lasse. Derartige Mittel würden auf die Dauer nicht helfen. Keinesfalls sei es möglich, durch Polizeiverordnungen auf einem großen Kanalnetz eine bestimmte einheitliche Geschwindigkeit durchzuführen: Ein langsam fahrendes Schiff halte alle folgenden auf. Diese Verkehrsbehinderungen seien bei der freien Schiffahrt unvermeidlich und schädigten Handel und Industrie.

In Preußen hätte man zurzeit noch kein großes Kanalnetz. Darum sei es in der Ordnung, daß man sich die Erfahrungen der Länder, wo ein solches bestehe, z. B. die Frankreichs, zu Nutze mache. Dort hätte man schon vor 30 Jahren eingesehen, daß auf Kanälen mit nur einigermaßen lebhaftem Verkehr eine freie Schiffahrt nicht möglich sei: Als nach dem deutsch-französischen Kriege in den 70 er Jahren der Aufschwung der Industrie in Frankreich einsetzte, als große Kohlenmengen von Nord-Frankreich nach Paris zu schaffen waren, da hätte die freie Schiffahrt versagt. Es wäre nicht möglich gewesen, eine Geschwindigkeit von 2 km in der Stunde einzuhalten und sei diese auf 1 bis $1^1/_2$ km gesunken. In der Einsicht, daß es so nicht weiter ginge, wäre bereits 1875 ein Dekret von Mac Mahon erlassen, welches, dem Zwange der Verhältnisse folgend, auf dem Kanal von St. Quentin den Monopolbetrieb einführte. Hierdurch sei der Verkehr von damals $1^1/_2$ Millionen auf jetzt etwa 6 Millionen Tonnen gestiegen.

Auch in Belgien hätte man auf dem 1836 gebauten Kanal von Charleroy nach Brüssel, auf dem Kohlen befördert würden, schon in den 40 er und 50 er Jahren ein Monopol eingeführt, und man sei zufrieden damit. Die Erfahrungen Frankreichs und Belgiens seien also zu berücksichtigen.

Der in Frankreich 1875 eingeführte Monopolbetrieb bestehe in einer Treidelei mit Pferden. Den Unternehmern sei ein fester Tarif vorgeschrieben, und jedes beladene Schiff sei gezwungen, sich von diesen schleppen zu lassen. Die Geschwindigkeit sei zwar nicht bedeutend, nur 2 km die Stunde, aber die Leistungsfähigkeit eines Kanals hänge ja in erster Linie von der Leistungsfähigkeit seiner Schleusen ab. Diese könnten nur bei einem Monopolbetrieb voll ausgenutzt werden. Damit der Verkehr nicht zeitweise stillstehe, sei es nötig, daß derjenige, der die Schleuse leitet, auch den ganzen Betrieb regelt, damit in dem Augenblick, wo das eine Schiff die Schleuse verläßt, schon ein anderes für die Einfahrt da ist. Wie sei es jetzt, wo dies der freien Willkür überlassen bleibe? Da sehe man an der einen Schleuse ein ganzes Heer von Schiffen warten und an der anderen sei kein einziges Schiff. Das einzige Mittel, den Kanal so leistungsfähig wie möglich zu machen, bestehe also darin, die Schleusen voll auszunutzen, und das sei nur möglich, wenn der Betrieb organisiert ist. Vom technischen Gesichtspunkte betrachtet, könne ein Kanal seine größte Leistungsfähigkeit nur dann erreichen, wenn der Schleppbetrieb monopolartig geregelt würde. Wer ihn in der Hand habe, ob der Staat oder Private, sei gleichgültig, er müsse nur streng organisiert sein. Gleiches durch polizeiliche Vorschriften zu erzielen, sei unmöglich.

Höselmayer-Dresden: Als Angestellter einer großen Schiffahrts-Gesellschaft müsse er sich grundsätzlich gegen jedes Monopol aussprechen. Wenn einmal mit der Monopolisierung angefangen würde, bestände die Gefahr, daß der ganze Betrieb der Binnenschiffahrt mit der Zeit verstaatlicht würde. Er glaube nicht, daß das zu Nutz und Frommen von Handel und Industrie dienen könne. Der Betrieb einer Schiffahrts-Gesellschaft müsse in erster Linie vom kaufmännischen Standpunkte aus betrachtet werden. Die wechselnden Verhältnisse der Binnenschiffahrt erforderten rechtzeitige, rasche Entschlüsse kaufmännischer Natur, die im Staatsbetriebe niemals erreicht werden könnten. Auf Kanälen mit schwachem Verkehr möge es gehen, daß der Betrieb vom Staat bewältigt werden könne; wenn es sich aber um große Transporte handele, würde der Staat versagen. Redner kann sich eine Schiffahrt ohne gesunden freien Wettbewerb nicht denken. Durch die Monopolisierung würde die Konkurrenz beseitigt, und in der Folge könne der Kaufmann nicht mehr so rechnen wie bisher. Auch würde der Betrieb entschieden teurer als bei der freien Konkurrenz. Vom Standpunkte der Elbschiffahrt aus müsse er sich entschieden gegen die Monopolisierung des Schleppbetriebes aussprechen.

Hindenberg-Minden: Herr Kommerzienrat Tonne habe gemeint, daß die Einführung des Schleppmonopols ein Unglück für Handel und Industrie bedeuten würde. Diese Ansicht würde aber von Handel und Industrie keineswegs allgemein geteilt. Im Gegenteil stände eine Menge Industrieller und Gewerbetreibender auf genau entgegengesetztem Standpunkt. Die Handelskammer Minden beispielsweise, die in dieser Hinsicht besonders interessiert sei, weil Minden an der Weser und am Mittellandkanal läge, habe sich schon vor mehreren Jahren einstimmig für die Einführung eines staatlichen Schleppmonopols auf dem Mittellandkanal ausgesprochen und zwar bevor diese Frage im preußischen Landtage entschieden war. Man wünsche seine Einführung, um gerade das zu erreichen, was Herr Höselmayer wolle, daß nämlich die Konkurrenz möglichst erhalten bleibe. Die Handelskammer Minden sei der Ansicht, daß die Einführung des staatlichen Schleppmonopols die kaufmännische Konkurrenz vergrößern werde und daß die Entwickelung der Schiffahrt nach seiner Einführung dränge. Es müsse verhütet werden, daß die freie Konkurrenz, von der die Herren Vorredner sprächen, darin bestehe, daß die großen Reedereien allein herrschten und in unerhört rigoroser Weise ihre Preise diktierten.

Auf Widersprüche aus der Versammlung hin bezieht sich Redner auf diesbezügliche Verhandlungen des Abgeordnetenhauses über die Rheinschiffahrt.

Es werde ferner gesagt, der Staat solle nicht alles am Gängelbande führen. Das sei der alte Nachklang des

Manchestertums, das, wie es scheine, immer noch nicht überwunden sei. Dieser Gedanke von dem alles regelnden freien Spiel der Kräfte sei ebenso extrem wie der sozialistische der Staats-Omnipotenz.

Herr Kommerzienrat Tonne verlange eine Polizei-Verordnung, die die Schnelligkeit regele und wolle womöglich auf jedes Schiff einen Polizisten stellen. Er gestehe also zu, daß eine Oberaufsicht des Staates vorhanden sein müsse. Würde dieser Gedanke weiter verfolgt, so komme man zu dem Ergebnis, daß das staatliche Schleppmonopol wünschenswert sei. Der Staat könne auch, weil er die Kanäle auf seine Kosten gebaut habe, verlangen, daß sie voll ausgenützt würden. In diesem Sinne habe sich auch eine Resolution der Handelskammer zu Minden ausgesprochen, und auch die Handelskammer zu Görlitz habe einen derartigen Beschluß gefaßt.

Redner verteilt eine von ihm Januar 1905 verfaßte Schrift über das Schleppmonopol.

Tonne-Magdeburg: Das Votum der Handelskammer Minden könne ihm nicht imponieren: die Handelskammer Berlin habe sich z. B. einmal gegen, dann für, jetzt wieder gegen das Monopol ausgesprochen. Die Ansichten schwankten also. Es könne sein, daß auf der Weser mit der bestehenden Schiffahrt schlechte Erfahrungen gemacht wären. Anderswo stände es besser. Vorschriften müßten natürlich erlassen werden und die Leute hätten sich danach zu richten. Eine straffe Zucht sei notwendig, aber auch leicht durchzuführen, wie es das Beispiel des Suez-Kanals beweise.

Redner verweist auf die Einrichtung der Schiffahrts-Berufsgenossenschaften mit ihren vielfachen Vorschriften, deren Durchführung s. Z. für rein unmöglich gehalten worden wäre; jetzt ginge es sehr gut. So würde es auch mit den polizeilichen Vorschriften auf den Kanälen sein.

Unser Kanalnetz könne mit dem französischen nicht verglichen werden, weil unsere Kanäle ganz andere Abmessungen hätten. Es sei auch fraglich, ob der Staat gegebenen Falls genügend Frachtschiffe zur Verfügung haben würde. Redner bezweifelt dies. Nach seiner Meinung würde die Schiffahrt unter der Herrschaft eines staatlichen Schlepp-Monopols zurückgehen.

Schromm-Wien: Die Schiffahrt setze sich aus dem Schleppgeschäft und Frachtgeschäft zusammen. Wenn der Kaufmann die Schlepplöhne kenne, so könne er sich danach richten. Darum seien feste Schleppsätze vorzuziehen. Er könne die Schwarzmalerei nicht billigen und sei durchaus nicht der Ansicht, daß ein Monopol die Schiffahrt zu Grunde richten würde.

Hamel-Breslau, der zunächst hervorhebt, daß seine Ausführungen nur seine eigene Meinung wiedergeben sollen, widerspricht den Anschauungen des Herrn Ober-

ingenieur Hoeselmayer. Selbst wenn der Staat teurer und langsamer befördere als Private, was allerdings erst bewiesen werden müsse, würden die Vorteile doch immer noch überwiegen, und zwar dadurch, daß bei regelmäßiger, ununterbrochener, in vorschriftsmäßiger Folge sich abwickelnder Beförderung auch die Leistungen der Schiffe größere würden als bisher. Diese Regelmäßigkeit zu erzielen sei nur möglich, wenn der Staat eingreife und selbst ein Monopol ausübe oder es gewissen Gesellschaften übertrage. Der Schiffer müsse nicht bloß einem Zwange bezüglich der Geschwindigkeit, sondern auch bezüglich der Ruhepausen unterworfen sein. Indem man die Schiffer zwänge, in einer bestimmten Reihenfolge zu fahren, könne man erreichen, daß an den Schleusen die großen Ansammlungen vermieden würden. Auch das sei wesentlich bestimmend für die ganze Einrichtung. Die Pflichten, welche sie dem Unternehmer auferlegt, seien ebenfalls von großem Vorteil für die Schiffahrt.

Wenn er auch der Meinung wäre, daß ohne eine monopolartige Einrichtung — er spreche absichtlich nicht von einem Schleppmonopol — in der Zukunft nicht auszukommen wäre, so sei er doch der Ansicht, daß hierdurch nicht die Entwicklung der Selbstfahrer gehemmt werden dürfe. Man müsse also den monopolisierten Betrieb so einrichten, daß diese Fahrzeuge zugelassen werden könnten.

Der Vorsitzende stellt in der von Herrn Syndikus Hindenberg gelegentlich seiner vorstehenden Ausführungen überreichten Schrift einen kleinen Irrtum richtig und zwar zu Punkt 5 auf Seite 10, bezüglich der Tarifhöhe einer staatlich betriebenen Pferdetreidelei: Selbstverständlich schließe ein staatliches Monopol jede andere Treidelei aus.

Dr. Ruß-Wien: Man sei nicht zusammengekommen, um die einseitigen Interessen irgend eines Stromes oder Schiffahrtsgebietes zu vertreten, sondern hätte die Verpflichtung, auf das Allgemeine zu achten, wenn man auch die Erfahrungen auf den eigenen Gebieten hervorkehren müsse. Der Widerstreit der Meinungen sei für einen alten Fachmann hoch interessant.

Herr Oberbaurat Hermann habe sich nicht darüber geäußert, ob bei einem Staatsmonopol die Schiffahrt nicht teurer werden würde. Er könne gar keine Garantie bieten, ob sie ebenso billig als bisher sein werde. Dem Privatmonopol ständen Schlagworte gegenüber, aber auch das staatliche habe seine Gefahren. Die Verstaatlichung gewisser Betriebe liege im Zuge der Zeit und er begreife, daß man nur aus dem Grunde gegen ein staatliches Monopol sich wehre, weil man meint, es habe eine innere Kraft zu wachsen und auf andere Gebiete überzugreifen.

Bei einem Privatmonopol bestehe die staatliche Auf-

sicht. Diese werde das Bestreben haben, die Gebühren zu verbilligen. Bei einem Staatsmonopol wäre die Tendenz eine umgekehrte. Die Staatsbehörde sei hier die vorschreibende und beaufsichtigende Instanz zugleich. Es bleibe also nur die Gesetzgebung übrig. Aber diese habe sich ja die Abgaben auf den Strömen zu einer Lieblingsidee gemacht, und so liege Gefahr vor, daß diese Abgaben durch die Hintertür der Schleppgebühren eingeführt würden, die durch die Vordertür nicht hineinkommen konnten. Er wisse nicht, ob eine derartige Tendenz bestände, habe auch nicht den Mut, etwas derartiges zu behaupten; aber wenn die Herren, welche sich gegen das Monopol aussprächen, es aus diesem Grunde täten, so müsse man ihnen dies zugute halten. Er selbst sei nicht gegen das Monopol auf Kanälen, sondern aus den vorgebrachten sachlichen Gründen, denen er sich nicht verschließen könne, für dasselbe.

Redner erinnert an das Vorgehen der preußischen Staats-Eisenbahnverwaltung, welche die Schiffart durch Unterbietung der Tarife noch unter den Selbstkostenpreis konkurrenziert habe. Solange also die Staatsverwaltung auf solchen Bahnen wandele, liege eine Gefahr in der Ausschaltung der freien Konkurrenz im Welttransport. Es könne dahin kommen, daß der Staat den ganzen Handel in seine Hand nehme. Es bestehe ferner die Besorgnis, daß auch politische Zwecke auf diesem Wege verfolgt werden könnten. Durch seine Ausführungen habe er eine Diagonale zwischen den äußersten Extremen finden wollen, die die Herren Hindenberg und Tonne verträten.

Hermann Essen: In seinen vorigen Ausführungen habe er als Beamter den vom preußischen Wasserstraßengesetz festgelegten Standpunkt dargestellt. Daneben sei er allerdings der Meinung, daß ein Schleppmonopol für Handel und Verkehr schädlich sein könne, wenn es als Mittel gebraucht werde, die Abgaben auf Binnenwasserstraßen etwa zum Vorteil der Eisenbahnen zu korrigieren. Bei einer unnötigen Belastung der Schiffahrt würde man aber wieder ihre Entwicklung unterbinden und die künftig gebauten teuren Wasserstraßen unrentabel machen. Ein derartiges Vorgehen sei aber doch nicht ohne weiteres anzunehmen. Man müsse dem gesunden Sinne des Staates doch auch etwas zutrauen. Der Staat werde keinen Kanal bauen und dann die Schiffahrt klein machen wollen, sondern er werde danach streben, sie hoch zu halten.

Das Gesetz in Preußen sehe neben dem Schleppbetrieb das Befahren mit eigener Kraft vor. Es heiße darin: „Zum Befahren dieser Schiffahrtsstraßen durch Schiffe mit eigener Kraft bedarf es besonderer Genehmigung.“ Der Schwerpunkt liege in dem Wort „Genehmigung“.

Redner ist nun der Ansicht, daß es bei einem Schiffszug vom Lande aus technisch vielleicht nicht möglich sein

werde, daneben Schiffe mit eigener Kraft fahren zu lassen, daß sich dies jedoch wohl ermöglichen lasse, wenn der Zug vom Wasser aus bewirkt werde.

Dr. Grätz-Wien verliest einige Leitsätze aus dem Protokoll der sogenannten Kanalkommission des Preußischen Abgeordnetenhauses, aus denen hervorgeht, daß die Intensionen der Befürworter des Schleppmonopols keineswegs wirtschaftlich harmlos seien; ferner liest er folgenden Passus aus einer Abhandlung des Ober- und Geheimen Baurats Teubert über das Schleppmonopol vor: „Ich muß noch die Schiffahrtsabgaben erwähnen. Das ist kein erfreulicher, aber zeitgemäßer Gegenstand. Bei dem Schleppmonopol würden sie sich in einfacher Weise mit den Schleppgebühren vereinigen lassen und garnicht als besondere Abgaben angesehen werden.“ Man sehe also, daß das Schleppmonopol verkappte Schiffahrtsabgaben mit sich bringen könne.

Vom technischen Standpunkte aus seien die meisten für das Monopol, vom wirtschaftlichen aber dagegen. Es ergäben sich auch eine solche Menge wirtschaftspolitischer Bedenken, die voraussichtlich zu wirtschaftspolitischen Kämpfen führen würden, daß man sich fragen müßte, ob es praktisch sei, eine solche Beunruhigung im Volk zu erwecken. Es wäre ferner noch zu bedenken, ob der Staat nicht in der Folge versuchen würde, die Schiffer zu veranlassen, ihm ihre Schiffsgefäße abzutreten. Vom technischen Standpunkte aus sei also das Schleppmonopol deal, vom volkswirtschaftlichen dagegen aber sei es vollständig abzulehnen.

Teubert-Potsdam stellt den vom Vorredner aus seiner Schrift irrtümlich gezogenen Schluß richtig: In Preußen würden auf allen Kanälen Abgaben erhoben. Ihre Verbindung mit den Schleppgebühren solle nur eine Vereinfachung für die Verwaltung sein.

Hamel-Breslau: Er könne den von Dr. Grätz gemachten Unterschied zwischen technischen und volkswirtschaftlichen Vorteilen nicht anerkennen. Den Gefahren, die aus einem Monopol entstehen können, könne man ruhig ins Auge sehen. Wenn man einen teuren Kanal wie den im Ruhrgebiet nicht ausnütze, dann handele man nicht nur aus technischen Gesichtspunkten, sondern auch volkswirtschaftlich falsch, ganz gleichgültig, ob der Staat oder Privatunternehmer dabei beteiligt seien. Diese volle Ausnutzung eines Kanals würde aber gerade, wie auch allseitig anerkannt werde, durch ein Monopol gewährleistet.

Ferner brächte, wie er schon ausgeführt habe, eine monopolartige Regelung des Betriebes auch dem Schiffer wirtschaftlichen Nutzen, weil unter allen Umständen durch die Regelmäßigkeit des Betriebes eine größere Ausnutzung der Schiffe möglich sei.

Redner wendet sich hierauf gegen die Bemerkungen der beiden Vorredner, daß der Staat das Schleppmonopol finanziell im Sinne der Plusmacherei ausnützen werde. Auf den Zuruf „Eisenbahnen!“ erwidert er: Bei den Eisenbahnen betrage die Verzinsung etwa 7 %, der Staat wirtschafte also mit seinen Eisenbahnen weniger heraus als andere Transportunternehmer. Er sei aber durchaus in der Lage, seine Transportbedingungen dem Bedürfnis der einzelnen Gegenden anzupassen, und dies könne eine Privatgesellschaft nicht in dem gleichen Maße.

Die Befürchtung, daß der Staat den ganzen Schiffahrtsbetrieb werde übernehmen wollen, wenn er erst das Schleppmonopol habe, sei unter keinen Umständen zutreffend. Selbst wenn das letztere eingeführt werde, bleibe der Schiffereibetrieb, wie Herr Hoeselmeyer ganz zutreffend ausgeführt habe, ein so diffiziler, daß der Staat sich hier nicht hineinmischen werde. Die Dinge lägen hier nicht so einfach wie bei der Eisenbahn. Redner führt sodann eine Äußerung des Ministers Budde an, die besagt, daß der Staat unter allen Umständen ablehne, sich in dieser Hinsicht zu betätigen. Wenn Herr Dr. Ruß meine, der Staat könne, wenn er den ganzen Schleppbetrieb in Händen habe, hiermit politische Zwecke verfolgen, so möchte er dagegen halten, daß dort, wo der Verkehr in Privathänden liege, viel schlimmere Tarifpolitik getrieben werde, als bei den Staatseisenbahnen. Die Erfahrungen, die in dieser Hinsicht gemacht worden seien, ließen dies zweifellos erscheinen. Wenn der Staat kein Monopol einrichte, dann werde es von privater Seite geschehen; denn für gewisse Schiffahrtsstraßen müsse es kommen.

Rágóczy-Berlin spricht zunächst seine Freude aus über die allgemeine Diskussion, weil die Dreiteilung der Resolution sich praktisch nicht durchführen lassen werde. Österreich habe beispielsweise an der Elbe eine große Wasserstraße, wo die Schiffe künftig aus den Kanälen in den freien Strom übergehen würden. Es müsse also darauf Bedacht genommen werden, Maßnahmen zu treffen, die für die eine und die andere Art von Wasserstraßen geltend sein könnten. Der Vorsitzende habe sich auf den französischen Nordkanal berufen. Derselbe sei ein Spezialkanal und etwa mit dem Rhein-Hernekanal zu vergleichen. Die übrigen Kanäle hätten nicht solche speziellen Verhältnisse mit Massenverkehr; auch der Kohlen-Kanal von Charleroy nach Brüssel bilde gleichfalls eine Ausnahme. Er könne aus eigener Anschauung sagen, daß sich in Frankreich ein vorzüglicher Treideleibetrieb auch ohne Monopol vollziehe. Vom technischen Standpunkte aus und auch aus staatlichen Rücksichten möge ein staatliches Monopol wünschenswert sein, mit Rücksicht auf die Lebensinteressen weiter Kreise sei es aber abzulehnen. Er könne sich nicht der Ansicht zuwenden, daß die weitere

Ausdehnung der staatlichen Allgewalt auf den Verkehrsstraßen zu Nutz und Frommen der Allgemeinheit dienen würde.

Wenn Herr Oberbaurat Hermann gemeint habe, man könne mit einem staatlichen Monopol einverstanden sein, wenn es eben so schnell und billig arbeite wie der freie Betrieb, so meine er, man könne nur dann damit zufrieden sein, wenn es schneller und billiger arbeite. Er stehe nicht etwa, wie eben gemeint worden sei, auf einem manchesterlichen, sondern auf einem durchaus unabhängigen Standpunkte. Aber in Deutschland mache sich eine Entwickelung in sozial-politischer Beziehung geltend, die große Gefahren für die freie Entfaltung der Kräfte in sich berge. Man sei dabei, bald in eine Sackgasse zu geraten.

Wenn darauf hingewiesen worden sei, der preußische Staat werde nicht dulden, daß die mit hohen Kosten ausgebauten Wasserstraßen ihren Zweck nicht erfüllten, so erinnere er an die jetzige preußische Eisenbahnpolitik. Millionen würden für den Ausbau der Wasserstraßen aufgewendet, auf der andern Seite aber würde der Wasserstraßen-Verkehr durch die niedrigen Eisenbahn-Ausnahmetarife in hohem Maße beeinträchtigt. Dieser Kampf spiele sich ja hier an der Oder ab. Man höre die Klagen, daß die Staatsverwaltung der Oder-Schiffahrt durch die Ausnahmetarife auf Schwefelkies usw. die Güter entziehe. Man könne von der preußischen Verkehrsverwaltung nur sagen: „Zwei Seelen wohnen in ihrer Brust.“ Wenn sie die Wasserstraßen leistungsfähig erhalten wolle, dann dürfe sie dieselben nicht durch Eisenbahntarife schädigen. Wenn gesagt würde, die Schlepptarife würden beim staatlichen Monopol niemals so hoch sein, daß der Schiffahrtsverkehr unrentabel würde, so habe man doch gar keine Gewähr dafür: „Vestigia terrent.“ Grade die Gegner der Wasserstraßen hätten das Schleppmonopol hereingebracht und die Vertreter der Wasserbauverwaltung hätten es sich gefallen lassen, die Juristen, weil sie den Wunsch gehabt hätten, daß der Kanal besser zinsbar gemacht werde und die Techniker, weil sich so die Ordnung auf ihm besser aufrecht erhalten ließe.

Die Zuversicht auf die Vernunft der Staatsregierung und der Parlamente werde von weiten Kreisen im Lande nicht geteilt. Bei der Festsetzung der Tarife würde wohl wieder doch in erster Linie auf agrarische Interessen Rücksicht genommen werden. Es bestehe keine Garantie, daß nicht auch künftig bei der Festsetzung der Schleppmonopoltarife agrarische Einflüsse wirksam sein könnten, die dem Verkehr hinderlich wären. Die von einzelnen wenigen Handelskammern abgegebenen Äußerungen seien für ihn nicht maßgebend. Mancher Kaufmann werde es natürlich am liebsten sehen, wenn er die eine Verkehrsmöglichkeit gegen die andere ausspielen könne, denn

sein Interesse sei nur, billige Frachten zu haben. Es gäbe allerdings kurzsichtige Kaufleute, die es nicht einsähen, daß auch der Schiffer verdienen und leben wolle, und daß daher bei fallendem Wasser die Frachten anziehen müßten; ein vernünftiger Kaufmann werde diese wechselnden Verhältnisse beachten und sich danach richten.

Redner ist der Ansicht, daß die von dem Herrn Vorsitzenden vorgelegte Resolution vielleicht den Erfahrungen, die erst zu machen sind, vorausgreife. Die Erfahrungen, die im Westen gemacht werden würden, müßten maßgebend sein. Er möchte sich den Vorschlägen des Herrn Dr. Ruß anschließen und an der Resolution eine Änderung vornehmen, durch welche die von ihm und mehreren anderen Rednern hervorgehobenen wirtschaftlichen Bedenken zum Ausdruck gebracht würden. Die technischen Vorteile müßten dann gesondert hervorgehoben werden.

Hindenberg-Minden: Wenn der Staat eine nationale Wirtschaftspolitik ausübe, so müsse er auch eine nationale Verkehrspolitik treiben. Er könne die Ansicht, daß für die Kanäle agrarische Interessen maßgebend sein würden, nicht teilen. Die Ansicht, welche er vorhin ausgesprochen und die paradox klinge, daß nämlich ein staatliches Monopol die Freiheit der Konkurrenz garantiere, müsse er aufrecht erhalten. Gerade die Konkurrenz der Frachtschifferei sei gewährleistet, wenn ein monopolartiger Schleppdienst eingerichtet sei. Es sei dann jedem einzelnen kleinen Schiffer und Gewerbetreibenden möglich, den Schleppdienst zu benützen, während er sonst auf die Gnade der großen Gesellschaften angewiesen sei und hohe Preise zahlen müsse. Er glaube nicht, daß die Privatunternehmungen die Tendenz hätten, mit den Preisen herunterzugehen, der Staat aber, sie zu erhöhen. Gerade das Umgekehrte sei richtig. Überall, wo ein Privatmonopol herrsche, bestehe die Tendenz, die Preise zu steigern, während dort, wo ein Staatsmonopol sei, die Allgemeinheit darauf dränge, daß die Tarife herabgesetzt würden. Er erinnere sich keines Beispiels, daß die preußische Staatsbahn Güter in höhere Klassen hinaufgesetzt habe, wohl aber sei das Gegenteil beinahe zur Regel geworden. Und wenn die Staatsbahn-Tarife noch immer nicht so ermäßigt seien, wie man es vielfach für wünschenswert halten könnte, so seien gerade die Schiffer selbst schuld daran, welche diese Herabsetzungen bekämpfen. Er sei mit Herrn Oberbaurat Hamel der Meinung, daß, wenn es technisch richtig sei, daß die Einheitlichkeit des Schleppbetriebes den Vorzug verdiene, daß es dann auch wirtschaftspolitisch der Fall sei.

Redner erörtert sodann ausführlich an dem Beispiel der drei Weser-Schleppschiffahrts-Gesellschaften, wie bei ihnen durch Vereinbarung ein gegenseitiger Hilfs-

dienst eingerichtet und dadurch eine viel rationellere Ausnutzung der Betriebsmittel ermöglicht worden sei. Das Privatkapital sehe zu leicht nur auf hohen Gewinn, wie zum Beispiel auf dem Rhein eine Gesellschaft, die viele Schiffe charterte und so einen monopolartigen Betrieb einrichtete, nicht daran gedacht hätte, die Frachten herabzusetzen, sondern nur den größeren Gewinn in die eigene Tasche zu stecken. Die freie Konkurrenz stehe häufig nur auf dem Papier; ein Privatmonopol stoße aber in viel einschneidenderer Weise die wirtschaftlichen Verhältnisse um als ein staatliches. Man könne dem Staate gegenüber doch das Vertrauen hegen, daß er eine Einrichtung, die mit großen Kosten geschaffen sei, auch so verwalten werde, wie es ihrem Zwecke entspräche. Der Staat sei ja nicht etwas einem feindlich Gegenüberstehendes, der Staat sei man selbst. Das Parlament, der neue gebildete Beirat für Wasserstraßen, das seien auch Faktoren, die auf die Verwaltung Einfluß ausüben würden. Redner ist überzeugt, daß der staatliche Schleppbetrieb gerade in wirtschaftlicher Beziehung die Vorteile garantieren werde, die die Anlieger des Kanals erwarten. Was man von Privatmonopolen zu erwarten habe, das sehe man ja an manchen Syndikaten. Gerade die Einrichtung des staatlichen Schleppdienstes werde die Konkurrenz der Schiffart heben und somit nur im Interesse der Abnehmer sein.

Rischowski-Breslau: Die Reedereien auf den östlichen Wasserstraßen hätten nur klägliche Betriebsresultate aufzuweisen. Das seien die Folgen der technischen Mängel der jetzigen Betriebsführung, namentlich des Aufenthaltes in der oberen Oder und im Oder-Spree-Kanal. Hier müsse Abhülfe geschaffen werden. Es gäbe aber hierfür kein anderes Mittel, als eine Organisation, die mit starker Hand den Schleppdienst betreibe. Mit Reglements allein ließe sich keine Abhilfe schaffen; man könne eben nicht auf jeden Dampfer einen Polizisten hinstellen. Bei der Schiffahrt gelte vielmehr als in anderen Betrieben das Wort, daß Zeit Geld sei. Wenn durch Verliegen an den Schleusen und durch langsame Beförderung die Zeit verloren ginge, so müsse man sich an eine starke Hand, an einen Faktor wenden, der Abhilfe schaffen könne. Es so deshalb schon angeregt worden, diesen Faktor durch Zusammenschluß der beteiligten Reedereien zu schaffen. Dieser Anregung sei jedoch nicht entsprochen worden; an Verhandlungen habe es nicht gefehlt, ein Erfolg sei aber nicht erzielt worden. Erst nach Einführung eines technisch einwandsfreien Betriebes würden sich auch die Reedereien wirtschaftlich besser stehen; nach allem könne man diesen Betrieb nur bekommen, wenn ihn der Staat in die Hand nehme. Überdies könnten nur Pessimisten in der staatlichen Verwaltung ein Mittel sehen, die Schiffahrt zugrunde zu richten. Unter Aufführung einer Äußerung

des Ministers Budde erläutert Redner die Ansicht, der Staat werde die Henne nicht umbringen, die ihm goldene Eier lege. Redner habe das bereits vor 4 Jahren gesagt und könne auch heute seine Meinung in diesem Belang nicht ändern.

Jede Verkehrsbehörde müsse den Nachweis ihrer Nützlichkeit erbringen, so auch diejenige, die etwa künftig mit der staatlichen Verwaltung des Wasserverkehrs befaßt sein wird. Er stelle daher den Antrag, einen Beschluß in dem Sinne zu fassen, wie er ihn schon früher vorgeschlagen habe. (Vergl. S. 6.)

Nach dem, was er am Teltowkanal gesehen habe, kann Redner ferner sich nicht denken, daß eine Begegnung zwischen Dampfer beziehentlich Selbstfahrer mit einem Treidelzug ausgeschlossen sei. Zum Schluß bemerkt Redner, das zur Ausübung des Schleppzwanges erforderliche Schleppgeschäft werde, wie schon früher erwähnt, nach den örtlichen Verhältnissen verschieden sein; man müsse sich aber nun darüber klar werden, ob auf Kanälen mit hoher Frequenz eine starke Hand den Betrieb einzurichten und zu leiten habe, wobei zu prüfen wäre, ob dieser Betrieb technisch und wirtschaftlich richtig sei.

Dr. Grätz-Wien: Es sei klar, daß jeder technische Vorteil zugleich ein volkswirtschaftlicher sei. Zu untersuchen jedoch wäre, ob dieser Vorteil auch überwiegend sei. Die von Herrn Oberbaurat Hamel für die Eisenbahn aufgestellte Rentabilitätsberechnung sei nicht zutreffend, weil die $7^1/_2$% der allgemeine Durchschnitt seien, während einige Bahnstrecken sehr hohe, andere dagegen fast gar keine Verzinsung gäben. Wenn also eine günstig gelegene Reederei auch 10% herauswirtschafte, so dürfe man ihr dies nicht zum Vorwurf machen.

Die Beiräte seien als eine Art Parlament zu betrachten, und das Wort Parlament sei nicht umsonst von „parlare“ abgeleitet! Die starke Hand zur Leitung des Betriebs auf den Wasserstraßen sei wohl notwendig. Es entstände aber die Frage, ob diese in 10 Jahren dieselbe Meinung vertreten werde wie heute. Ferner wirkten so viele Faktoren in den einzelnen Ressorts, daß einer kaum wisse, was der andere mache. Wie Bismarck von einem Ressortpatriotismus gesprochen hätte, so könne man auch von einem Ressortfiskalismus sprechen.

Es werde bei uns auf den Wasserstraßen so kommen, wie auf den amerikanischen Eisenbahnen, wo zuerst auch bloß die Lokomotive von der Verwaltung gestellt worden sei, bis diese dann später die gesamten Betriebsmittel an sich genommen hätte. Wer die Kraft habe, habe eben alles, der habe die Macht.

Hamel-Breslau: Er wolle nicht unbedingt für das Staatsmonopol sprechen, sondern habe sich nur Mühe gegeben, die Einwendungen gegen dasselbe auf das richtige

Maß zurückzuführen. Er könne sich sehr wohl denken, daß man es auch mit einem Privatmonopol versuchen könnte.

Die Konkurrenzierung der Schiffahrt durch die Eisenbahn sei nicht so sehr darauf zurückzuführen, daß die Eisenbahn für sich Frachten gewinnen wolle, als vielmehr auf eine Folge des Einflusses gewisser volkswirtschaftlicher Gruppen. Die Staatsregierung würde in vielen Fällen, die die Schiffahrt bedrückten, sich gern aus der Schlinge befreien, die ihr große Gruppen gelegt hätten. Sie würde sich freuen, wenn sie wieder zurück könnte. Jedenfalls würde eine Konkurrenzierung der Schiffahrt durch die Eisenbahn viel weniger zu befürchten sein, wenn auch aus der Schiffahrt ein Gewinn erwüchse. Er sei allerdings aus seinem Wirkungskreise nicht in der Lage, auf solche Gewinne hinweisen zu können. Die Ausgaben an der Oder seien außerordentlich groß, die Einnahmen aber sehr klein. Keinesfalls jedoch sei die Konkurrenzierung zwischen Eisenbahn und Schiffahrt gegen die Idee des staatlichen Monopols auf den Kanälen ins Feld zu führen.

Steller-Nürnberg: In Bayern bestehe ein staatliches Schleppunternehmen auf dem bis Kitzingen regulierten Main. Dasselbe sei aber kein Monopol. Auch private Schleppdampfer könnten die Schiffe von Würzburg und vom Rhein herbringen. Das geschähe auch in Zeiten günstigen Wasserstandes. Das staatliche Unternehmen werde also von den privaten konkurrenziert. Wenn sich der bayerische Staat zurzeit bereit erklärt habe, seine Tarife zu ermäßigen, so geschähe dies nicht im Wettbewerb gegenüber den privaten Schiffern, sondern weil er Überschüsse erzielt habe.

Redner will nun dem preußischen Standpunkte gegenüber den bayerischen wahren: Bayern sei Preußen gegenüber in der wirtschaftlichen Entwicklung rückständig geblieben und müsse nun alle Mittel anwenden, diese nachzuholen. Daher sei auch sein Bestreben, die Großschiffahrt durch Bayern zu führen. Die preußische Wirtschaftspolitik gehe nämlich dahin, mit Hilfe der Eisenbahnen die kleinen Staaten so lange zu bekämpfen, bis sie sich auf Gnade oder Ungnade ergeben und die preußische Vorherrschaft anerkennen würden. Redner erinnert an die rücksichtslose preußische Eisenbahnpolitik und das Wort Bismarcks, das er sprach, als die kleinen Staaten den Anschluß an die preußischen Eisenbahnen ablehnten: „Man brauche sich nicht verwundern, wenn das Übergewicht der mit den preußischen Staatsbahnen verbundenen Interessen sich fühlbar geltend machen würde.“ Das sei geschehen. Sie in Bayern lebten nun in starker Bedrängnis und suchten darum möglichst unabhängig von den Eisenbahnen der angrenzenden Staaten zu werden und zu einem Großschiffahrtswege mit freiem Anschluß an den Rhein zu gelangen.

Die preußische Regierung aber strebe nach Monopolen, weil sie dadurch ihre Wirtschaftspolitik dem Auslande gegenüber stärke. Auch dieses Monopol wäre ein sehr akzeptables Mittel für Preußen, zu seinem Endziele zu gelangen. Dieser Weg, durch Verbindung des Eisenbahnwesens mit dem Schiffahrtsmonopol zu einer Verkehrseinheit zu kommen, sei für den Redner nicht gangbar, da er einen Staat verträte, der förderalistische Grundlagen beanspruchen dürfe. In Bayern stände man also der Monopolfrage mit gemischten Gefühlen gegenüber und wünschte vom bayerischen Standpunkte aus, daß es den preußischen Schiffahrtsinteressenten gelingen möchte, diesen Monopolgedanken zu verhindern. Bayern und auch Österreich hätten eben das lebhafte Interesse, daß sich diese Entwicklung friedlich vollziehe und daß schwere Tarifkämpfe vermieden würden.

Der Vorsitzende Teubert-Potsdam: Da die Debatte sich allmählich auf ganz allgemeine Verkehrsfragen ausgedehnt habe, wolle er auch seine Meinung äußern: Es sei immer von den Gegnern des Monopols hervorgehoben worden, daß die freie Schiffahrt ein Gegengewicht gegen die Eisenbahnen sein solle. Das sei schon in Wien vor 25 Jahren geschehen und immer wiederholt worden. Gerade für Preußen bestehe die schwerwiegende Frage, ob es ein gesunder Zustand sei, wenn das eine Hauptverkehrsmittel lediglich im Staatsbesitz sei, das andere dagegen dem freien Wettbewerb überlassen bleibe. Er halte dieses Verhältnis für ungesund. Ein Zusammenhang müsse gefunden werden. Denn sonst geschehe es, daß man, um der Eisenbahn Güter zuzuführen, deren Tarife herabsetze und hierdurch die Schiffahrt schädige. Als vor 30 Jahren die Wasserstraßen wieder in die Höhe gekommen seien, hätte man gesagt, daß ihnen bloß die Massengüter vorbehalten bleiben sollten. Die Schiffahrt hätte sich jedoch so entwickelt, daß ihr auch hochwertige Güter anvertraut würden. Die Folge hiervon sei gewesen, daß man die Eisenbahntarife vielfach herabgesetzt und so die Schiffer geschädigt habe. Diese ewigen Kämpfe hält Redner für ein Unglück. Ein Friede sei nur möglich, wenn der Staat an dem Schiffahrtsverkehr beteiligt würde, indem man ihm den Schleppdienst übertrage. Dann werde er auch noch mehr Veranlassung haben die Wasserstraßen zu heben, Umschlagstellen und Häfen einzurichten. Den Handeltreibenden könne es doch ganz gleichgültig sein, ob sie an einen Unternehmer oder an den Staat die Schlepperkosten zu bezahlen hätten.

Tonne-Magdeburg frägt an, was die staatliche Schlepperei kosten würde. Hohe Kosten würde den Handel ruinieren, und man könne sich doch nicht ohne weiteres für alle Fälle festlegen.

Hamel-Breslau: Der preußische Staat werde nicht so

dumm sein, sich der etwaigen Vorliebe einiger Techniker wegen einen teuren Betrieb anzuschaffen.

Redner ist auch der Meinung, daß auf möglichst billige Leistung der Traktion Rücksicht genommen werden müsse und wünscht gleichfalls, daß dies in der Resolution zum Ausdruck komme. Was die Privatschiffahrt mit ihren Schleppern leisten könne, das könne der Staat auch. Zu erwägen sei jedoch, ob vielleicht ein freier Verkehr, der mit billigeren Mitteln arbeite, neben dem Monopolbetrieb zugelassen werden könne.

Rágóczy-Berlin: Die Herabsetzung der Eisenbahntarife sei auf das Drängen gewisser wirtschaftlicher Gruppen zurückzuführen. Die Schiffahrt sei demgegenüber wegen der größeren Zahl der Betriebe und ihrer schlechteren Organisation in einer schwierigen Situation. Trotz dieser Schwierigkeiten seien auf den märkischen Wasserstraßen und im Osten planmäßig die Tarife der Schiffahrtsabgaben erhöht worden, es sei also hier gerade das Gegenteil erfolgt, wie bei den Eisenbahnen. Die allgemeine Entwicklung aber verlange eine Ermäßigung der Tarife, während die Agrarier die Erhöhung wünschten.

In der vorzüglichen Denkschrift, die die preußische Regierung dem Abgeordnetenhause (1904) vorgelegt habe, sei eine Feststellung unternommen, was im Interesse der Schiffahrt und der Landeskultur ausgegeben worden sei, es wäre aber nicht gesagt worden, nach welchen Grundsätzen diese Trennung vorgenommen sei. In einer Schrift des früheren Oderstrombaudirektors Hagen jedoch sei ausdrücklich gesagt, daß die Aufwendungen zur Regulierung der Ströme meist in erster Linie der allgemeinen Landeskultur und in zweiter Linie erst auch der Schiffahrt zu gute kämen. Diese Unterscheidung müsse man verlangen.

Bezüglich des Einflusses des Wasserstraßenbeirats auf die Regierung ist Redner der Meinung, daß diese sich nicht von jenem in ihre Tarifhoheit hineinreden lasse. Auch die Erklärungen eines Ministers böten keine Garantien, da sie sein Nachfolger durchaus nicht immer für bindend erachte. Redner bittet schließlich um Vervielfältigung des Rischowski'schen Antrags, um sie der Beratung zugrunde legen und so zu einer Verständigung gelangen zu können.

Schromm-Wien schlägt vor, das aufreizend wirkende Wort „Monopol" durch „straffe Organisation" zu ersetzen, denn diese wollten ja auch die Gegner des „Monopols".

Dr. Ruß-Wien: Die Beteiligung des Staates an der Schiffahrt müsse sich nicht bloß auf den Gewinn, sondern auch auf den Verlust beziehen. So habe die Elbschiffahrt jahrelang mit Verlusten gearbeitet, ehe sie auf dem heutigen Standpunkte angelangt sei.. Wenn der Staat die

Schiffahrt durch Subventionen usw. unterstützt hätte, wäre sie vielleicht auch schon weiter.

Wenn der Staat nun noch die Schiffahrt übernähme, so würden alle am Transportwesen beteiligten Leute Staatsbeamte werden. Das sei ein Ding der Unmöglichkeit. Beiräte hält Redner einer strammen Regierung gegenüber für ohnmächtig. Er könne aus seinen langen Erfahrungen im parlamentarischen Leben sagen, daß von den Parlamenten ausgleichende Gerechtigkeit nicht zu erwarten sei. Diesen Ausgleich werde erst die Zeit bringen. Doch solle man nicht allzuweit für die Zukunft vorsorgen wollen. Niemand wisse, ob unsere Nachkommen noch so denken würden wie wir. Auch empfehle er trotz aller Hochachtung vor den Äußerungen der Minister, sich doch lieber auf die eigene Einsicht und Überzeugung zu verlassen. Ob diese ausschlaggebend sein würde, sei allerdings eine andere Sache, wenn man auch die Interessenten befrage.

Die Anregungen, die Herr Direktor Rischowski gegeben habe, schienen ihm das Richtige zu treffen: Wenn man aus technischen und anderen Gründen auf Kanälen ein Monopol für erforderlich hielte, so sei der Staat am sichersten und zuverlässigsten. Es wäre nun aber bedauerlich, wenn bei der Abstimmung eine Minorität und eine Majorität entgegenständen, darum möge man sich auf die Vorschläge des Herrn Direktor Rischowski, die eine Diagonale zwischen den verschiedenen Ansichten darstellten, einigen.

Der Vorsitzende hält die Beteiligung des Staates an der Schiffahrt für einen Frieden bringenden Weg. Wenn der Staat den gesamten Schleppbetrieb in die Hand nehme, dann werde er auch viel mehr für die Wasserstraßen tun können als bisher. Er werde ferner durch billige Schlepplöhne — auf neuen Kanälen gegebenen Falls unter den Selbstkosten — zur Förderung der Industrie beitragen. Schließlich werde die Betriebssicherheit zur Hebung der allgemeinen Wohlfahrt beitragen.

Schluß der ersten Verhandlung.

Verhandlungen am 26. März nachmittags.

Der Vorsitzende schlägt vor, daß in der nunmehr beginnenden Sonderberatung die von ihm aufgestellten Vorschläge*) für die zu fassenden Beschlüsse einzeln durchgesprochen würden. Auch der Vorschlag

*) Vergl. Anlage II.

des Herrn Direktor Rischowski*) solle Berücksichtigung finden.

Er bitte also zunächst

Die Organisation auf Kanälen in technischer Beziehung

zu besprechen. Der von ihm hierfür vorgeschlagene Beschluß (A I) laute folgendermaßen:

> Bei starkem Verkehr kann ein Kanal, namentlich rücksichtlich seiner Schleusen, seine größte Leistungsfähigkeit nur erreichen, wenn der Schleppbetrieb monopolartig organisiert wird. Auch einschiffig gebaute Kanäle können auf diese Weise vorteilhaft betrieben werden.

Zur Erläuterung des letzten Satzes bemerkt der Redner: Man baue zurzeit alle Kanäle zweischiffig, weil sich im freien Betrieb überall zwei Fahrzeuge müssen begegnen können. Ein technischer Vorteil des monopolartigen Betriebs aber sei es, daß man die Reglung des Verkehrs in der Hand habe und somit bei einem einschiffigen Kanal die Kreuzungen fahrplanmäßig festlegen könne.

Havestadt-Berlin erläutert auf Anregung des Vorsitzenden die technischen Vorzüge eines Monopolbetriebes an dem Beispiel des Teltowkanals: Der Teltowkanal durchschneide zum Teil schon bebautes, zum Teil bereits in der baulichen Entwicklung begriffenes Gebiet. Er sei daher jetzt schon in seiner ganzen Länge als Hafenkanal, d. h. als ein Kanal anzusehen, an dessen Ufern löschende und ladende Schiffe liegen. Man sei daher sich bereits beim Bau darüber klar gewesen, daß unter diesen Umständen eine fruchtbringende Entwicklung des Kanals nur bei einem einheitlich organisierten Schleppbetrieb zu erwarten sei. Aus diesem Grunde wäre der Kreis Teltow bemüht gewesen, für seinen Kanal das Betriebsmonopol zu erhalten und habe dies auch nach Überwindung nicht unerheblicher Schwierigkeiten erreicht. Zur Ausübung dieses Monopols sei nun auf Grund eingehender Studien und Versuche ein elektrischer Treidelbetrieb eingerichtet worden.

Redner ist überzeugt, daß unter den gegebenen Verhältnissen des Teltowkanals auch ein Jahresverkehr von nur 2 Millionen Tons nicht ohne einen einheitlichen Betrieb hätte bewältigt werden können. Der monopolisierte Betrieb sichere ferner die volle Ausnutzung der Schleusen nicht nur in betriebstechnischer, sondern auch in wasserwirtschaftlicher Hinsicht. Denn er allein ermögliche es, an den Schleusen einen regelmäßigen Wechsel zwischen Berg- und Talfahrt einzurichten. Dies sei bei wasserarmen Kanälen von großer Bedeutung.

*) Vergl. Seite 6.

Ansammlungen von Schiffen an den Kanalenden würden sich bei einem Kanal, der an freie Flußgebiete anschließe, nicht ganz vermeiden lassen, doch werde man sie am Teltowkanal durch Verständigung mit den Nachbarschleusen auf das äußerste herabmindern. Auf jeden Fall ließen sich derartige Ansammlungen von Schiffen, wie sie beim Oder-Spree-Kanal vorkämen, wo schon bis zu 400 Schiffe im Rang gelegen hätten, bei einem monopolartigen Betrieb vollkommen vermeiden.

Kavács-Budapest betont, daß die ungarischen Vertreter sich nur theoretisch zu der Frage äußern könnten. Redner verliest alsdann die Ansicht des Direktors der ungarischen Schiffahrtsgesellschaft Rappaich über das Schleppmonopol auf Kanälen, welche dahin geht, daß dieses immer mit dem Kanale verbunden sein und durch den Eigentümer ausgeübt werden solle.

Der Verkehr solle also stets in den Händen der Eigentümer des Kanals sein. Dieser Ausdruck scheine glücklich gefaßt zu sein, um den wunden Punkt zu umgehen, der in dem Worte „Staatsmonopol" liege. Es beruhe ferner eine gewisse Garantie in dem Umstande, daß der Kanaleigentümer, wenn er den Betrieb ausübt, darauf bedacht sein wird, ihn nicht zu verschlechtern. Persönlich ist Redner ebenfalls der Meinung, daß der Verkehr auf einem Kanal sich bei Monopolbetrieb glatter abwickeln werde, bei freien Flüssen aber wäre letzteres nicht zulässig. Auch auf Wasserstraßen, wo der Verkehr gering sei, habe das Monopol sein Recht verloren, während man bei kanalisierten Flüssen seine Einführung von den Umständen abhängig machen müsse. Im übrigen sei er mit Herrn Direktor Rischowski einer Meinung.

Schromm-Wien: Er könne wiederum auf seine bereits vor 21 Jahren niedergelegten Ansichten zurückgreifen: Ein Kanal werde nur dann leistungsfähig sein, wenn eine straffe Organisation des Betriebes, ähnlich wie auf der Eisenbahn, eingeführt würde. Wenn der Eigentümer des Kanals auch den Verkehr in der Hand habe, werde er das Möglichste aufbieten, denselben zu heben und zu fördern.

Hindenberg-Minden weist darauf hin, daß eine einheitliche Organisation dafür Gewähr leiste, daß die Anlage möglichst geschont werde. Es trage dann nämlich lediglich der die Verantwortung, der den Verkehr ausübt. Bei einem zügellosen Wettbewerb aber sei jeder geneigt, mehr zu riskieren, als der andere, ohne dabei auf Sohle und Böschungen allzusehr Rücksicht zu nehmen. Werde aber die Anlage geschont, so erhöhe sich auf die Dauer ihre Leistungsfähigkeit. Redner möchte gern, daß dies in dem Beschluß, vielleicht in folgender Form, zum Ausdruck komme: „Bei einem starken Verkehr kann die größte Leistungsfähigkeit nur erreicht werden, wenn der Betrieb einheitlich gestaltet wird."

Dr. Grätz-Wien weist darauf hin, daß das Wort Monopol sehr vieldeutig sei; mit dem Ausdruck „monopolartig“ könne man gar nichts anfangen, weil sich jeder etwas anderes dabei denke. Man könne diese Schwierigkeiten überwinden, wenn man für „monopolartig“ „einheitlich organisiert“ sagt.

Für die formelle Fassung des nach Vorschlag des Vorsitzenden „wenn der Schleppbetrieb monopolartig organisiert wird“ lautenden Satzes, werden ferner noch folgende Vorschläge gemacht:

Hindenberg-Minden: „Wenn der Schleppbetrieb einer einheitlichen Organisation unterstellt wird“.

Hermann-Essen: „Wenn ein einheitlicher Schleppbetrieb eingerichtet wird“.

Der Vorsitzende und Hamel-Breslau sind der Meinung, daß mit den vorgeschlagenen Fassungen nicht das ausgedrückt würde, was man sagen wolle. Daß nur ein einziger das Schleppgeschäft ausüben solle, käme nicht zum Ausdruck.

Letzterer bemerkt hierzu noch, daß auf der Oder ein „einheitlicher Schleppbetrieb“ bereits vorhanden sei, indem über die Größe der Schleppzüge genau Vorschriften gemacht seien. Redner schlägt daher vor, wenn man das Wort „Monopol“ vermeiden wollte, zu sagen: „Wenn der Schleppbetrieb von einer Stelle aus geleitet wird“.

Hindenberg-Minden will das Einheitliche mehr betont wissen und schlägt vor zu sagen: „Wenn der Schleppbetrieb in einer Hand vereinigt wird“.

Im weiteren Verlauf der Debatte erklären der Vorsitzende und Havestadt-Berlin, daß sie die Bedenken gegen das Wort „Monopol“, das am richtigsten die Sache bezeichne, nicht teilen könnten, da es sich in dem zur Beratung stehenden Beschluß, doch nur um den technischen Betrieb nicht um den Tarif auf Kanälen handele. „Monopol“ und „Erwerbsmonopol“ unbedingt zu identifizieren, sei nicht angängig.

Hindenberg-Minden ist gleicher Ansicht, kann sich aber mit der Wendung „monopolartig“ nicht einverstanden erklären.

Hiergegen sind Dr. Russ-Wien und Dr. Grätz-Wien der Meinung, daß sich wohl die Ausdrücke „einheitlicher Betrieb“ und „Monopol“ nicht deckten, da nur im letzteren auch der Begriff der Ausschließlichkeit enthalten sei. Jedoch liege ohne Zweifel in dem Worte „Monopol“ ein staatsfinanzieller Begriff, den auch die Herren, die das Wort „Monopol“ anwendeten, nicht hineinlegen wollten. Es sei zusammengesetzt aus *μόνος* und *πωλεῖν*. Es besage also, daß der Eigentümer des „Monopols“

den größten Nutzen daraus ziehe. Indirekt enthalte es den Sinn einer Besteuerung. Es sei also vor seiner Anwendung besonders vom politischen Standpunkte aus mit Rücksicht auf die Erneuerung der Handelsverträge zu warnen. Auch im neuen preußischen Wasserstraßengesetz sei das Wort „Monopol“ vermieden.

Rágóczy-Berlin schlägt vor in Rücksicht auf die schweren Bedenken, die gegen die weitere Ausdehnung des Monopol-Gedankens geltend gemacht worden seien, den Beschluß folgendermaßen zu fassen:

> „Vom wasserbau- und verkehrstechnischen Standpunkte aus betrachtet, kann ein Kanal, namentlich rücksichtlich seiner Schleusen, bei starkem Verkehr seine größte Leistungsfähigkeit nur erreichen, wenn der Schleppbetrieb derartig einheitlich organisiert ist, daß der Eigentümer das ausschließliche Recht des Schleppbetriebes hat.“

Der Vorsitzende meint, es könne kein Zweifel darüber bestehen, daß vom technischen Standpunkte aus der Monopolbetrieb durchaus vorzuziehen sei. Wer ihn in der Hand halte, sei gleichgültig; das sei eine spätere Frage.

Rágóczy-Berlin hält dafür, der Eigentümer müsse das ausschließliche Recht haben, er könne es ja an jemand anders abtreten.

Hamel-Breslau schlägt vor, im Sinne der Worte des Vorsitzenden zu sagen:

> „Bezüglich des technischen Betriebes kann ein Kanal bei starkem Verkehr, namentlich hinsichtlich seiner Schleusen, seine größte Leistungsfähigkeit nur erreichen, wenn der Schleppbetrieb in eine einzige Hand gelegt oder von einer einzigen Stelle aus geleitet wird.“

Hermann-Essen macht den Vorschlag, den Sinn des Beschlusses folgendermaßen zu fassen: Es solle zum Ausdruck kommen, daß der Eigentümer des Kanals das Recht der Ausübung des Betriebes in jeder Form besitze, möge er nun selbst davon Gebrauch machen, es einem zweiten übertragen, oder es ruhen lassen. Er müsse es aber im geeigneten Augenblick zur Anwendung bringen können. Wenn z. B. ein Kanal gebaut würde, der nur $^1/_2$ Mill. Tonnen Jahresverkehr habe, so wäre die Pflicht der Übernahme des Betriebes für den Eigentümer eine böse Aufgabe. Er könne sich wohl den Fall denken, daß der Staat für gewisse Kanalstrecken, z. B. die Nebenkanäle, von seinem Rechte keinen Gebrauch machen werde.

Das Wort Monopol müßte vermieden werden, weil man sich alles Mögliche darunter denken könne. Habe aber jemand das Recht, so könne er davon Gebrauch machen, wenn es die Verhältnisse erforderten.

Der Vorsitzende: Der Beschluß solle zum Ausdruck bringen, daß bei starkem Verkehr der Betrieb monopolartig eingerichtet werden müsse. Die jetzt angeschnittenen Zweckmäßigkeits- und Rechtsfragen aber ständen nicht zur Erörterung und fielen aus dem Rahmen der Aufgabe.

Nachdem noch aus der Versammlung einige redaktionelle Änderungen vorgeschlagen sind, verliest der Vorsitzende den unter Berücksichtigung der verschiedenen Vorschläge geänderten Beschluß:

> „Bei starkem Verkehr kann ein Kanal, namentlich hinsichtlich der Schleusen, seine größte Leistungsfähigkeit in betriebstechnischer Beziehung nur erreichen, wenn der Schleppbetrieb nur von einer Hand einheitlich ausgeübt wird."

Rágóczy-Berlin meint, es sei nicht die Aufgabe, Thesen aufzustellen, die als Evangelium zu gelten hätten. Nur dann, wenn schwere Schädigungen im freien Betriebe sich ergäben, wie Herr Direktor Rischowski sie mitgeteilt habe, solle zur Beseitigung derselben der Regierung die Gewalt gegeben werden.

Der Vorsitzende betont, daß Preußen und Österreich-Ungarn vor der Ausführung großer Kanalprojekte stehen. Man müsse deshalb darüber zur Klarheit kommen, wie der Betrieb erfolgen solle.

Dr. Ruß-Wien hat die Empfindung, daß man in der Sache einig sei, nur in der Form noch nicht. Was man wolle, wisse man, nur noch nicht, wie man es sagen solle. Deshalb schlage er vor, daß 2 oder 3 Herren bis zur nächsten Verhandlung die richtige Form feststellen möchten.

Der Vorsitzende erinnert daran, daß man bisher nur den Teil I des Beschlusses A besprochen hätte, der nur die technische Seite des Schlepp-Monopols auf Kanälen behandele, während Teil II, d. h. der wirtschaftliche und finanzielle noch nicht erörtert sei. Er bäte deshalb, die Debatte über die Organisation auf Kanälen noch nicht abzubrechen.

Nachdem noch Rágóczy-Berlin sich in gleichem Sinne ausgesprochen hat, leitet der Vorsitzende die Diskussion über

Die Organisation auf Kanälen in wirtschaftlicher und finanzieller Beziehung

ein, indem er den von ihm hierfür vorgeschlagenen Beschluß (A II) verliest:

> Bei monopolartig organisiertem Schleppbetriebe wird die größtmöglichste Schnelligkeit und Regelmäßigkeit des Verkehrs erreicht. Dadurch wird eine bessere Ausnutzung der Schiffe herbeigeführt, was an sich zu billigeren Frachten führen muß.

Hingegen werden die Schleppkosten voraussichtlich etwas höher werden.

Der Privatschiffer, Kleinschiffer, bleibt hierbei wettbewerbsfähig, weil ihm zu jeder Zeit gegen festen Tarif die Schleppkraft zur Verfügung steht.

Es muß gesetzlich dafür gesorgt werden, daß der Schlepptarif nicht höher bestimmt wird, als es zu einer angemessenen Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erforderlich ist. Wertvolle Güter sind mit höherem Tarif zu belegen.

Der Schleppbetrieb wird am besten von dem Eigentümer des Kanals, dem Staate, verwaltet, zumal dann die staatliche Aufsicht (Schiffahrtspolizei) wesentlich vereinfacht wird."

Hamel-Breslau möchte noch zum Ausdruck gebracht haben, daß bei einem Monopolbetrieb der Kanal am meisten geschont würde.

Dr. Ruß-Wien: Es sei ein theoretisch scheinbar richtiger Satz, daß die monopolartige Einrichtung zu billigeren Frachten führen müsse, aber praktisch sei er nicht unanfechtbar, wie das Beispiel der Elbschiffahrt beweise. Als dort die Privatschiffer sich zu Genossenschaften vereinigten und so ihre Spesen niedriger wurden, seien sie mit den Frachtsätzen durchaus nicht zurückgegangen, sondern hätten nur mehr verdient. Es könne also nicht schlechthin behauptet werden, daß die bessere Ausnützung der Schiffe billigere Frachten bedinge. Es sei daher dieser Satz besser fortzulassen.

Der Vorsitzende schlägt dagegen folgende abgeänderte Fassung vor:

„Was an sich zur Verringerung der Selbstkosten führen muß."

Hermann-Essen nimmt den Vorschlag Ruß auf. Der Teil II des Beschlusses sei sehr anfechtbar. Man solle sich mit Teil I begnügen und nur über die geeigneten Maßnahmen zur Regelung des Verkehrs einen Beschluß fassen. Alle Zusätze schwächten Teil I ab und böten nur Angriffspunkte.

Redner ist ferner nicht der Ansicht, daß durch den Monopolbetrieb der Kanal unbedingt geschont würde. Wenn der Betrieb nicht vom Ufer aus geschähe, wären dieselben Beanspruchungen von Böschungen und Sohle wie sonst unvermeidlich.

Hindenberg-Minden ist dagegen der Meinung, daß beim Monopolbetrieb der Kanal in jedem Falle geschont würde, möge derselbe durch Dampfer oder vom Ufer aus geschehen. Im Beschluß möchte er noch zum Ausdruck gebracht haben, daß durch den Monopolbetrieb auch eine bessere Ausnutzung der Schleppeinrichtungen herbeigeführt würde.

Hamel-Breslau schlägt folgende Fassung des strittigen Satzes vor:

„Dadurch wird eine bessere Ausnützung des Kanales und der Schiffe ermöglicht, was zu niedrigeren Selbstkosten führen wird.“

Dr. Ruß-Wien: Je mehr man ausspreche, desto mehr Angriffspunkte biete man. Daß eine bessere Ausnützung der Schiffe bei größerer Schnelligkeit möglich sei, sei selbstverständlich. Je kürzer man sich fasse, desto besser sei es. Man möge einer Redaktions-Kommission die Fassung überlassen.

Der Vorsitzende ist der Meinung, es müsse zunächst noch weiter über diese Fragen gesprochen werden. Man müsse ferner die Ansichten austauschen, ob die Kosten höhere oder geringere werden. Genau lasse sich das allerdings noch nicht entscheiden, aber es sprächen Gründe dafür, daß die Schleppkosten voraussichtlich etwas höher würden.

Havestadt-Berlin: Es lasse sich noch nicht übersehen, ob die Schleppkosten vermehrt oder vermindert würden. Er sei daher unbedingt dagegen, im Beschluß zu sagen, daß die Schleppkosten voraussichtlich höhere würden. Er schlage folgende Fassung vor:

„... was an sich zu billigeren Frachten führen muß, selbst wenn die Schleppkosten höhere werden sollten.“

Der Vorsitzende: Der Monopolbetrieb müßte an sich teurer werden, weil der Monopolinhaber die Verpflichtung habe, den Verkehr stets zu bewältigen, also Reserven halten und dafür sorgen müsse, daß zu jeder Zeit die erforderliche Schleppkraft vorhanden sei. Der Privatunternehmer stelle den Verkehr ein, wenn er sich nicht mehr lohnt, der Monopolinhaber dürfe das nicht tun, und dieser Umstand führe zu einer Erhöhung der Schleppkosten.

Dr. Grätz-Wien erwidert hierauf, daß die Eisenbahn dieses Prinzip nicht verfolge; auch auf den Wasserstraßen werde der Staat lieber in Zeiten großen Andranges einige warten lassen, als sich übermäßig viel Verkehrsmittel anschaffen. Er schlage vor:

Teil I einer dreigliedrigen Kommission zu überweisen, Teil II zu streichen.

Dr. Ruß-Wien ist mit dem Vorredner der Ansicht, daß der Staat, wenn es ihm angebracht erscheine, die Güteraufnahme sistieren werde. Niemand könne ihn auch daran hindern, da er über sich keine höhere Aufsichtsinstanz habe. Aus diesem Grunde sei auch ein Privatbetrieb sicherer als ein Staatsbetrieb. Denn eine Privatgesellschaft, die ihren konzessionsmäßigen Obliegenheiten nicht nachkomme, verfalle schweren Strafen.

Redner bittet nun, diese an sich sehr interessanten volkswirtschaftlichen Fragen nicht weiter zu erörtern, da dies ins Uferlose führen würde. Er beantragt:

> Der Beschluß A soll einer Kommission überwiesen werden, die ihn bis morgen den Intentionen der Versammelten gemäß stilisiert.

Der Vorsitzende weist darauf hin, daß der Vorredner gegenüber dem freien Betrieb zwischen Staatsmonopol und Privatmonopol unterscheide, daß jedoch das Wort „Monopol" beide Arten einschließe.

Steller-Nürnberg erklärt, daß der Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern der Resolution nicht zustimmen könne, da noch keine praktischen Erfahrungen vorlägen, und die vorgebrachten Gründe lediglich auf persönlichen Meinungen beruhten. Daß der Betrieb unter dem Staatsmonopol ein besserer sein würde, dafür sei keine Spur eines Beweises erbracht. Die Frage erfordere eingehende Untersuchungen von seiten der Techniker und er habe geglaubt, daß solche hier vorgelegt werden würden. Die Erfahrungen auf dem Teltowkanal könnten allein nicht maßgebend sein, da derselbe keine selbständige Verkehrsstraße sei und nur eine kurze Verbindung zweier Wasserstraßen bilde. Die Behauptung, daß das Monopol Sicherheit und Schnelligkeit gewährleiste, müßte viel gründlicher bewiesen sein. Auch liege ein sehr wichtiges Moment in dem Umstande, daß die Schleppkosten bei freien Betrieben geringere sein sollten.

Diese Fragen müßten gründlich studiert werden. So lange dafür also nicht erschöpfendes Material vorliege, könne der bayerische Kanalverein so weittragenden Beschlüssen nicht zustimmen. Er stelle daher anheim, eine Kommission zu bilden, welche die Frage nach allen Richtungen hin untersuche und dem Ausschusse bei seiner nächsten Zusammenkunft dann das Material zur Beschlußfassung vorlege.

Dr. Grätz-Wien stellt im Sinne seines früheren Vorschlages den Antrag:

> Teil II des Beschlusses A soll gestrichen werden.

Hindenberg-Minden: Bis jetzt sei hauptsächlich die betriebstechnische Seite des Beschlusses besprochen, die wirtschaftliche und finanzielle Seite müsse jedoch auch noch klar gestellt werden. Er könne deshalb dem Antrage Grätz nicht zustimmen, schließe sich aber dem Antrag Ruß an.

Dr. Grätz-Wien zieht seinen Antrag zurück.

Nach einigen formellen Klarstellungen bringt der Vorsitzende den Antrag Ruß zur Abstimmung. Derselbe wird mit 7 gegen 5 Stimmen angenommen.

Es werden in die Kommission gewählt die Herren

Dr. Grätz-Wien,
Oelwein-Wien,
Teubert-Potsdam.

Es folgt die Verhandlung über

die Organisation auf kanalisierten Flüssen.

Der Vorsitzende verliest für den zu fassenden Beschluß seinen diesbezüglichen Vorschlag (B I):

> Auf kanalisierten Flüssen ist zurzeit der Schleppdampferbetrieb, und zwar mit verhältnismäßig kleinen Schraubendampfern am vorteilhaftesten. Auch hierbei kann die Leistungsfähigkeit der Schleusen nur dann voll ausgenutzt werden, wenn der Betrieb strenge und einheitlich organisiert ist. Dies ist vor allem bei einer verhältnismäßig schmalen und gekrümmten Schiffahrtsstraße der Fall, wo Überholungen ausgeschlossen sind.

Dr. Ruß-Wien meint, daß in dem eben verlesenen Abschnitte von einem Monopol garnichts stände. Er schlage vor, zu sagen: „Auf kanalisierten Flußstrecken", denn wenn ein Fluß bloß auf einzelnen Strecken kanalisiert sei, dann sei es noch kein kanalisierter Fluß, da dieser Ausdruck die ganze Länge bezeichne.

Schromm-Wien frägt an, wie man sich die Wirksamkeit der kleinen Schleppdampfer denke, wenn die Wehre niedergelegt seien.

Der Vorsitzende ist der Meinung, daß bei niedergelegten Wehren die Schiffahrt entweder ruhe oder doch wesentlich eingeschränkt sei.

Schromm-Wien teilt mit, daß es auf der Seine nicht so sei. Auch auf der kanalisierten Moldau werde der Betrieb mindestens 60 Tage, bei niedergelegten Wehren aufrecht erhalten.

Der Vorsitzende führt aus, daß bei kanalisierten Flüssen mit starkem Gefälle die Staustufen nahe lägen und somit ein Verkehr mit langen Schleppzügen unvorteilhaft sei.

Darum sei es zweckmäßig, nur mit kurzen Schleppzügen und somit auch mit kleinen Schleppdampfern zu fahren.

Schromm-Wien meint, daß beispielsweise ein Schleppdampfer in der gestauten Flußstrecke seine Aufgabe ganz gut lösen, bei niedergelegten Wehren, also in Strömung, nichts leisten werde.

Der Vorsitzende: Um ein Schiff durchschleppen zu können, werde immerhin der Dampfer ausreichen. Außerdem gäbe es auch viele kanalisierte Flüsse, wo die Wehre überhaupt nie niedergelegt würden, z. B. die Saale. Wenn die Wehre niedergelegt seien, habe man ja die Verhältnisse eines freien Flusses.

Hermann-Essen: Das Gefühl, einer festen Resolution gegenüberzustehen, wirke erschwerend auf die Verhandlung. Eigentlich sollte die Resolution auf Grund der Diskussion von der Versammlung dem Vorsitzenden entgegengetragen werden. So treibe man Wortklauberei, man müsse sich aber mehr an die Hauptpunkte halten: Es stehe die Frage zur Erörterung, ob für die kanalisierten Flüsse derselbe Betrieb für notwendig gehalten werde, wie auf Kanälen. Der preußische Staat mache bei der jetzigen Lage der Gesetzgebung vor kanalisierten Flüssen mit dem Schleppmonopol halt. Die kanalisierte Ems gäbe dafür ein Beispiel. Die Verhältnisse lägen hier anders wie auf den Kanälen mit ihrem eng begrenzten Profil. Gut wäre es, sich zu erklären, ob man ebenfalls für kanalisierte Flußstrecken ihrer vollen Ausnutzung wegen die Einführung eines geregelten Betriebes für erforderlich halte.

Faragó-Budapest: Er schließe sich dem Vorredner an. Auch er könne auf die Frage nach dem Monopol auf kanalisierten Flüssen nur mit einem positiven Nein antworten. Das Schleppmonopol des Staates sei auf die kanalisierten Flüsse nicht auszudehnen.

Er schlage folgende Fassung vor:

> Auf kanalisierten Flußstrecken ist zurzeit der Schleppdampferbetrieb am vorteilhaftesten. Auch hierbei kann die Leistungsfähigkeit der Schleusen nur voll ausgenutzt werden, wenn der Betrieb streng geregelt wird.

Tonne-Magdeburg spricht sich gleichfalls gegen das Monopol auf kanalisierten Flüssen aus.

Hoeselmayer-Dresden warnt davor, für die kanalisierten Flüsse ein Schleppmonopol in Vorschlag zu bringen. Die Betriebsverhältnisse wären hier, sobald die Wehre wegen höherem Wasserstand umgelegt werden müssen, d. i. z. B. auf der Moldau bei + 140 Prag-Karolinenthaler Pegel, außerordentlich schwierig. — Die Schiffahrt könne in einem solchen Falle nicht durch die Schleusen

gehen, sondern müsse die in den Wehren eingebaute Schiffahrtsöffnung (Schiffspaß) passieren, was wegen der darin herrschenden sehr starken Strömung für die Bergschiffahrt mit ganz besonderen Schwierigkeiten verbunden sei. — Die sonst für den Kanalbetrieb in Verwendung stehenden kleinen Schraubendampfer könnten in diesem Falle im freien Strom keine Verwendung finden und es müßten zu diesem Behufe große Radschleppdampfer in Tätigkeit treten, die von der unteren freien Flußstrecke dorthin dirigiert werden müßten. — Dies könne aber nur eine Schiffahrtsgesellschaft leisten, welche außer dem Kanalbetrieb noch Schiffahrt auf dem freien Strom betreibe.

Die Strömungsverhältnisse auf der kanalisierten Moldau seien bei umgelegten Wehren derart schwierige, daß von einem größeren Radschleppdampfer nicht mehr als höchstens 2 — 3 Schiffe geschleppt werden könnten, durch den 20 m breiten Schiffspaß jedoch nur ein Fahrzeug bugsiert werden könne.

Wie schwierig sich auch sonst die Verhältnisse auf einem kanalisierten Flusse gestalten können, erläutert Redner an einem aktuellen Beispiel auf der kanalisierten Moldau: Seine Gesellschaft hätte bei der Eröffnung der Schiffahrt am 1. März d. J. vor der Frage gestanden, ihre Fahrzeuge, die sie im vergangenen Winter voll beladen hatte, von Prag talwärts zu bringen. Nach der behördlichen Vorschrift dürften die Wehre erst am 15. März aufgestellt werden, da man aber noch Hochwasser erwartete, sei auch dieser Termin nicht eingehalten worden. — Durch diese Verzögerung könnten 12 Schiffe vielleicht erst Ende März zur Talexpedition gelangen, wodurch der Gesellschaft wie dem Versender ein empfindlicher Verlust beigefügt werde. Ein Zutalbringen der Schiffe durch den Schiffspaß wäre wegen der Höhenlage der Wehrrücken gleichfalls nicht möglich gewesen.

Man könne hieraus ersehen, daß die Betriebsverhältnisse auf einem kanalisierten Flusse, insbesondere auf der kanalisierten Moldau nicht so einfache seien und daß es auf einem kanalisierten Flusse nicht immer möglich sein werde, den Betrieb so einzurichten, wie es der Herr Vorsitzende vorgeschlagen habe, und möchte er daher warnen, einen diesbezüglichen Beschluß zu fassen. —

Kovács - Budapest: Man müsse drei Kategorien von Wasserstraßen unterscheiden: freie Flüsse, bei denen die Schiffahrt durch Schleusen nicht gehemmt sei, Kanäle, und in der Mitte zwischen beiden kanalisierte Flüsse. Er sei der Meinung, daß solche kanalisierten Flüsse, die überhaupt nur durch Schleusen befahren werden könnten und wo die Schiffbarkeit des Flusses nur durch die Wehre erreicht würde, wie Kanäle betrachtet werden müßten. Diejenigen kanalisierten Flüsse, die den größten Teil des Jahres frei befahren werden könnten, sollten behandelt

werden wie freie Flüsse, für die ein Monopol nicht einzuführen sei.

Hamel - Breslau ist im allgemeinen derselben Ansicht. Es sei wegen der Verschiedenheit der Verhältnisse nicht möglich, die Flüsse prinzipiell einheitlich zu behandeln. Flüsse mit geringem Verkehr, wo an den Schleusen wesentliche Ansammlungen nicht vorkämen, dürfe man ebenso wie derartige Kanäle von vornherein vom Monopolbetrieb ausschließen. Anders dagegen sei es bei kanalisierten Flüssen mit großem Verkehr, wo es darauf ankomme, mit möglichst kleinem Schleusenraum eine möglichst schnelle Beförderung zahlreicher Schiffe zu bewirken. Es seien dort dieselben Maßregeln zu treffen wie bei solchen Kanälen. Herr Oberingenieur Hoeselmayer habe nicht bewiesen, daß auf der Moldau ein geregelter Betrieb nicht möglich sei. Auf der Oder bestehe schon eine strenge Regelung des Betriebes mit Rücksicht auf Ausnutzung der Schleusen, wie mit Rücksicht auf glattes Fahren der Schiffe: Auf der freien Oder dürften die Schlepper mit 16, auf der oberen Oder mit Rücksicht auf die schwierigen Verhältnisse nur mit 12 Schiffen fahren. Trotzdem beständen allerdings noch große Unregelmäßigkeiten, und diese würden noch vermehrt werden, wenn die Anzahl der Schleusen von 16 auf 24 gestiegen sei.

Redner schildert sodann die Durchschleusung der Schleppzüge, welche ganz außerordentlich viel Zeit erfordere. Auf diese Weise gehe an den Haltungen viel mehr Zeit verloren als man zur Fahrt brauche. Dies sei um so schlimmer, je größer der Andrang sei. Dann könne es vorkommen, daß ein Schiff 10 Tage zu einer Strecke brauche, die zu anderen Zeiten in drei Tagen zurückgelegt werden könne. Er habe diese Verhältnisse ausführlicher geschildert, um nachzuweisen, daß hier Abhilfe dringend nötig sei. In dieser Hinsicht seien auch auf der Oder theoretisch und praktisch Versuche angestellt worden. Im vorigen Jahre habe man in jede der sechs oberen Haltungen drei Dampfer gestellt, die dann im Etappendienst den gesamten Verkehr übernommen hätten. Wenn die Versuche noch kein endgültiges Resultat gezeitigt hätten, so liege das daran, daß bloß acht Tage lang geprobt worden sei. Er glaube jedoch, daß so oder ähnlich eine wirksame Besserung der jetzt herrschenden Mißstände erreicht werden könne. Die Schiffsführer hätten sich bei den Versuchen ganz willig gezeigt. Bei längeren Versuchen und weiterer Einübung der Schiffer würde das voraussichtlich noch besser werden, und der Verkehr sich noch glatter abwickeln.

Folgende Vorteile würde die versuchte Regelung jedenfalls ergeben:

1. würden bei der Bergfahrt wie bei der Talfahrt größere Schiffsansammlungen möglichst vermieden werden, und zwar umsomehr als

2. eine Schleusung der Dampfer erspart würde, was bei 1800 Dampfern schon ein großer Vorteil sei;
3. bei einem Flusse, der wie die obere Oder gefährlich für die Talschiffahrt ist, würden diese Gefahren vermindert werden.

Jetzt käme es, daß die Schiffahrt tagelang durch ein quergelegtes Schiff gehemmt sei. Das liege daran, daß die großen Schiffe schwer zu regieren seien.

Durch eine solche oder eine ähnliche Regelung würde es also ermöglicht werden, eine wesentliche Ersparnis an Zeit, eine bessere Ausnutzung der Schleusen und größere Sicherheit des Betriebes zu erreichen, und viel von dem kostbaren Material an Menschen, Schiffen und Bauten, das jetzt geradezu vergeudet werde, zu sparen. Also auch auf kanalisierten Flüssen sei unter Umständen nötig, daß ein geregelter Betrieb eingerichtet werde. Es sei nur die Einschränkung zu machen, daß Flüsse mit geringem Verkehr und besonders gearteter Strömung davon auszuschließen seien. Wie der geregelte Betrieb zu schaffen sei, lasse er offen. Ein Monopol in dem Sinne, daß nur geschleppt werde, sei seines Erachtens nicht nötig, wenn die starke Hand sich finde. Dem Staate würde unter Umständen ein Dienst getan, wenn ihm diese schwere Aufgabe erspart bliebe. Sei es jedoch nicht möglich, diese Einrichtungen im privaten Betriebe zu schaffen, dann müßte der Staat eintreten. Redner schlägt schließlich folgende Beschlußfassung vor:

> „Auch auf kanalisierten Flüssen mit starkem Verkehr ist, sofern nicht ihre Strömungsverhältnisse dagegen sprechen, ein streng geregelter Betrieb das Vorteilhafte und Wünschenswerte, der so eingerichtet werden muß, daß der Verkehr mit größeren Zügen, als die Schleusen den Durchgang gestatten, vermieden wird. Ob dieser in der Form einer staatlichen oder privaten Einrichtung geschaffen werden kann, wird von den Verhältnissen abhängen."

Steller-Nürnberg kann für den kanalisierten Main die Notwendigkeit eines solchen Betriebes nicht anerkennen. Es sei dort nicht verlautet, daß Mißstände zutage getreten seien. Das liege wohl daran, weil der Main vortreffliche Einrichtungen habe. Ein kilometrischer Verkehr von 2 300 000 t werde dort bewältigt, der meist aufwärts gehe. Bei der vortrefflichen Einrichtung der großen Schleppzugschleusen, die Zwischenhäupter hätten, habe sich ein Mißstand nicht ergeben.

Von besonderer Wichtigkeit sei die Frage der Tarife. Der kanalisierte Main werde demnächst auf drei Staatsgebieten liegen. Bei den Verhandlungen über die Kanalisierung desselben hätte Bayern verlangt, daß die Kanalabgaben auf eine gewisse Maximalhöhe festgesetzt würden. Die preußische Regierung hätte solcher Anforderung jedoch wider-

strebt, weil sie ein Mittel in der Hand haben wollte, den bayerischen Mainverkehr zu sperren. Bayern seinerseits hätte die Schlepptarife derart geregelt, daß schwächere Kreise unterstützt würden. Der springende Punkt sei der, daß allen maßgebenden Faktoren ein entscheidender Einfluß auf die Tarifgestaltung eingeräumt werden müsse.

Hermann-Essen: Die Verhältnisse auf den von den Vorrednern herangezogenen Flüssen Moldau, Oder und Main seien sehr verschieden. Dies beweise also, daß, im Gegensatz zu den Kanälen, an eine einheitliche Lösung der Betriebsfrage auf kanalisierten Flüssen nicht gedacht werden könne.

Der Vorsitzende meint, man solle sagen, unter welchen Umständen die einheitliche Betriebsreglung zweckmäßig sein würde und unter welchen nicht.

Dr. Ruß - Wien schlägt folgende Beschlußfassung vor:

> „In Beachtung der großen Verschiedenheit der Verkehrsverhältnisse können allgemeine Grundsätze über die Organisierung des Schleppbetriebes auf kanalisierten Flußstrecken nicht aufgestellt werden. Gleichwohl wird sich zur Bewältigung eines sehr dichten Verkehrs eine strenge und einheitliche Organisation des Schleppbetriebes empfehlen."

Zur Begründung seines Vorschlages bemerkt der Redner, daß die Verhältnisse in einer Provinz, ja nicht einmal auf einem Strome dieselben seien. Die Lage sei so verschieden, daß man allgemeine Grundsätze nicht aufstellen könne, selbst wenn man Gruppen bilden wollte. Es müsse den einzelnen Verwaltungen überlassen bleiben, ob ein Schleppbetrieb organisiert werden solle oder nicht. In erster Linie solle an privaten Betrieb gedacht werden. Finde sich kein Unternehmer, dann erst müsse der Staat eintreten.

Hamel-Breslau stimmt diesen Ausführungen zu, die sich mit seinen Ansichten deckten. Grundsätzliche allgemeine Regeln ließen sich nicht aufstellen. Nur möge man es aussprechen, daß auch bei kanalisierten Flüssen eine strenge Regelung des Verkehrs notwendig sei, sofern der Verkehr durch die Schleusen der kanalisierten Ströme bei dem gewöhnlichen Betrieb nicht ohne Stockungen zu bewältigen sei.

Oelwein-Wien ist der gleichen Ansicht, nur wünsche er eine allgemeinere Fassung.

Havestadt-Berlin: Der Zweck der Beschlüsse sei, eine gewisse Anleitung dafür zu geben, was künftig bei Neukanalisierungen berücksichtigt werden müsse. Es sei klar, daß man Gewicht darauf legen werde, wie sich die

Versammlung die Betriebsregelung denke. Darum sei es wichtig, daß gewisse Fingerzeige gegeben würden und gesagt werde, was zu berücksichtigen sei. Die grundlegenden Verhältnisse seien allerdings enorm wechselnde. Es beständen bspw. grundsätzliche Verschiedenheiten zwischen der Oder und dem Main, und hier sei es wieder anders wie bei der Moldau oder der Fulda. Bei manchen Flüssen lägen die Schwierigkeiten in der Größe des Verkehrs, bei anderen wieder in der technischen Beschaffenheit der Schiffahrtstraße. Alle diese Umstände verlangten gewisse betriebstechnische Rücksichten und beeinflußten die Beantwortung dieser Frage.

Für die Fassung der Beschlüsse bäte er zu berücksichtigen, daß dieselbe bei der Aufstellung neuer Projekte als Leitfaden dienen solle.

Schluß der zweiten Verhandlung.

Verhandlungen am 27. März.

Vor Beginn der Sitzung war die gewählte Kommission (— Grätz, Oelwein, Teubert —) zusammengetreten und hatten sich über die Form der Beschlüsse geeinigt.

Nach einigen geschäftlichen Mitteilungen seitens des Vorsitzenden spricht

Dr. Grätz-Wien über die Fassung der Beschlüsse, wie sie von der Kommission vorgeschlagen werde. Die meisten Anregungen, die in der gestrigen Debatte gegeben seien, wären berücksichtigt. Für den Beschluß über die Organisation auf Kanälen in technischer Beziehung (A I) schlage die Kommission folgende Fassung vor:

> Die Frage, ob das in Preußen für den künftigen Kanal Rhein-Hannover gesetzlich festgelegte Schleppmonopol auf die von der Donau zur Oder, zur Elbe und zum Rhein zu bauenden Kanäle zur Anwendung kommen soll, läßt keine allgemein gültige Beantwortung zu. Doch muß als feststehend angenommen werden, daß mit der Steigerung des Verkehrs die Notwendigkeit eintritt, den technischen Betrieb nach dem Muster der Eisenbahn zu organisieren, um die größte Leistungsfähigkeit der Kanäle zu erreichen. Dazu dient vor allem ein einheitlich geregelter Schleppbetrieb. Diese einheitliche Regelung kann in den Händen des Eigentümers oder eines von ihm bestellten oder anerkannten Verwalters sein.

Der nächste Beschluß (A II) beziehe sich auf die Frage, welche wirtschaftlichen und finan-

ziellen Folgen ein solcher, einheitlich organisierter Schleppbetrieb habe:

Mit Rücksicht auf die in einem kurzen Zeitabschnitt wechselnden wirtschaftlichen Verhältnisse und wirtschaftspolitischen Gesichtspunkte muß die Frage nach der Wirkung eines solchen Betriebes in wirtschaftlicher und finanzieller Beziehung auf den Einzelnen, den Staat und auf die allgemeinen öffentlichen Interessen in jedem einzelnen Falle besonders beantwortet werden. Die ausschließliche Berechtigung zur Ausübung des Schleppdienstes darf kein höheres Erträgnis abwerfen, als zu einer angemessenen Verzinsung und Tilgung des hierfür aufgewendeten Anlagekapitals erforderlich ist.

Der Vorsitzende eröffnet über den Kommissionsvorschlag für Beschluß A I die Debatte.

Tonne-Magdeburg wünscht, daß jedenfalls die Notwendigkeit der Zulassung von Selbstfahrern in dem Beschluß zum Ausdruck käme. Ein Schleppbetrieb, der derartige Schiffe nicht zulasse, unterbinde den Verkehr und schädige Handel und Industrie.

Kovács-Budapest macht darauf aufmerksam, daß es nicht glücklich sei, einen Vergleich mit der Eisenbahn zu machen, weil in der Organisation der Eisenbahn inbegriffen sei, daß der Verkehr auch das Anlagekapital verzinse, der in dem Verkehrswege an sich stecke. Dagegen müsse man sich bezüglich der Wasserstraßen entschieden wehren. Diese Mißdeutung wäre zu umgehen, wenn man die Worte: „nach dem Muster der Eisenbahn zu organisieren“ durch „derart zu organisieren“ ersetze.

Grätz-Wien: Gegen den Antrag, diese Worte zu ändern, hätte er an sich nichts einzuwenden. Aber die Befürchtung, daß man aus diesen Worten eine finanzielle Konsequenz herauslesen könnte, könne er nicht teilen, weil der erste Absatz sich nur auf die technische Seite der Frage beziehe, während dagegen in dem zweiten Absatze von der Wirkung in finanzieller und wirtschaftlicher Beziehung die Rede sei. Es sei also nur ausgesprochen, daß die technischen Leistungen analog der Organisation der Eisenbahnen getroffen werden sollten.

Hamel-Breslau stimmt der Meinung des Herrn Professor Kovács zu, will aber noch zwei andere Änderungen vorschlagen: Erstens in dem Sinne der Anregung des Herrn Kommerzienrats Tonne sei er dafür, daß nicht gesagt werde „ein einheitlich geregelter **Schleppbetrieb**“ sondern „ein einheitlich geregelter **Betrieb**“ und somit die Silbe „Schlepp“ herausgelassen werde. Dann wäre dem Wunsche des Herrn Kommerzienrats Tonne Genüge geleistet. Auch wäre dem, der den Betrieb zu regeln

habe, vollständige Freiheit gelassen, die Sache zu machen, wie er es für technisch am vernünftigsten halte.

Ferner möchte er vorschlagen zu sagen „doch muß es als feststehend angenommen werden, daß mit der **starken** Steigerung des Verkehrs die Notwendigkeit eintritt . . .“ Das sei eine mehr redaktionelle und den Sinn klarer stellende Verbesserung, die dahin gemeint sei, daß nicht mit jeder Steigerung des Verkehrs die Notwendigkeit der Organisierung des Betriebs verbunden sei.

Grätz-Wien: Mit den Worten „einheitlicher Schleppbetrieb“ sei nicht gesagt, daß Selbstfahrer ausgeschlossen seien. Worte wie „stark“ würden von jedem Menschen anders aufgefaßt. Man hätte dann nicht den Übergang von den gegebenen Verhältnissen auf die künftige Steigerung.

Dr. Ruß-Wien: Der Vergleich mit den Eisenbahnen scheine ihm falsch. Bei dieser sei die Regel, daß der Eigentümer die Traktion ausschließlich besorge und niemand anders auf seinem Wege fahre als er selbst, Selbstfahrer also unter allen Umständen ausgeschlossen seien. Er sei dafür, den Vergleich mit den Eisenbahnen fallen zu lassen.

Oelwein-Wien: Der Vergleich mit den Eisenbahnen sollte alles das sagen, was sich auf einen geregelten, in einer Hand befindlichen Schleppbetrieb beziehe und sollte zum Ausdruck bringen, daß die Kreuzungen auf den Kanälen ebenso geregelt werden müssen, wie bei den Eisenbahnen. In dem Augenblick aber, wo Herr Kommerzienrat Tonne die Frage von den Selbstfahrern aufrollte, sei er jedoch überzeugt worden, daß der Hinweis auf die Eisenbahnen fallen gelassen werden müsse. Die Regelmäßigkeit und Intensität des Betriebes wäre allerdings durch den Vergleich mit der Eisenbahn am besten charakterisiert worden.

Nachdem sich noch einige Redner für die Abänderung ausgesprochen und diesbezügliche Vorschläge gemacht haben, wird von der Kommission dem strittigen Satz folgende Fassung gegeben:

> Doch muß als feststehend angenommen werden, daß mit der Steigerung des Verkehrs die Notwendigkeit eintritt, den technischen Betrieb derart zu organisieren, daß die größte Leistungsfähigkeit erreicht wird.

Diese Fassung findet einstimmigen Beifall der Versammlung.

Zum letzten Teil des Beschlusses A I, der nochmals verlesen wird, bemerkt Hindenberg-Minden, daß er dem Vorschlag des Herrn Oberbaurat Hamel für „Schleppbetrieb“ nur „Betrieb“ zu sagen, entschieden bekämpfen müsse. Es handle sich nicht um das Betriebsmonopol, sondern um das Schleppmonopol.

Redner schlägt sodann noch vor, für „Eigentümer“ „Kanaleigentümer“ zu sagen.

Dieser Vorschlag findet die Zustimmung der Versammlung.

Der Beschluß A I hat nach Berücksichtigung der einzelnen von der Versammlung gewünschten und genehmigten Änderungen nunmehr folgende Form:

„Die Frage, ob das in Preußen für den künftigen Kanal Rhein-Hannover gesetzlich festgelegte Schleppmonopol auf die von der Donau zur Oder, zur Elbe und zum Rhein zu bauenden Kanäle zur Anwendung kommen soll, läßt keine allgemein gültige Beantwortung zu. Doch muß als feststehend angenommen werden, daß mit der Steigerung des Verkehrs die Notwendigkeit eintritt, den technischen Betrieb derart zu organisieren, daß die größte Leistungsfähigkeit erreicht wird. Dazu dient vor allem ein einheitlich geregelter Schleppbetrieb. Diese einheitliche Regelung kann in den Händen des Kanaleigentümers oder eines von ihm bestellten oder anerkannten Verwalters sein.“

Der Beschluß A I wird in dieser Form zur Abstimmung gebracht und einstimmig angenommen.

Es folgt nunmehr die Beratung über den Kommissionsvorschlag für den Beschluß A II (vergl. S. 38). Der erste Satz (bis „besonders beantwortet werden“) wird nochmals verlesen.

Havestadt-Berlin und Dr. Ruß-Wien halten diesen Satz für überflüssig, da in ihm nichts Positives gesagt werde.

Oelwein-Wien: Die Frage der wirtschaftlichen Wirkungen eines Schleppmonopols sei in dem vorgeschlagenen Satze tatsächlich beantwortet; eine andere Antwort darauf zu geben, sei gar nicht möglich.

Steller-Nürnberg: Der Absatz sei von ganz besonderer Bedeutung; er enthalte die Vorbehalte, unter denen er dem ersten Absatz hätte zustimmen können und sei außerordentlich glücklich gefaßt. Er bäte daher um seine Annahme.

Dr. Grätz-Wien bittet gleichfalls den Satz stehen zu lassen, weil das Aussprechen, daß man nichts wisse, ganz gut sei denen gegenüber, die glaubten, die Wirkungen eines Schleppmonopols genau voraussagen zu können.

Der erste Satz des Beschlusses A II wird nunmehr in der Form, wie er von der Kommission vorgeschlagen ist, zur Abstimmung gebracht und gegen 2 Stimmen angenommen.

Es wird alsdann der zweite Satz des Beschlusses A II nochmals verlesen (vergl. S. 38).

Tonne-Magdeburg hält diesen Satz des Beschlusses für überaus gefährlich. Wenn es sich auch herausstellte, daß die Einrichtung wirtschaftlich verfehlt wäre, müsse man, ohne dagegen remonstrieren zu können, die Kosten zahlen, welche für die Verzinsung und Amortisation eines wirtschaftlich schlecht arbeitenden Werkes notwendig wären.

Oelwein-Wien: Gestern sei die Anschauung zum Ausdruck gelangt, daß der Schleppbetrieb in den Händen des Staates nicht gemißbraucht werden solle, um höhere Tarife zu konstruieren und ein Geschäft daraus zu machen. Um diese Meinung festzulegen, sei die vorgeschlagene Fassung gewählt worden.

Hindenberg-Minden ist mit diesem Satze einverstanden, er möchte nur ein Wort geändert sehen: Statt „aufgewendeten" solle man sagen „aufzuwendenden", damit auch die Neuanschaffungen eingeschlossen seien.

Dr. Grätz-Wien hält es für selbstverständlich, daß die Verzinsung nicht bloß für das bereits investierte Kapital einzutreten habe, sondern daß auch die Neuanschaffungen dazu gehörten.

Dr. Ruß-Wien: Die Formulierung des Satzes sei aus der Formulierung der Maximalabgaben entstanden und solle als Grenze gelten. Aber diese Maximalgrenze sei durchaus keine feste, denn es sei nicht festgelegt, wie man Buch führen solle, um Zinsen und Erträgnisse zu berechnen. Das aber könne man sehr verschieden machen.

Redner ist ferner der Ansicht, daß der vorgeschlagene Beschluß einem staatlichen Monopol geradezu auf den Leib geschrieben sei: Wolle man einen privaten Schleppzwang organisieren, so könne man mit einer 4 prozentigen Verzinsung nicht auskommen. Die ganze Bestimmung sei nicht gut und glücklich gewählt. Er sei daher dafür, sie ganz fortzulassen. Für den Staat könnten solche Bestimmungen wohl auf Grund eines Gesetzes getroffen werden; eine private Gesellschaft könnte sich aber nicht so beschränken lassen.

Dr. Grätz-Wien teilt diese Befürchtungen nicht. Es sei nicht zu besorgen, daß sich das private Kapital fernhalten würde. Der Ausdruck „angemessene Verzinsung" sei dehnbar, das können 7, 10 oder noch mehr Prozent sein.

Havestadt-Berlin kann den Bedenken des Herrn Kommerzienrat Tonne nicht beipflichten. Der Beschluß solle die Grenze nur nach oben hin festsetzen und werde so eine Gefahr nicht eintreten können. Die Erträgnisse sollten nicht höher sein, als die Aufwendung für Kapital usw. bedinge, nach unten seien der Mildtätigkeit keine Grenzen gezogen. Er vermisse aber, daß die Betriebskosten selbst nicht in der Beschlußfassung erwähnt seien. Das müßte unbedingt noch geschehen.

Redner schlägt schließlich vor, statt „des hierfür aufgewendeten Anlagekapitals" zu sagen: „des für die bestehenden Betriebseinrichtungen notwendigen Kapitals".

Tonne-Magdeburg ist nach den in die Öffentlichkeit gedrungenen Meinungen nicht der Ansicht, daß der Preußische Staat die für eine rationelle Schlepperei richtigen Veranstaltungen treffen werde.

Hamel-Breslau schließt sich der Meinung des Herrn Dr. Ruß an. Nach den Erläuterungen des Herrn Dr. Grätz halte er das Wort „angemessen" in der Resolution auf jeden Fall für überflüssig. Wenn es einen privaten Unternehmer betreffe, so werde man ihm 6, 8 oder 10 % gönnen, wenn es aber den Staat treffe, so halte man $3^1/_2$ % schon für eine sehr angemessene Verzinsung. Er möchte vorschlagen zu sagen: „landesübliche Verzinsung".

Oelwein-Wien verteidigt die Fassung der Kommission. Daß der Staat die besten Einrichtungen treffen werde, sei eine selbstverständliche Voraussetzung und man hätte keinen Grund zu einer gegenteiligen Annahme.

Die Kommission habe die Stimmung der Herren berücksichtigt und in dem Beschluß zum Ausdruck gebracht, daß aus dem Betrieb kein Geschäft gemacht werden, ferner daß die nötige Verzinsung herauskommen solle. Der Privatunternehmer sei ja doch in der Tariffestlegung von der Behörde abhängig, ohne deren Genehmigung er nichts machen dürfe, den Vorschlag des Herrn Geheimrat Havestadt halte er für einen Pleonasmus.

Tonne-Magdeburg würde nichts dagegen haben, wenn der Staat auch 10 % Dividende herauswirtschafte, wenn er nur mit seinen Forderungen an die zu schleppende Schiffahrt billiger bleibe, als es ein Privatunternehmer auszuführen vermag. Er wolle der Resolution zustimmen, wenn in ihr zum Ausdruck käme, daß der Selbstfahrer zugelassen werde.

Rischowski-Breslau erklärt, ebenfalls darauf bestehen zu müssen.

Winds-Wien ist dafür, den Schlußpassus zu streichen.

Der Vorsitzende Teubert-Potsdam ist der Meinung, daß eben dieser Satz das Grundlegende des ganzen Beschlusses sei. Die Techniker hielten diese Bestimmung für notwendig. Leider sei bei der Einführung des Monopols auf dem Rhein—Hannover-Kanal der große Fehler begangen worden, es damit zu begründen, daß es den Staat in den Stand setze, allgemeine Tarifpolitik zu betreiben. Das müsse verhindert werden. Das Monopol solle keine Finanzquelle für den Staat sein; das zum Ausdruck zu bringen, sei eine conditio sine qua non. Um unsere Stimmung richtig wiederzugeben, sei es notwendig zu sagen, daß diese neue Verkehrseinrichtung eine Verkehrsverbesserung, nicht aber eine Finanzquelle sein solle. Darum bäte er, die Fassung der Kommission anzunehmen.

Dr. Ruß-Wien: Nach seiner Ansicht sollten sich Tarife aus Angebot und Nachfrage, aus der freien Konkurrenz heraus bilden, nicht aber, wie es hier vorgeschlagen werde, aus Kapitalverzinsung, Betriebskosten, Amortisationsquoten und dergleichen berechnet werden. Gerade bei letzterem Posten könne man leicht zu weit gehen. Es gäbe beispielsweise Gesellschaften, die, wenn sie gute Geschäfte machten, bei Fahrzeugen 10 und mehr Prozent abschrieben. Er sei entschieden für Weglassung des Satzes.

Hermann-Essen möchte auf einen bedenklichen Punkt hinweisen: Preußen baue für eine Drittel Milliarde Kanäle und werde auf einem Teile derselben für 60—80 Millionen Mark Schleppeinrichtungen treffen. Solle der Staat das alles in einen Topf werfen? Solle er die Drittel-Milliarde zinslos lassen? Auch technisch ließen sich die Posten nicht teilen. Wie wolle man auseinanderhalten, was für die Schleppschiffahrt und was lediglich für den Kanal ist. Der Leinpfad beispielsweise werde für den Kanal und den Schleppbetrieb gebaut; wie wolle man seine Kosten verteilen?

Oelwein-Wien ist nicht der Ansicht, daß es technisch nicht möglich sei, die Kosten richtig zu verteilen. Auch der Meinung des Herrn Dr. Ruß müsse er widersprechen. Dieser sage, die Bildung des Tarifs werde dem Schiffer entzogen. Der Schiffer aber könne seine Preise ebensogut wie bisher kalkulieren und sei sogar im Vorteil, wenn er es mit einem bestimmten von der Regierung festgelegten Schlepptarife zu tun habe. Es bleibe ihm immer noch vorbehalten, sich nach Angebot und Nachfrage zu richten.

Die Kommission hätte nur den allgemeinen Wünschen Rechnung tragen wollen. Sie hätte in dem Beschluß zum Ausdruck gebracht, daß das Schleppdienstgeschäft keine Erwerbsquelle sein solle. Wenn der Staat sich nicht an das halte, was hier beschlossen würde, so sei das nicht

zu verhindern. Der Staat habe eben die Gewalt, die hier Versammelten aber hätten dann doch wenigstens die Absicht gezeigt, durch ihre Beschlüsse die Beteiligten zu schützen.

Hindenberg-Minden: Der Gedanke, der in dem Schlußsatz zum Ausdruck käme, sei so wichtig, daß er ihn nicht missen möchte. Die Bedenken des Herrn Oberbaurat Hermann bezüglich der Auseinanderhaltung der Kosten für den eigentlichen Kanal und die Verkehrseinrichtungen könne er nicht teilen.

Der Redner wendet sich sodann gegen die Ausführungen des Herrn Dr. Ruß, daß beim freien Wettbewerb sich die Tarife bloß nach Angebot und Nachfrage richteten. Auch der Kaufmann rechne stets die Selbstkosten als festes Fundament und schlage dann den Unternehmergewinn darauf. Der letztere aber solle für den Schleppbetrieb begrenzt werden, und besage dies die vorgeschlagene Fassung.

Hamel-Breslau kommt darauf zurück, daß dieser Teil des Beschlusses überflüssig sei, denn der Artikel 54 der Reichsverfassung enthalte den bekannten Satz: „Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlichen Wasserstraßen, welche Staatseigentum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen.“ Damit sei also für den Staatsbetrieb bereits das Nötige festgelegt.

Umgekehrt wäre es schädlich, wenn man den Privatbetrieb festlegen wollte, so daß ein Unternehmergewinn nicht herauskommen könnte. Das hieße den Privatunternehmer von vornherein ausschließen. Man könne übrigens nur froh darüber sein, wenn es auch dem Staate durch Einführung des einheitlichen Schleppbetriebes — selbstverständlich, ohne Industrie, Handel und Schiffahrt zu schädigen — gelänge, eine angemessene Einnahme für sich herauszuschlagen, denn das würde den Interessenten den Vorteil bringen, daß der Staat Geschmack am Kanalbau fände und, daß die, die ihn benützten, Ansprüche erheben könnten, deren Erfüllung durchzusetzen bis jetzt nicht möglich sei. Warum solle man eine Einnahme, vorausgesetzt, daß sie angemessen ist, wie man sie jedem Kaufmann gönne, die also die beteiligten Interessenten nicht bedrücke, dem Staate nicht zukommen lassen?

Hermann-Essen macht darauf aufmerksam, daß nach den bisherigen Erfahrungen die Verzinsung großer Kanäle erst allmählich eintrete. Der Dortmund-Ems-Kanal habe 100 Millionen gekostet. Es gelänge nicht einmal, die Hälfte seiner Betriebskosten durch die Abgaben zu decken.

Der Nordostseekanal, der 150 Millionen gekostet habe, und der Elbe-Trave-Kanal brächten gleichfalls kaum ihre Betriebskosten auf.

Hamel-Breslau: Er habe nicht gesagt, daß eine Verzinsung der Kanäle eintreten müsse, sondern nur, daß dies der Fall sein könne. Daß dies wohl möglich sei, beweise der Oder-Spree-Kanal und der Finow-Kanal, die ihre Zinsen aufbrächten. Trotzdem könne dort der Schiffer sich über die Höhe der Abgaben nicht beklagen. Sie spielten eine verschwindende Rolle. Wenn schließlich der Unternehmer, der bei uns doch ausschließlich der Staat sei, nur Verluste von seinen Unternehmungen haben solle, könne man doch nicht verlangen, daß er mit Lust und Liebe Kanäle baue.

Dr. Grätz-Wien erklärt, daß nach Professor Laband Artikel 54 der deutschen Reichsverfassung das Schleppmonopol nicht betreffe.

Steller-Nürnberg hält die geäußerten wirtschaftlichen Bedenken für zutreffend. Diese Einwendungen müßten durch die Fassung des Beschlusses beseitigt werden. Durch die Begrenzung des zulässigen Erträgnisses auf den zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erforderlichen Betrag würde im übrigen ein wirtschaftspolitischer Gebrauch des Monopols nicht ausgeschlossen werden. Die Hauptsache werde in der Gestaltung des Schlepptarifes, d. h. in der Verteilung der durch Schleppgebühren aufzubringenden Gesamtsumme auf die verschiedenen Güterarten beruhen, indem z. B. bei einem Mittelsatze von 0,20 Pfg. für 1 tkm Einfuhrgetreide mit 0,50, landwirtschaftliche Bedarfsartikel mit nur 0,05 Pfg. Schleppgebühr belastet werden könnten. Das Wesen der Sache bleibe in dem Beschlußantrage also unberührt, grundsätzliche Bedenken gegen das Monopol würden durch ihn nicht geschwächt werden.

Tonne-Magdeburg: Durch das Gesetz seien zwar die Einnahmen des Staates auf den Wasserstraßen festgestellt. Es werde aber niemals vorgelegt, wieviel ein Kanal einbringe. (Zuruf: das steht im Etat.) Redner erklärt, volle Veranlassung zu der Annahme zu haben, daß der Staat mit dem Schleppmonopol ein großes Geschäft machen wolle.

Winds-Wien stellt den Antrag, den letzten Satz des Beschlusses A II zu streichen.

Durch Abstimmung wird alsdann der Antrag Winds abgelehnt, und die Annahme des letzten Satzes des Beschlusses A II in der Form, wie er von der Kommission vorgeschlagen ist, beschlossen.

Es wird nunmehr der Beschluß über die Organisation auf kanalisierten Flüssen (B) in der

Form, wie er von der Kommission zur Annahme vorgeschlagen wird, verlesen. Derselbe lautet:

„Auf kanalisierten Flußstrecken läßt sich vor allem mit Rücksicht auf die große Verschiedenheit der Verkehrs- und Flußverhältnisse keine allgemeine Vorschrift über die Organisation des Schleppbetriebes aufstellen. Doch wird auch auf kanalisierten Flußstrecken bei steigendem Verkehr zur Erzielung der größten verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit ein einheitlich geleiteter Schleppbetrieb notwendig sein."

Da über diesen Punkt bereits in der Verhandlung am vorhergehenden Nachmittag erschöpfend debattiert ist, wird der Beschluß B sofort zur Abstimmung gebracht und in der vorstehenden Fassung angenommen.

Es wird nunmehr zur Beratung der

Organisation auf freien Flüssen

übergegangen.

Hierfür schlägt die Kommission folgenden Beschluß vor:

„Auch auf offenen Flüssen läßt sich der Schiffahrtsbetrieb durch eine dem Wesen des Flusses angepaßte einheitliche Organisation des Schleppdienstes derart technisch erleichtern und verbessern, daß die größtmögliche Leistungsfähigkeit erreicht wird."

Die Kommission bittet, da über diesen Punkt eine allgemeine Aussprache noch nicht stattgefunden habe, den vorstehenden Vorschlag nur als ihren persönlichen Antrag aufzufassen.

Dr. Ruß-Wien ist entschieden gegen den Vorschlag und zwar aus folgenden Gründen: einmal fange der Satz an mit: „Auch usw." Die freien Flüsse würden also zu den vorigen Wasserstraßen in Vergleich gesetzt. Das sei aber ganz falsch. Dann heiße es weiter „eine einheitliche Organisation". Solle das eine ausschließende oder nicht ausschließende Organisation sein? Solle es eine nicht ausschließende sein, so wäre es unnötig, das zu sagen, da die Unternehmer schon jetzt wüßten, was sie zu tun hätten, solle es aber eine ausschließende sein, so widerspräche dies den internationalen Verträgen, und zwar nicht den Handelsverträgen, die kündbar und auf Frist abgeschlossen seien, sondern den völkerrechtlichen Vertragsakten des Wiener

Kongresses, der in Artikel 2 die Freiheit der Schiffahrt auf den offenen Flüssen klar niedergelegt habe. (Redner liest den betreffenden Artikel im französischen Originaltext vor.)

Es werde also gesagt, daß jeder Fluß von dem Punkte, wo er anfängt, schiffbar zu werden bis zu seiner Mündung vollständig frei sein solle. Ferner heiße es in der Elb-Schiffahrts-Akte wie in einem Bezugartikel des Wiener Kongresses ausdrücklich, daß die Elbe im Berg- und Talverkehr frei sein solle. Das müsse aufrecht erhalten werden. Es könne also von einem ausschließenden einheitlichen Schleppbetrieb gar keine Rede sein, und sei es daher überflüssig, von einer solchen Möglichkeit zu sprechen. Schließlich habe in der jüngsten Zeit aus anderen Gründen die österreichische Regierung noch die Erklärung abgegeben, daß sie an dem durch internationale Verträge gewährleisteten freien Schiffsverkehr festhalte.

Für die Wirtschaftspolitik des Deutschen Reiches sei es von größter Wichtigkeit, ob sie auf einem Strome die Einführung von Abgaben verfügen kann, und auf dem anderen nicht, weil dies eine Differenzierung sein würde, die sich auf die Dauer nicht vertrage. Er schlage vor, folgenden Beschluß zu fassen:

> „Auf freien Strömen ist unbeschadet der Ketten- und Seilschiffahrt die Aufrechterhaltung der freien Schiffahrt selbstverständlich."

Oelwein-Wien: In den Stettiner Fragen stehe, daß sich der Ausschuß auch über die Schiffahrt auf freien Flüssen äußern solle. Er habe nichts dagegen, wenn das Wort „auch" gestrichen werde, auch sei er mit dem Antrage Ruß vollkommen einverstanden. Dieser Antrag hebe die von der Kommission vorgeschlagene Diktion nicht auf und könne letzterer als erster Satz vorangestellt werden.

Dr. Grätz-Wien: Von einer „ausschließenden Organisation" solle keineswegs die Rede sein. Das sage der Antrag Ruß klarer, darum sei er mit ihm einverstanden.

Havestadt-Berlin schildert die auf dem Rheine bereits bestehende Organisation: Die großen Zechengesellschaften verfügten über große Schlepperparks und wüßten es einzurichten, daß sie ihre Güter von der Ruhrmündung bezw. Holland bis Mannheim ohne Aufenthalt führten. Für den Rhein wie für die Elbe sei die Freizügigkeit der Schiffahrt garantiert und müsse dies natürlich bleiben. Unter den großen Organisationen der Reedereien aber litten die kleinen Schiffer zuweilen stark. Sie seien teilweise auf die großen Gesellschaften angewiesen, wenn sie nicht liegen bleiben wollten. Eine Organisation des Schleppbetriebes von Staats wegen wäre also für die Kleinschiffer nur erwünscht. Redner stellt anheim, ob das nicht in dem Beschluß ausgesprochen werden könne.

Tonne-Magdeburg macht darauf aufmerksam, daß die Verhältnisse auf der Elbe anders lägen. Dort hätten sich die Kleinschiffer organisiert und übernähmen selbständig Frachten.

Rágóczy-Berlin hält es für zweckmäßig, daß man sich nicht nur auf die Wahrnehmung der wirtschaftlichen Interessen beschränke. Nach dem Sinne des Stettiner Beschlusses sei es die Aufgabe des Ausschusses, die Sache auch nach der technischen Seite hin zu prüfen. Von dieser Seite aus betrachtet, liege in den Verhältnissen, wie sie sich auf Rhein und Elbe entwickelt hätten, ein Fortschritt. Redner ist mit dem Antrag Ruß einverstanden, schlägt aber vor, den ersten Teil desselben in folgender Fassung an den Antrag der Kommission anzugliedern:

„Jedoch muß mit Rücksicht auf die bestehenden völkerrechtlichen Verträge die Einführung eines staatlichen Schleppmonopols unterbleiben."

Tonne-Magdeburg erklärt, daß auf der Elbe eine Verbesserung der Schiffahrtsorganisation garnicht mehr möglich sei.

Hamel-Breslau ist gegen den Antrag Ruß aus folgenden Gründen: Es könnten zwingende Gründe eintreten, die eine gewisse Organisation des Schleppbetriebes von seiten des Staates forderten. Beispielsweise könnten aus Rücksicht auf die Beschaffenheit eines Stromes gewisse Vorschriften notwendig werden, die für ihre Ausführung den Staatsbetrieb verlangten. So sei auch auf dem Ruhrorter Hafen ein allerdings fakultativer staatlicher Schlepperbetrieb eingerichtet worden. Ferner scheine das Wort „selbstverständlich" ihm garnichts zu beweisen. Das sage man immer von Dingen, für die man sich den Beweis schenken wolle.

Redner schließt sich der Fassung der Kommission an, die weiter nichts wolle, als die Möglichkeit zugeben, daß aus betriebstechnischen oder anderen Rücksichten auch auf freien Flüssen die einheitliche Organisation das zweckmäßigste sein könne.

Kovács-Budapest: Es müsse genau zum Ausdruck gebracht werden, daß auf freien Flüssen die gegebenenfalls erforderliche einheitliche Organisation eine fakultative und keine imperative sein solle. Ein Beispiel, wie der Staat auch in den Betrieb auf freien Flüssen eingreifen könne, sei von der Donau anzuführen. Dort subventioniere die Regierung die Ungarische Flußschiffahrtsgesellschaft, die wiederum für die kleinen Schiffer den Schleppdienst zu festen Tarifen bewerkstelligen müsse.

Havestadt-Berlin schlägt vor, in der Resolution das Wort „einheitlich" zu streichen und „im Interesse der Einzelschiffer" einzuschieben. Die Resolution würde dann lauten:

„Auf offenen Flüssen läßt sich der Schiffahrtsbetrieb durch eine dem Wesen der Flüsse angepaßte Organisation des Schleppdienstes, namentlich auch im Interesse der Einzelschiffer, derart technisch erleichtern und verbessern, daß die größtmögliche Leistungsfähigkeit erreicht wird."

Hindenberg-Minden: Herr Geheimrat Havestadt wünsche, daß der Staat im Interesse der Kleinschiffer gegenüber den großen Unternehmern einschreite. Dieser Gedanke sei ja an und für sich richtig und hätten die Kleinschiffer tatsächlich oft durch den Zusammenschluß der großen Unternehmer zu leiden. Redner ist aber nicht dafür, daß dies in die Resolution hineingebracht werde. Vielleicht könnte man im Anschluß an den von der Kommission vorgeschlagenen Beschluß, dem die Resolution Ruß voranzustellen wäre, sagen:

„Auf offenen Flüssen ist es unter Umständen notwendig, daß den Organisationen der Privatunternehmung die an und für sich wünschenswert sind, eine staatliche Organisation gegenüber gestellt wird."

Der Vorsitzende ist aus sachlichen Gründen gegen den Antrag Ruß. Man spräche nicht bloß von der Elbe oder von den Flüssen, deren Verkehrsbedingungen durch internationale Verträge festgelegt seien, sondern von freien Flüssen im allgemeinen. Da gäbe es aber Ausnahmen.

Die Frage einer einschneidenden Organisation auf der Havel, die Hamburg mit Berlin verbinde, werde bei dem großen Verkehr von Millionen Tonnen sich z. B. vielleicht auf die Dauer nicht umgehen lassen. Der von der Kommission vorgeschlagene Beschluß sei rein sachlich aufgestellt worden und ließe sich vielleicht verbessern. Auf jeden Fall aber müsse in ihm zum Ausdruck kommen, daß auch auf freien Flüssen durch eine Organisation eine Mehrleistung herbeigeführt werden könne. Er sehe nicht ein, warum diesem Beschluß nun noch ein Satz zugefügt werden solle, der „selbstverständlich" sein soll und doch sehr anfechtbar sei.

Dr. Ruß-Wien verteidigt seinen Antrag gegen die vorstehenden Ausführungen und die des Herrn Oberbaurat Hamel: Wenn man das eine Mal ausgesprochen hätte, daß man nichts wisse, so könne man doch ebensogut in einem zweiten Falle etwas Selbstverständliches sagen. Aus den Ausführungen des Herrn Vorredners bezüglich der Havel könne nicht gefolgert werden, daß die Freiheit des Stromes beeinträchtigt werden müßte. Polizeiliche Ordnungsvorschriften würden da ausreichend sein. Auch die „einheitliche Organisation" lasse sich nicht ohne die perhorreszierten Korporäle durchführen. Immerhin sei auch er dafür, die einheitliche Organisation zu empfehlen.

Rischowski-Breslau wünscht im Beschluß ausgedrückt zu sehen, daß der Staat durch die internationalen Verträge auch gegenüber den Bürgern des eigenen Staates gebunden sei.

Die Verhandlung wird nunmehr für einige Zeit unterbrochen, währenddessen die Kommission (vergl. S. 31) und Dr. Ruß-Wien den Beschluß C entsprechend den Wünschen der Versammlung umarbeitet.

Nach Wiedereröffnung der Verhandlung verliest Dr. Ruß-Wien den Beschluß C in seiner neuen Form, derselbe lautet:

> „Auf offenen Flüssen ist unbeschadet der Ketten oder Seilschifffahrt die Aufrechterhaltung des bisherigen freien Schleppbetriebes durch internationale Verträge gewährleistet. Doch läßt sich der Schiffahrtsbetrieb durch eine dem Wesen des Flusses angepaßte Organisation des Schleppdienstes technisch erleichtern und verbessern."

Der Beschluß C wird darauf zur Abstimmung gebracht und einstimmig angenommen.

Steller-Nürnberg beantragt einen Zusatz zu dem oben angenommenen Beschluß, der die wirtschaftlichen Verhältnisse der verschiedenen Länder zueinander, durch die ein Strom fließt, berücksichtigen wolle. Derselbe lautet:

> „Vorausgesetzt wird, daß für Binnen-Wasserstraßen, die mehreren Staaten des Verbandsgebietes gemeinsam sind oder von hervorragender Verkehrsbedeutung für mehrere dieser Staaten sind, die Durchführung der in Frage stehenden Organisation unter billiger Rücksichtnahme auf die landwirtschaftlichen, gewerblichen, Handels- und Schiffahrtsinteressen der beteiligten Staaten erfolgt."

Zur Begründung bemerkt der Redner, der Zusatzbeschluß solle verhindern, daß auf einem Flusse, z. B. dem Rhein oder dem Main, eine derartige Organisation getroffen werde, daß der Verkehr nach einem der anliegenden Staaten einfach gesperrt würde.

Der Vorsitzende: Der Antrag wolle also besagen: Wenn auf einem Flusse, der durch verschiedene Staaten gehe, auf einem Teil desselben eine staatliche Organisation geschaffen werde, diese bloß im Einvernehmen mit den übrigen Staaten eingeführt werden solle.

Dr. Ruß-Wien: Die Tragweite des Antrages ließe sich im Augenblick nicht übersehen. Die Begründung desselben wäre so kurz gewesen, daß es sich empfehlen möchte, den Antrag auf die Tagesordnung der nächsten

Versammlung zu setzen. Mittlerweile werde der Antragsteller Gelegenheit haben, ein schriftliches Exposé zu machen und zur Begründung mitzugeben. Eine so weittragende Beschlußfassung jetzt im Augenblick anzunehmen, scheine nicht angebracht. Um den Antrag gründlich behandeln zu können, werde es also notwendig sein, ihn auf die Tagesordnung der nächsten Versammlung zu setzen.

Der Vorsitzende ist gleichfalls der Meinung, daß die Tragweite des Antrages Steller nicht im Augenblick ermessen werden könne. Doch stehe derselbe mit den zur Verhandlung gestellten Fragen in engem Zusammenhang. Wenn man ihn jetzt lostrennte, so wären die Beschlüsse unvollständig.

Hamel-Breslau spricht sich gleichfalls für Vertagung aus, da der Antrag einen stark politischen Beigeschmack habe.

Havestadt-Berlin kann den Zweck des Zusatzes nicht recht einsehen. Er hat die Empfindung, daß sich über diese Punkte Preußen mit Bayern ebenso einigen werde, wie es sich mit Österreich, Holland und anderen geeinigt habe. Dieser Antrag brächte Momente in die Beschlüsse hinein, die nicht hineingehörten. Was habe die Landwirtschaft mit dieser Sache zu tun? Redner bittet den Antragsteller, den Antrag zurückzuziehen.

Oelwein-Wien ist der Meinung, daß man heute zum Ende kommen müsse und die Sache nicht noch zwei Monate hinziehen dürfe. Was der Antragsteller verlange, sei selbstverständlich. Stets sei gesagt worden, daß immer Rücksicht auf Landwirtschaft, Handel und Industrie genommen werden müsse. Der Zusatz sei also unnütz. Wenn ihn alle annehmen wollten, wolle er auch nicht dagegen sein, aber jedenfalls müsse der Antrag heute erledigt werden.

Havestadt-Berlin beantragt die Ablehnung des Antrages.

Steller-Nürnberg erläutert die Tragweite seines Antrages.

Aus Österreich-Ungarn komme auf der Donau viel Weizen und Gerste nach Bayern. Das sei der bayerischen Landwirtschaft nicht angenehm. Wenn Bayern ein Schleppmonopol auf der Donau einrichte, könnte es die Tarife so hoch stellen, daß die Einfuhr aus Österreich unmöglich wäre. Das solle verhindert werden. Ähnliche Verhältnisse könnten sich auf dem Main zwischen Bayern und Preußen herausstellen.

Da Redner sieht, daß keine Stimmung für seinen Antrag vorhanden ist, zieht er ihn zurück und bittet folgendes zu Protokoll zu nehmen:

Der bayerische Vertreter erklärt, den Beschlüssen in der Voraussetzung zugestimmt zu

haben, daß für Binnenwasserstraßen, die mehreren Staaten des Verbandsgebietes gemeinsam oder von hervorragender Verkehrsbedeutung für mehrere dieser Staaten sind, die Durchführung der in Frage stehenden Organisation unter billiger Rücksichtnahme auf die landwirtschaftlichen, gewerblichen, Handels- und Schiffahrtsinteressen der mitbeteiligten Staaten erfolgt.

Rischowski - Breslau: Es sei ihm zugesichert worden, daß sein Antrag (siehe Seite 6) Beachtung finden solle. Er werde ihn jedoch zurückziehen, wenn in dem Beschluß A I nach „dazu dient vor allem ein einheitlicher Schleppbetrieb" folgender Passus eingefügt werde:

der auf Schiffe mit eigener Triebkraft nicht ausgedehnt wird.

Er müsse darauf bestehen, daß dem, der eigene Betriebskraft besitze, die Möglichkeit, sie zu verwerten, gewahrt bleibe.

Der Vorsitzende ist der Meinung, daß der Antrag Rischowski nicht mehr zur Abstimmung zugelassen werden könne, weil er mit der Annahme des Beschlusses A I erledigt sei.

Gegen 4 Stimmen wird diese Auffassung von der Versammlung gebilligt.

Havestadt-Berlin: Die Frage, ob Schiffe mit eigener Kraft zugelassen werden sollten, sei eine vollständig offene und sei noch garnicht eingehend erörtert worden. Man könne vielleicht sagen, daß diese Frage nicht zur abschließenden Verhandlung gelangt sei.

Auf Anraten von Oelwein-Wien bittet Rischowski-Breslau, daß sein Antrag, dem sich Tonne-Magdeburg und Hoeselmayer-Dresden anschließen, zu Protokoll genommen werde:

Die Herren Rischowski-Breslau, Tonne-Magdeburg und Hoeselmayer-Dresden erklären, daß sie in dem Beschluß A I nach „dazu dient vor allem ein einheitlicher Schleppbetrieb" den Zusatz:

„der auf Schiffe mit eigener Triebkraft nicht ausgedehnt wird"

wünschen.

Hiermit ist Punkt 2 der Tagesordnung erledigt. Die Beschlüsse lauten im Zusammenhange wie folgt:

A. I. Die Frage, ob das in Preußen für den künftigen Kanal Rhein—Hannover gesetzlich festgelegte Schleppmonopol auf die von der Donau zur Oder, zur Elbe und zum Rhein zu bauenden Kanäle zur Anwendung kommen soll, läßt keine allgemein gültige Beantwortung zu. Doch muß

als feststehend angenommen werden, daß mit der Steigerung des Verkehrs die Notwendigkeit eintritt, den technischen Betrieb derart zu organisieren, daß die größte Leistungsfähigkeit erreicht wird. Dazu dient vor allem ein einheitlich geregelter Schleppbetrieb. Diese einheitliche Regelung kann in den Händen des Kanaleigentümers oder eines von ihm bestellten oder anerkannten Verwalters sein.

II. Mit Rücksicht auf die in einem kurzen Zeitabschnitte wechselnden wirtschaftlichen Verhältnisse und wirtschaftspolitischen Gesichtspunkte muß die Frage nach der Wirkung eines solchen Betriebes in wirtschaftlicher und finanzieller Beziehung auf den Einzelnen, den Staat und auf die allgemeinen öffentlichen Interessen in jedem einzelnen Falle besonders beantwortet werden. Die ausschließliche Berechtigung zur Ausübung des Schleppdienstes darf kein höheres Erträgnis abwerfen, als zu einer angemessenen Verzinsung und Tilgung des hierfür aufgewendeten Anlagekapitals erforderlich ist.

B. Auf kanalisierten Flußstrecken läßt sich vor allem mit Rücksicht auf die große Verschiedenheit der Verkehrs- und Flußverhältnisse keine allgemeine Vorschrift über die Organisation des Schleppbetriebes aufstellen. Doch wird auch auf kanalisierten Flußstrecken bei steigendem Verkehr zur Erzielung der größten verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit ein einheitlich geleiteter Schleppbetrieb notwendig sein.

C. Auf offenen Flüssen ist unbeschadet der Ketten- oder Seilschiffahrt die Aufrechterhaltung des bisherigen freien Schleppbetriebes durch internationale Verträge gewährleistet. Doch läßt sich der Schiffahrtsbetrieb durch eine dem Wesen des Flusses angepaßte Organisation des Schleppdienstes technisch erleichtern und verbessern.

Es folgt Punkt 3 der Tagesordnung:

Wahl des Ortes für die nächste Zusammenkunft.

Mrasick-Wien: Auf der nächsten Ausschußsitzung sei die Frage zu erörtern, welche Zugkraft auf den neuen Kanälen einzuführen sei.

Auf Ersuchen des Vorsitzenden habe er mit den einzelnen Herren Fühlung genommen bezüglich der Art und Weise der Beratung und des Ortes der nächsten Sitzung. Er schlage vor, daß bei der Wichtigkeit der Frage für die nächste Verhandlung, zwei Referenten bestimmt würden. Es sei der Wunsch geäußert worden, daß der eine Referent aus Deutschland, der andere aus Österreich-

Ungarn gewählt werden möchte. Die Herren aus Ungarn hätten abgelehnt, aber die aus Österreich wären gern bereit, das Referat zu übernehmen, das Herr Oberbaurat Kuhn halten wolle. Er bäte, sich über den zweiten Referenten schlüssig machen zu wollen.

Als Ort der nächsten Versammlung sei in erster Reihe Budapest genannt, ferner komme Lindau und Wien in Frage.

Bezüglich der Zeit wünsche man kurz vor oder nach Pfingsten einen Termin.

Die Versammlung ist einverstanden, daß zwei Referenten gewählt werden, auch solle der Zeitpunkt der Tagung gleich festgelegt werden.

Der Vorsitzende schlägt Professor Engels als deutschen Referenten vor. Er glaube aber, daß dieser bloß für die Tage vom 23.—25. Mai abkömmlich sei.

Auf Anregungen seitens der Versammlung erklärt sich Havestadt-Berlin bereit, das Engelsche Referat zu vertreten, falls dieser zur Verhandlung selbst nicht kommen könnte.

Steller-Nürnberg ladet die Versammlung aufs freundlichste für den 31. Mai und 1. Juni nach Lindau ein. Am 2. Juni tage dortselbst die Hauptversammlung des bayerischen Schiffahrtsvereins. Für die Verhandlungen sei der Ingenieur Rud. Gelpke gewonnen, der über die Durchführung eines Großschiffahrtsweges zwischen Rhein und Bodensee sprechen werde. Der Redner entwirft eine verheißungsvolle Schilderung der geplanten Ausflüge und Besichtigungen.

Der Vorsitzende dankt für die freundliche Einladung. Er bringt den Vorschlag, die nächste Versammlung am 31. Mai und 1. Juni in Lindau abzuhalten, zur Abstimmung.

Die Versammlung erklärt sich für den Vorschlag.

Steller-Nürnberg dankt dafür, daß seine Anregung von der Versammlung aufgenommen sei. Er verspricht, für alle Annehmlichkeiten in Lindau sorgen zu wollen und bittet, daß die Herren ihre Wünsche ihm rechtzeitig zum Ausdruck bringen möchten.

Es folgt die Verhandlung über den letzten Punkt der Tagesordnung:

Anträge auf Zuwahl von Mitgliedern.

Es werden in Vorschlag gebracht:

Herr Köttgen, Direktor der Siemens-Schuckert Werke-Berlin,

Herr Ingenieur Gebers-Uebigau bei Dresden.

Beide Herren werden einstimmig gewählt.

Steller-Nürnberg bittet, daß der bayrische Verein entweder

Herrn Baurat Dr.-Ing. v. Rieppel-Nürnberg

oder

Herrn Kommerzienrat Regierungsbaumeister a. D. Petri-Nürnberg

delegieren könne.

Oelwein-Wien bittet, daß seitens Österreichs noch ein Ingenieur namhaft gemacht werden könne.

Die Versammlung ist in beiden Fällen einverstanden.

Hiermit ist die Tagesordnung erledigt.

Schromm-Wien dankt dem Vorsitzenden im Namen sämtlicher Teilnehmer für die Leitung der Versammlung.

Havestadt-Berlin dankt den Breslauer Herren, insbesondere Herrn Direktor Rischowski für die liebenswürdige Aufnahme.

Schluß der Verhandlungen.

Zweite Sitzung in Lindau i. B. am 31. Mai 1907.

Das der Versammlung vorliegende Protokoll der Breslauer Verhandlungen über das Schleppmonopol wird nach einigen unwesentlichen Änderungen in der vorstehenden Form genehmigt.

Anlage I.

Tagesordnung

für die II. Sitzung des Verbands-Ausschusses in Breslau am 26. und 27. März 1907.

---

1. Prüfung und Feststellung des Dresdener Protokolls und der Beschlüsse.

   (Nur für die Teilnehmer der Dresdener Beratung.)

2. Beratung über Punkt 2 der Stettiner Beschlüsse: Ob das in Preußen für den künftigen Kanal Rhein-Hannover gesetzlich festgelegte Schleppmonopol auch auf die von der Donau zur Oder, zur Elbe und zum Rhein zu bauenden Kanäle zur Anwendung kommen soll und ob es sich empfiehlt, diese Einrichtung auch auf die kanalisierten Flüsse und auf die freien Ströme auszudehnen.

   A) Organisation auf Kanälen, einerseits in technischer, andererseits in wirtschaftlicher und finanzieller Beziehung.

   B) Organisation auf kanalisierten Flüssen, wie vor.

   C) Organisation auf freien Flüssen, wie vor.

3. Wahl des Ortes für die nächste Zusammenkunft.
4. Anträge auf Zuwahl von Mitgliedern.

Anlage II.

Vorschläge

zu Beschlüssen über das Schleppmonopol.

(Punkt 2 der Tagesordnung.)

Zu A. I. Bei starkem Verkehr kann ein Kanal, namentlich rücksichtlich seiner Schleusen, seine größte Leistungsfähigkeit nur erreichen, wenn der Schleppbetrieb monopolartig organisiert wird. Auch einschiffig gebaute Kanäle können auf diese Weise vorteilhaft betrieben werden.

II. Bei monopolartig organisiertem Schleppbetrieb wird die größtmöglichste Schnelligkeit und Regelmäßigkeit des Verkehrs erreicht. Dadurch wird eine bessere Ausnutzung der Schiffe herbeigeführt, was an sich zu billigeren Frachten führen muß.

Hingegen werden die Schleppkosten voraussichtlich etwas höher werden.

Der Privatschiffer, Kleinschiffer, bleibt hierbei wettbewerbsfähig, weil ihm zu jeder Zeit gegen festen Tarif die Schleppkraft zur Verfügung steht.

Es muß gesetzlich dafür gesorgt werden, daß der Schlepptarif nicht höher bestimmt wird, als es zu einer angemessenen Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erforderlich ist. Wertvolle Güter sind mit höherem Tarif zu belegen.

Der Schleppbetrieb wird am besten von dem Eigentümer des Kanals, dem Staate, verwaltet, zumal dann die staatliche Aufsicht (Schiffahrtspolizei) wesentlich vereinfacht wird.

Zu B. I. Auf kanalisierten Flüssen ist zurzeit der Schleppdampferbetrieb, und zwar mit verhältnismäßig kleinen Schraubendampfern, am vorteilhaftesten. Auch hierbei kann die Leistungsfähigkeit der Schleusen nur dann voll ausgenutzt werden, wenn der Betrieb strenge und einheitlich organisiert ist. Dies ist vor allem bei einer verhältnismäßig schmalen und gekrümmten Schiffahrtsstraße der Fall, wo Überholungen ausgeschlossen sind.

II. wie bei A.

Zu C. I. Auf freien Flüssen kann bei organisiertem Betriebe die Fahrstraße, namentlich in engen und gekrümmten Strecken, besser ausgenutzt werden. Andererseits können die Schlepp- und Kettendampfer besser ausgenutzt werden, indem in den einzelnen Gefällsstrecken angemessene Schlepper (Rad- oder Schrauben- oder Kettendampfer) verwendet und indem die Schleppzüge stets der Zugkraft des Schleppers entsprechend zusammengestellt werden.

II. wie bei A. Ferner:

Beim organisierten Betriebe können die schwierigen und kostspieligen Bezeichnungen des Fahrwassers, ebenso wie die Wahrschauer und Lootsen zum größten Teile erspart werden. Auch Unglücksfälle werden leichter vermieden werden. Den aus den angrenzenden Wasserstraßen mit monopolartig organisiertem Betriebe ankommenden Schiffen muß auch auf den freien Flüssen unter ähnlichen Bedingungen zu jeder Zeit eine Schleppkraft zur Verfügung gestellt werden.

BIBLIOTEKA KRAKÓW Politechniczna

Druck von H. S. Hermann in Berlin.

S. 61

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
L. inw. III 18248
Kdn. 524. 13. IX. 54

Biblioteka Politechniki Krakowskiej
100000300927

44