

Alfred Loebell 19

IX. INTERNATIONALER SCHIFFAHRTS-CONGRESS.
DÜSSELDORF — 1902.

I. Abtheilung.

9. Mittheilung.

Konjunktur und Binnenschifffahrt.

Mittheilung

von

Dr. Max Wittenberg,
Berlin.

Münster i. W.

Buchdruckerei von Johannes Bredt.

1902.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316126

BPK-3169/2018

III. 17. 585



III-307087

Konjunktur und Binnenschifffahrt.

Mittheilung

von

Dr. Max Wittenberg,
Berlin.

Der Bedeutung der Binnenschifffahrt für unser gewerbliches Leben entspricht es, dass die Periode des wirthschaftlichen Niederganges, in der wir uns nach einem etwa fünf Jahre hindurch anhaltenden, fast beispiellosen Aufschwung seit einiger Zeit befinden, zum Ausgangspunkt einer Betrachtung über die Wechselwirkung zwischen Konjunktur und Binnenschifffahrt gemacht wird. Die Grundlage für eine derartige Untersuchung haben wir vorzugsweise in der Verkehrsstatistik zu suchen; indess würde dieses Rüstzeug nicht ausreichen, um zu unanfechtbaren Urtheilen zu gelangen, denn leider befindet sich die Binnenschifffahrtstatistik noch auf einer sehr niedrigen Stufe und gestattet schon deshalb keine gleichmässige Verwerthung und Uebersichtlichkeit, weil nach den verschiedensten Grundsätzen — je nach dem jeweiligen Interesse — die aus Beobachtungen und Anschreibungen hergenommenen Ziffern aufgezeichnet zu werden pflegen, ganz abgesehen davon, dass zur Zeit noch nicht die Ergebnisse des Verkehrsumfanges und der Verkehrsbedingungen für alle wichtigeren Flussläufe, Häfen und Kanäle für das Jahr 1901 vorliegen. Im Uebrigen würde uns selbst das ausgiebigste Ziffernmaterial noch nicht in die Lage versetzen, über die Beziehungen zwischen der Konjunktur und der Binnenschifffahrt mit dem Anspruch auf Unfehlbarkeit zu urtheilen, da die Bedingungen, unter denen sich der Verkehr abspielt und von denen er abhängig ist, eine ausserordentliche Verschiedenartigkeit aufweisen. Nicht nur die einzelnen Stromläufe mit ihrem Wirtschaftsgebiet, sondern auch die Gestaltung der industriellen Lage, zollpolitische und sonstige gesetzliche Maassnahmen, nicht zum mindesten auch interne Angelegenheiten des Betriebsunternehmens und der Betriebsart, sind für die grössere oder geringere Benutzung einer Wasserstrasse und die erheblichere oder geringere Ren-

tabilität der Transportunternehmungen entscheidend. Ein blosser Vergleich der statistischen Angaben würde schon deshalb kein zutreffendes Bild der thatsächlichen Verhältnisse liefern, weil die mannigfachsten Wechselwirkungen nicht nur von dem Einfluss persönlicher und gesetzlicher Initiative und der Macht von Naturkräften abhängig sind, sondern auch, weil ein Verkehrsweg vielfach erst in einer anderen Periode auf Ereignisse reagirt, als derjenigen, in der sie sich abgespielt haben.

Versuchen wir es, unter vorsichtiger Benutzung der irgend erreichbaren statistischen Angaben und eines auf Erfahrung und praktischem Blick in die Verhältnisse beruhenden Urtheils die Lehren zu sammeln, die sich aus den Beziehungen zwischen der Konjunktur und der Binnenschifffahrt ergeben, so müssen wir zunächst über die Fülle der Erscheinungen staunen, die sich an den Wasserstrassenverkehr knüpfen und ein unlösliches Verhältniss mit ihm eingegangen sind. Das ist ja der Werth jeder volkswirtschaftlichen Betrachtung, dass sie uns einen Eindruck von der Bedeutung eines wirtschaftlichen Faktors für das gesammte gewerbliche Leben gewinnen lässt. Aus der Vielseitigkeit der Beziehungen, in denen die Binnenschifffahrt zu dem gesammten Volksleben steht, ergiebt sich zugleich der Anspruch auf steigende Beachtung dieses Zweiges des Wirthschaftlebens seitens aller, die dem Fortschritt des Landes zu dienen gesonnen und berufen sind.

Leider verfügt die Binnenschifffahrt nicht in gleicher Weise wie der Eisenbahnverkehr oder auch die Seeschifffahrt über gefestigte Verhältnisse, wie sie nur ein mit grossen Mitteln lange Zeit hindurch nach gleichartigen Grundsätzen geführter Betrieb zu erzeugen pflegt. Eine charakteristische Erscheinung unseres Wasserstrassenverkehrs, die mit der Verschiedenartigkeit der natürlichen, sachlichen und persönlichen Leistungsfähigkeit sowie mit der Unberechenbarkeit einzelner Faktoren zusammenhängt, ist die Unregelmässigkeit des Betriebes. Selbst in Zeiten einer allgemein günstigen Wirthschaftlage zeigt zuweilen der Verkehr grosser Wasserstrassen einen wesentlichen Rückgang, sodass zuweilen nicht einmal mehr die unter erheblich ungünstigeren Zeitumständen erzielten Ergebnisse erreicht werden; schon ganz äusserlich kommt das in der Verringerung der Fahrthäufigkeit zum Ausdruck. Nichtsdestoweniger kann an die Spitze aller Betrachtungen über die Gestaltung der Binnenschifffahrt die Thatsache gestellt werden, dass im Grossen und Ganzen dieser Verkehrszweig einen stets wachsenden Antheil an der Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte Deutschlands genommen hat und dass er nicht nur von der Hebung der allgemeinen Wohlhabenheit der Bevölkerung Nutzen ziehen durfte, sondern auch dadurch, dass er neuen Verkehr weckte und die Transportbedingungen verbilligte, somit zugleich auch eine Ermässigung der Betriebskosten auf den verschiedensten Gebieten des wirtschaftlichen Lebens gestattete, gerade in schlechten Zeiten einem starken Rückgang der Kon-

junktur entgegengewirkt und die Bevölkerung befähigt hat, die Noth der Zeiten minder schwer zu verspüren.

Die zuweilen schädlichen Einflüsse des wirtschaftlichen Aufschwunges, unter denen andere Transportunternehmungen noch nachträglich leiden müssen, nämlich das fast unbeschränkte Anwachsen von Grossbetrieben und die Anhäufung gewaltiger Kapitalien an wenigen Stellen, haben die Binnenschifffahrt fast allgemein verschont gelassen. Selbst in der Blütheperiode der jüngsten Gründerzeit ist nur eine unwesentliche Vermehrung der Binnenschifffahrtunternehmungen eingetreten, und nur in beschränktem Maasse wurde der Geldmarkt durch den Kapitalbedarf derartiger Gesellschaften in Anspruch genommen. Schon hieraus lässt sich schliessen, dass die Binnenschifffahrt nicht ein willenloses Werkzeug der jeweiligen Konjunktur ist, darum aber auch nicht den vollen Antheil an ihren Segnungen zu nehmen vermag.

Die unablässige Vermehrung der wirtschaftlichen Güter und die sonstige Erhöhung der Betriebsamkeit des Volkes, die Steigerung der Ansprüche an die Lebensführung und die grössere Willigkeit in der Hebung der privaten und staatlichen Wirthschaftetats, wie sie in der Aufschwungsperiode 1896 bis 1900 allenthalben in die Erscheinung traten, haben auch den Binnenwasserstrassen eine gesteigerte Menge von Gütern zugeführt, ohne dass die Verloader in so ängstlicher Weise wie vor und auch wieder nach dieser Zeit auf einen niedrigen Stand der Frachten hingewirkt hätten. Schon die einfache Statistik ergibt, dass mit der Besserung des Bedarfs, auch der Binnenschifffahrt ein grösserer Antheil an der Versorgung der Bevölkerung mit Waaren zugeflossen war und dass, sobald ein Umschlag in der Konjunktur eingetreten ist, dieser Verkehrsweg auch trotz seiner wachsenden Beliebtheit doch eine bemerkenswerthe Einbusse an der Menge der ihm überlieferten Transporte hat erleiden müssen. Insofern zeigte sich die Wasserstrasse aber unabhängig von den Einflüssen der Konjunktur, als eine Reihe gerade derjenigen Waaren, die infolge der Verschlechterung der Zeiten eine wesentliche Preisänderung erfuhren, nämlich die höherwerthigen Güter, der Binnenschifffahrt vollständig gleichgültig blieben, weil sie sie nämlich auch sonst nicht zu befördern gewohnt gewesen war. Allgemein ist im Wechsel der Zeiten die gleiche Art von Rohstoffen und Produkten der Wasserstrasse treu geblieben, und auch eine Hebung der wirtschaftlichen Lage konnte ihr keine neue Art von Transporten zuführen; es sind stets niedrigwerthige Massengüter gewesen, die sich dieses Verkehrsweges bedienen, und zwar vorzugsweise deshalb, weil die Benutzung des Schienenweges höhere Frachtkosten verursacht hätte.

Die vielfach aufgestellte Behauptung, dass die Wasserstrasse der Eisenbahn Transporte raube, hat in der Geschichte des Binnenschifffahrtsverkehrs der letzten Jahre eine Bestätigung nicht gefunden. Einerseits

sind die Erzeugnisse, sowie die Bedarfsmittel der Landwirthschaft, andererseits Baumaterialien jeder Art die wichtigsten Güter der Wasserstrasse geblieben. Daraus ergibt sich ohne Weiteres ihre Bedeutung einmal für die Landwirthschaft, zum anderen Male für Handel, Handwerk und Industrie: bei den beiden Gruppen sucht sie durch leichte und billige Heranschaffung der Produktionsmittel die Erzeugungsbedingungen zu bessern und ferner durch Gewährung niedriger Frachtsätze den Absatz auf weite Strecken hin, wo sich gerade der geeignetste Markt findet, zu heben.

Der Ausfall der Ernte, und zwar vorzugsweise der inländischen, zum Theil jedoch auch der ausländischen, ist für die Häufigkeit in der Benutzung der Wasserstrasse entscheidend, und da die Ernte an keine Konjunktur gebunden ist, so bleibt auch der Binnenschifffahrtverkehr in landwirthschaftlichen Erzeugnissen von der Gunst oder Ungunst der Zeiten unabhängig. Bei einem befriedigenden Ausfall der inländischen Erzeugung von Körnerfrüchten ist — bei der von vornherein gegebenen Thatsache, dass selbst die beste Ernte zur Ernährung der Bevölkerung Deutschlands nicht ausreicht — nur in beschränkterem Maasse die Zufuhr ausländischen Weizens und Roggens, die sich von den Seehäfen her der Binnenschifffahrt bedient, erforderlich. Eine besonders ergiebige Produktion unserer Getreideversorgungsländer würde nur dann bei einer gleichfalls befriedigenden einheimischen Ernte dem Wasserweg erheblichere Zufuhren überweisen, wenn das Inland nicht durch eine kluge Preis-Politik den Produktions- beziehungsweise Weltmarktverhältnissen Rechnung zu tragen verstünde.

Ebensowenig darf die inländische Industrie, selbst wenn sie von der bequemen und billigen Zuführung ausländischer Fabrikationsprodukte absehen wollte, die Klage erheben, dass die Wasserstrasse sich als »Agent des Auslandes« bewähre, denn gerade unter ungünstigen Zeitverhältnissen hat sich in bewundernswerther Weise die Nützlichkeit der Binnenschifffahrt als Förderungsmittel der deutschen Ausfuhr erwiesen, ohne dass sie andererseits einer Steigerung in der Einfuhr ausländischer Fabrikate Vorschub geleistet hätte. Fremde Stoffe, die in guten Zeiten unserem Lande fern bleiben, zieht der billige Wasserstrassenverkehr schon desshalb auch bei einem Wechsel der Konjunktur nicht in unser Land, weil die Binnenschifffahrt selbst bei einer glänzenden allgemeinen Wirtschaftslage ihre Tarife nicht über eine gewisse Linie hinaus derart zu erhöhen vermag, dass sie unter veränderten Verhältnissen sie wieder erheblicher herabsetzen könnte; sobald nämlich die Wasserstrasse eine wesentliche Steigerung der Frachtraten vornehmen wollte, würde sie sich sofort die Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Eisenbahn nehmen und somit sich selbst lahm legen. Dem Import können hiernach keine derartigen Vergünstigungen durch Ermässigung der Wasserstrassen-Frachten geboten werden, dass er durch sie allein sich

veranlasst fühlen könnte, das Inland mit fremden Waaren zu überschwemmen.

Hingegen hat sich die Binnenschifffahrt als eine verlässliche Säule der Volkswirtschaft bei der Ungunst der Konjunktur dadurch erwiesen, dass sie den in günstigen Zeiten übermässig vernachlässigten Export durch billige Leitung unserer industriellen Erzeugnisse nach den Seehäfen in beträchtlichem Maasse hat fördern helfen. Hätte unsere Industrie nicht für ihre überschüssigen Erzeugnisse, für die sich im Inlande trotz niedrigster Preisbemessung ein Absatz nicht erzielen liess, willige Abnehmer im Auslande gefunden, und würde sie hierbei nicht von der Binnenschifffahrt durch Gewährung günstigster Frachtraten unterstützt worden sein, so hätte sich die wirtschaftliche Depression nachhaltiger und drückender geltend machen müssen, als es geschehen ist. Unsere Volkswirtschaft hat bei der Ungunst der Konjunktur auch insofern einen Vortheil von der Wasserstrasse zu verzeichnen, als die letztere durch billige Frachten eine Verwerthung der an ihrer Ursprungsstätte als werthlos oder doch ganz minderwerthig betrachteten Güter gestattete, indem sie sie nach den in Aussicht zu nehmenden Bedarfsstätten hinführte, während selbst der Binnenschifffahrtverkehr sich dieser Waaren unter besseren Zeitverhältnissen anzunehmen nicht für lohnend gehalten hatte. Diejenigen Transportunternehmungen haben den Umschwung der Konjunktur freilich anfänglich büssen müssen, die sich durch die gute Bezahlung, die sie für eine bestimmte Kategorie von Gütern in der Periode des wirtschaftlichen Aufschwunges erlangten, hatten verleiten lassen, andere Güter und andere Geschäftsverbindungen zu vernachlässigen. Glücklicherweise ist aber die Zahl derjenigen Unternehmer, die somit ihr ganzes Glück auf eine Karte gesetzt hatten, nur gering, und im Uebrigen gestattet die Beweglichkeit des Binnenschifffahrtbetriebes eine baldige Abkehr von einer solchen Einseitigkeit.

Der Einfluss der Konjunktur wird schon deshalb von der Binnenschifffahrt nicht allgemein in gleicher Weise empfunden, weil die Rentabilität des Betriebes wesentlich von der Höhe der Betriebskosten abhängig ist, die sich fast auf jeder Wasserstrasse und fast für jede Art von Schiffskörpern verschieden stellen. Im Allgemeinen lässt sich annehmen, dass auf einer künstlichen Wasserstrasse ein modernes Kanalschiff von 600 Tonnen, wie es die preussische Rhein-Weser-Elbe-Kanal-Vorlage im Auge hatte, an Hauptschiffahrtkosten mit Nebenausgaben und Abgaben für einen Kilometer schleusenfreien Kanals $\left(\frac{90}{n} - 0,3\right)$ Pf. zu entrichten hat, wobei n die Anzahl der zurückgelegten Kilometer bezeichnet. Heute stellen sich die Schifffahrtbetriebskosten auf unseren grossen Strömen für einen Tonnen-Kilometer in der Hauptsache folgendermaassen, wobei wieder n die Zahl der zurückgelegten Kilometer bedeutet:

Rhein . .	bei 600 t-Schiffen	$\frac{80}{n}$	+ 0,46 Pf.
„ . .	bei 1000 t-Schiffen	$\frac{80}{n}$	+ 0,37 Pf.
Elbe . .	bei 400 t-Schiffen	$\frac{85}{n}$	+ 0,60 Pf.
„ . .	bei 600 t-Schiffen	$\frac{85}{n}$	+ 0,48 Pf.
Oder . .	bei 250 t-Schiffen	$\frac{120}{n}$	+ 0,92 Pf.
„ . .	bei 400 t-Schiffen	$\frac{105}{n}$	+ 0,70 Pf.
Weichsel .	bei 150 t-Schiffen	$\frac{175}{n}$	+ 1,38 Pf.
„ . .	bei 400 t-Schiffen	$\frac{115}{n}$	+ 0,74 Pf.

Auf die Höhe der Selbstkosten ist die Kohlentheuerung der letzten Jahre, die erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1901 nachgelassen hat, von entscheidendem Einfluss gewesen, zumal in der Gross-Rhederei, bei der die Aufwendungen für Feuerungsmaterial einen erheblichen Prozentsatz der Gesamtkosten ausmachen. Ferner wurde direkt und indirekt durch die Aeusserungen der Konjunktur die Höhe der Schlepplöhne beeinflusst. Neben den Materialkosten hat die Gestaltung der Wirthschaftlage in guten wie in schlechten Zeiten auch ausserordentlich empfindlich auf die Personal-Verhältnisse eingewirkt. Abgesehen davon, dass die Löhne bei der Binnenschifffahrt zur Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs im nämlichen Maasse eine steigende Richtung einschlugen, wie in anderen Betrieben, und dass das Personal zuweilen durch Zwangsmittel, wie Arbeitseinstellungen, einen Druck auf die Unternehmer ausgeübt und die Rentabilität des Unternehmens arg geschmälert hatte, worin allerdings mit dem Umschlag der Konjunktur eine bemerkenswerthe Aenderung eingetreten ist, hatte der Binnenschifffahrtbetrieb darunter schwer zu leiden, dass bei einer Vermehrung und Verbesserung der Arbeit Gelegenheit, wie sie die letzten Jahre des vergangenen Jahrhunderts mit sich gebracht haben, das Schiffspersonal sich lieber der ihm bequemer erscheinenden Arbeit auf dem Festlande, im besonderen in Fabriken, zuwandte, während sich die Binnenschifffahrt mit einem minderwerthigen Personal begnügen musste, dem es nicht nur an jeder Vorbildung, sondern auch an den bescheidensten moralischen Eigenschaften fehlte. In dieser Hinsicht würde die Vermehrung und Verbesserung von Arbeitsnachweisen, bei deren Einrichtung angesichts der herrschenden Missstände von zwingenden Maassnahmen für Arbeitgeber sowie Arbeitnehmer nicht abgesehen werden dürfte, segens-

reich wirken. Ebenso wäre die Begründung von Schifferschulen, die im Wesentlichen in Schiffergegenden einzurichten wären und hier auf regen Besuch zu rechnen hätten, empfehlenswerth. Im Allgemeinen hat sich die günstige Konjunktur der Förderung sozialer Zwecke auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt wenig nützlich erwiesen. Wenn sich auch das Verständniss für derartige Fragen gehoben zu haben scheint, so fehlte es doch unter den günstigen Wirthschaft-Verhältnissen an der zur Beschäftigung mit sozialen Angelegenheiten nöthigen Musse und bestand andererseits infolge der schon durch die soziale Gesetzgebung geforderten Aufwendungen kaum irgendwo die Neigung, sich in erhöhtem Maass in den Dienst idealer Aufgaben, von deren Befriedigung weitere Geldforderungen befürchtet wurden, zu stellen. Im Binnenschifffahrtgewerbe pflegt gerade die Ungunst der Zeitverhältnisse soziale Einrichtungen zu begünstigen.

Neben der Abhängigkeit von der Höhe der Selbstkosten, in der sich die Binnenschifffahrt befand, haben sich für sie im Wechsel der letzten Zeiten auch Naturereignisse als wirksamer erwiesen, als die Einflüsse der Konjunktur. Selbst bei höchster Blüthe aller Gewerbe mussten viele Kähne oft still liegen, weil ihnen die Härte des Winters, Frost, Eistreiben und Hochwasser, durch Reparaturen erforderlich gewordene Schifffahrtssperren und in der Hauptsache die Wasserstandsverhältnisse nicht gestatteten, die Wasserstrasse überhaupt zu befahren oder doch die Ladefähigkeit vollständig auszunutzen. Diese Umstände beeinflussen die Binnenschifffahrt derart und fallen selbst dem Laien, der freilich zu Uebertreibungen neigt, so stark in die Augen, dass sie an dieser Stelle kaum einer weiteren Erörterung, auch nicht hinsichtlich ihrer Unabhängigkeit von der Konjunktur, bedürfen; gestalten sich doch zudem auch in dieser Beziehung die Verhältnisse auf den einzelnen Flussgebieten verschiedenartig. Wie tief im Besonderen der Wasserstand in die Lage der Binnenschifffahrt einschneiden muss, geht daraus hervor, dass beispielsweise im Jahre 1901 an einigen Hauptverkehrsplätzen die Schifffahrtsgesellschaften während der nachstehend angegebenen Zeiten gemäss ihren Verfrachtungsbedingungen zur Aufhebung von Frachtkontrakten berechtigt waren, weil der Wasserstand unter der normalen Grenze zu stark zurückgeblieben war:

Magdeburg: am 23. Juli, vom 10. bis 12. September und 2. bis 8. Oktober (Wasserstand unter der hier maassgeblichen Grenze von 80 cm über Null);

Dresden: vom 3. bis 7. Juli, 24. August bis 16. September, 26. September bis 8. Oktober, 8. bis 13. November (Wasserstand unter der Grenze von 150 cm unter Null);

Breslau: vom 1. bis 7. und 10. bis 18. Juni, vom 8. Juli bis 5. August, 14. bis 23. August, vom 28. August bis 12. Oktober, 28. Oktober bis 22. November und am 30. November,

Hierbei sind die Zeiten vor der offiziellen Eröffnung und nach dem offiziellen Schluss der Schifffahrt, nämlich vor dem 12. März beziehungsweise nach dem 21. Dezember, unberücksichtigt geblieben. Eine günstige Wirthschaftlage sollte aber Veranlassung dazu geben, die in diesen natürlichen Verhältnissen liegenden Beeinträchtigungen der Schifffahrt nach Möglichkeit zu beheben, und zwar lässt sich das durch stetige Ausbesserung und Vertiefung der Fahrrinne und Aufwendung erheblicherer Mittel für planmässige und in grossem Maasstabe durchgeführte Stromkorrekturen erreichen. Nur nebenbei mag auf die in dieser Hinsicht günstigere Lage der künstlichen Wasserstrassen gegenüber den natürlichen verwiesen werden.

Der Einfluss der Konjunktur auf die Binnenschifffahrt richtet sich in hervorragendem Maasse danach, wie die Wasserstrasse selbst beschaffen ist, ob es nicht an zweckmässigen Hafenanlagen, Verlade- und Lagerplätzen, Kränen und sonstigen Umschlags-Vorrichtungen sowie Hafenbahnen fehlt, ob die Schleusen und Brücken für grosse Dimensionen berechnet sind, sich in gutem Zustande vorfinden und den modernen Ansprüchen der Technik nachkommen, ferner — ein in den Statistiken oft unbeachtet bleibender Faktor — nach dem Vorhandensein und der Veränderung industrieller Werke an der Wasserstrasse und deren Leistungsfähigkeit. Je nach diesen Verhältnissen wird die Binnenschifffahrt von der Konjunktur höheren oder geringeren Nutzen ziehen können.

Von ähnlicher Bedeutung ist die Art der Schiffsgefässe und des Schifffahrtbetriebes. Auf dem Oder-Spree-Kanal begegnen wir in der Regel Kähnen von 450 Tonnen Tragfähigkeit, ebenso auf den meisten sonstigen märkischen Wasserstrassen; auf dem Elbe-Trave-Kanal nur 100 Tonnen-Kähnen, auf dem Dortmund-Ems-Kanal Schiffen von 600 bis 800 Tonnen Tragfähigkeit und auf dem Rhein 1000 Tonnen-Schiffen. Bei einer günstigen Konjunktur arbeiten die grossen Räume, falls sie sich den jeweiligen Bedürfnissen anzupassen vermögen, besser als die mittleren und kleineren Schiffskörper. Schliesslich können die Gross-Rheder, die, um ihrer Flotte dauernde Beschäftigung zu gewährleisten, auf einen längeren Zeitraum hinaus Transportverpflichtungen zu übernehmen gezwungen sind, von der Gunst der allgemeinen Lage nicht immer denselben Vortheil ziehen, wie die Einzelschiffer, die auch den Nutzen guter Tagesfrachten einzuheimsen in der Lage sind, die aber andererseits von der Ungunst der Zeiten schwerer als die Gross-Rheder betroffen zu werden pflegen, weil sie nicht in gleicher Weise sich einzurichten vermögen. Die Fortbewegungart erweist sich für die Rentabilität des Betriebes häufig als ungleich bedeutsamer als die allgemeine Wirthschaftlage, und hierbei ist es weiter von entscheidendem Einfluss, ob für die eine oder andere Wasserstrasse das Segeln oder Treideln, das Staaken oder Bugsieren sich als vortheilhafter gestaltet. Durch die Ein-

richtung des mechanischen Schiffzuges, besonders elektrischer Anlagen, wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach eine grössere Abhängigkeit von dem Wechsel der Zeiten ergeben. Ob sich für den Kahnraum hinreichende Rückfracht findet, macht ebenfalls seinen Einfluss auf die Verwendung der Fortbewegung-Arten und -Mittel und die höhere oder geringere Ausnutzung der Konjunktur geltend.

Jedoch selbst unter den befriedigendsten wirthschaftlichen Verhältnissen hat die Binnenschiffahrt nicht überall gewinnreich zu wirthschaften verstanden, weil sie sich vielfach in scharfer Konkurrenz zerfleischte. Die Grossschiffer traten mit den Kleinschiffen, die Dampfer mit den Segelschiffen, die inländischen Fahrzeuge mit ausländischen in Wettbewerb, und die Folge war, selbst unter Umständen, die recht hohe Frachten hätten erzielen lassen, ein so scharfer Druck, dass die Rentabilität nur zu oft hierdurch, also durch die eigene Schuld der Schiffseigner, gefährdet wurde. Mitten in der Hochkonjunktur erhob sich daher das dringende Verlangen nach Herstellung von Frachtvereinbarungen, oder auch nach der Vereinigung von Schiffahrt-Unternehmungen. Derartige Bestrebungen haben damals allerdings nur vorübergehend Erfolg gehabt. Nach dem wirthschaftlichen Rückschlag wurde mit erhöhter Anstrengung an der Begründung von Preis-Verbänden und Berufsvereinigungen gearbeitet. Jedenfalls scheinen unfreundliche Zeitläufe der Verwirklichung derartiger Pläne am vortheilhaftesten zu sein.

Als wahrer Feind der Binnenschiffahrt hat sich im Grossen und Ganzen die Eisenbahn erwiesen, so dass auch sie eine volle Ausnutzung der günstigen Konjunktur der Binnenschiffahrt nicht gestattete, ohne dass die letztere später, bei der Ungunst der Zeiten, Ersatz für die früher erlittenen Ausfälle gefunden hätte. Die natürliche Ueberlegenheit der Eisenbahn vermöge ihrer Fähigkeit, schneller als die Wasserstrasse Güter zu befördern, eine Fähigkeit, die durch die Einrichtung elektrischer Schiffszüge bald einige Konkurrenz erfahren dürfte, würde der Verwendung der hiermit von jeher rechnenden Wasserstrasse kaum merklichen Abbruch gethan haben, wenn sie nicht durch Eisenbahn-Ausnahmetarife, insbesondere Seehäfen-Tarife, sowie ungünstige inländische und ausländische Umschlag-Tarife benachtheiligt worden wäre. So hat im Besonderen noch während der Hochkonjunktur und in gesteigertem Maasse nach Abflauung der allgemeinen Verhältnisse die Oderschiffahrt durch die Differential-Tarife der preussischen Staatsbahnen und die für die Oder direkt schädliche Tarif-Politik der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen betreffs des Elbumschlags für die Mehrheit der Massengüter eine schwere Konkurrenzirung erfahren. Andererseits haben sich die Eisenbahnen und im Besonderen die Kleinbahnen als nützliche Zubringer der Wasserstrasse erwiesen und dem Verkehr der letzteren dadurch manchen Antheil an der allgemeinen Vermehrung des Güterumlaufs gesichert.

Abgesehen von dem Vorgehen der Eisenbahnverwaltung hat eine Reihe sonstiger gesetzlicher und Verwaltungsmaassnahmen einen wesentlichen Einfluss auf die Benutzung und die Rentabilität der Wasserstrassen unter den verschiedenen Konjunktur-Verhältnissen ausgeübt. Vor Allem machte sich die Höhe der Schifffahrtabgaben und die Art ihrer Berechnung in verschiedener Weise geltend und hat jedenfalls stärker als die Konjunktur auf die Ertragsfähigkeit der Schiffskörper eingewirkt. In ähnlich weitgehender Weise übte die Höhe der Brücken-, Schleusen- und Liegegelder ihren Einfluss auf den Wasserstrassenverkehr aus. Auch polizeiliche Maassnahmen, wie die Einführung der Sonntagsruhe und längerer oder kürzerer Nachtruhe und sonstige behördliche Beschränkungen erweisen sich als maassgeblich für das Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben der Binnenschifffahrt. Gesetzliche und polizeiliche Maassnahmen des Auslandes haben ebenso wie diejenigen des Inlandes auf die Gestaltung unseres Binnenschifffahrtverkehrs einen erheblichen Einfluss ausgeübt. So verdient die russische Flösserei-Verordnung für die Weichsel und einige andere Flüsse hervorgehoben zu werden, die eine ganze Anzahl von Vorschriften über Kontrolle der Pässe, des Traftenmasses und der Utensilien traf, ohne dass z. B. bei Festsetzung der Maasse darauf Rücksicht genommen wäre, dass die Traften bei einer Weiterbeförderung nach und in Deutschland den anders gestalteten Fahrflächen der deutschen Flüsse, Ströme und Kanäle angepasst werden müssten. Es darf als ein wahres Glück angesehen werden, dass unsere Binnenschifffahrt während der allgemeinen Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse von dem ihr drohenden Verlangen des Befähigungsnachweises für die Schiffer noch verschont geblieben ist. Anderenfalls wäre es ihr bei der schon geschilderten, peinlichen Lage der Personalverhältnisse unmöglich gewesen, auch nur einen bescheidenen Nutzen von dem durch die Konjunktur erzeugten allgemeinen Bedarfs- und Verkehrswachstum zu ziehen.

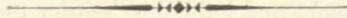
Neben den hier erwähnten, mehr reglementarischen Bestimmungen ist für die Entwicklung des Verkehrs auf unseren Wasserstrassen, ebenfalls unabhängig von der Gestaltung der Konjunktur, die Lage der in- und ausländischen Zollverhältnisse von erheblicher Bedeutung gewesen. Im Interesse einer Steigerung der Transporte liegt ein möglichst ungehinderter Grenzübergang von Gütern, die ihrer Natur nach ohnedies dem Wasserwege zugehören. Die zollpolitischen und Verkehrs-Maassnahmen des Auslandes erheischen daher seitens der Binnenschifffahrt sorgsame Beachtung, wie sie denn im Allgemeinen, um in ihren Bedürfnissen erkannt zu werden, keine Loslösung von den Faktoren der Gesamt-Wirtschaft verträgt, sondern als dienendes, aber nützlich Glied dieses grossen Ganzen betrachtet werden will.

Die Binnenschifffahrt geberdet sich, wie überall, so auch unter

dem Gesichtswinkel des Konjunktur-Einflusses recht bescheiden. Sie sieht ihr Ideal nicht darin, Dividendenpolitik zu betreiben, und wo einzelne Binnenschiffahrt-Gesellschaften doch hierin ihre Aufgabe erblickt haben, da dürfen sie nicht den Anspruch darauf erheben, in ihren Gewinnziffern ein treues Bild der allgemeinen Lage dieses Verkehrszweiges wiederzuspiegeln, denn leider arbeiten manche Unternehmer auf Kosten ihrer Gesundheit, indem sie, um sich nach aussen hin in Positur zeigen zu können, durch eine heillose Konkurrenz-wirtschaft grosse Verkehre an sich reissen und mit ihrem Material wüthen, nachträglich aber von der Vornahme entsprechend umfangreicher Abschreibungen absehen, sodass sie ohne Grund mit hohen Dividenden zu prunken in der Lage sind. Immerhin nährt die Binnenschiffahrt ihren Mann, wenn auch bescheiden, und gerade dadurch, dass sie selbst bei glänzendster Wirthschaftlage nicht über die Stränge schlägt, sondern einen Abstand von den Eisenbahntarifen respektirt, also auch auf jede wucherische Ausbeutung der Konjunktur verzichtet, fördert sie das Gemeinwohl und leihet ihm bei der ungünstigen Gestaltung der Zeiten, wenn die hohen Kosten einer Benutzung des Schienenweges dem Handel, der Industrie und der Landwirthschaft eine Plage zu werden drohen, eine um so verlässlichere Stütze.

Wer noch gewohnt ist, die in der Heimath gesammelten Erfahrungen gering zu achten und den Blick auf das Ausland zu richten, der mag aus der Geschichte des Erie-Kanals, der New-York einst zu seiner Blüthe verholfen hat und dessen moderne Umgestaltung unter hohen Geldopfern, um die Bedeutung des New-Yorker Hafens zu heben, wieder in Aussicht genommen ist, oder auch aus einem Vergleich des 1871er und des heutigen, seit jener Zeit mit einem engen Kanalnetz umsponnenen Frankreich oder aus dem Wohlstand Hollands den Werth und die Bedeutung leistungsfähiger Wasserstrassen für alle Gewerbszweige ermessen lernen. Freilich, soll die Binnenschiffahrt ausgleichend und versöhnend auf Industrie und Landwirthschaft wirken, soll sie der einheimischen Erzeugung günstigere Grundlagen gewähren und die Absatzgelegenheiten erweitern und verbessern, soll sie schliesslich die hohe Aufgabe erfüllen, die Völker durch Gütertausch einander zu nähern, so genügt es nicht, dass Alles beim Alten bleibe. Nein, alle Volkskreise, nicht nur die Vertreter des Binnenschiffahrtgewerbes selbst, werden ihre Kräfte zu vereinen haben, um die alten Wasserstrassen und ihre mannigfaltigen Einrichtungen zu verbessern, den gesamten Schiffahrtbetrieb dem Niveau der modernen Technik nach internationalen Vorbildern anzupassen und vor Allem neue, leistungsfähige Verkehrswege dort zu schaffen, wo die natürlichen Wasserfäden noch nicht mit einander zu Maschen verbunden sind. Dann wird unsere Volkswirtschaft zwar nicht gegen jeden Rückschlag der Konjunktur gefeit sein, aber ihn leichter vertragen können; denn die Binnen-

schifffahrt hat sich als einer der wenigen Betriebszweige erwiesen, deren Gedeihen nicht vollständig von der allgemeinen Wirthschaftslage, sondern noch von wesentlich anders gearteten Umständen abhängig ist, ja zuweilen gerade von einer Depression des Marktes Nutzen zieht und diesen Nutzen weiter verbreitet. Es ist aufs tiefste bedauerlich, dass uns die Segnungen eines Mittelland-Kanals einstweilen noch vorenthalten bleiben; denn er wäre geeignet, uns über die schlechten Zeiten leichter hinwegzuhelfen. Bei dem Bestreben, die Wasserstrassen zu verbessern, arbeitet jedes Volk zugleich für das andere, denn der Verkehr schafft den Ausgleich der wirthschaftlichen Güter und kennt keine Grenzen.



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307097

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316126