

175

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299321

F. N. 22291



F. 2.
30

x
1174

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt

Verbands-Schriften.

Neue Folge.

Nr. XLIV.

Die Verhandlungen über Abmessungen der Schleusen auf
den durchgehenden Wasserstraßen, die zweckmäßigste
Zugkraft auf Kanälen und das Schleppmonopol

auf dem

Außerordentlichen Verbandstage

abgehalten

Breslau, den 27. April 1908.



Groß-Lichterfelde

Verlag von A. Troschel

1911.

Verbands-Schriften

des

Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt.

Neue Folge.

- Nr. I. Die Einsenkung der Schiffe und ihr Einfluß auf die Bewegungen und den Widerstand der Schiffe. Ingenieur und Baurat Haack-Charlottenburg. Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- Nr. II. Zur Frage der Schifffahrts-Abgaben auf bisher abgabefreien offenen Strömen in Deutschland. Dr. Jos. Landgraf-Wiesbaden. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- Nr. III. Uferbefestigungen an Flüssen und Kanälen. Baumeister und Ingenieur Rabitz-Berlin. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- Nr. IV. Rentabilität der Binnenschiffsgefäße. Büsser-Coepenick. Preis 75 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- Nr. V. Die wirtschaftlichen Beziehungen Ostdeutschlands zu dem Verkehrsgebiet des Donau-Oderkanals und seiner Verbindung mit Weichsel und Dniester. Reichstagsabgeordneter Gothein. Preis Mark 1,75, für Mitgl. Mark 1,—, bei 25 Stück 75 Pf.
- Nr. VI. Die Beziehungen der Seeschifffahrt zur Binnenschifffahrt. Ingenieur Renner-Köln. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- Nr. VII. Fortschritte auf hydrographischem Gebiete in Österreich. Oberbaurat und Dipl. Ingenieur Lauda-Wien. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- Nr. VIII. Fortschritte in der Ausbildung der Fahrinne in der österreichischen Donau. Baurat Herbst-Wien. Preis Mark 2,75, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- Nr. IX. Beiträge zur Frage über die Umlaufswerte Woltmannscher Flügel. Baurat Hajós-Budapest. Preis 60 Pf.
- Nr. X. Der Oder-Weichsel-Dniester-Kanal. Oberingenieur von Chrzaszczewski-Krakau. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 60 Pf., bei 25 Stück 45 Pf.
- Nr. XI. Rück- und Ausblicke auf den Ausbau der Oder. Regierungs- und Baurat Hamel-Breslau. Entwicklung der Breslauer Hafenverhältnisse. Stadtbaurat von Scholtz-Breslau. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 60 Pf., bei 25 Stück 45 Pf.
- Nr. XII. Verlauf des fünften Verbandstages in Breslau, am 2., 3. und 4. September 1901. Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,20.
- Nr. XIII. Über den Stand der Arbeiten für die Herstellung eines generellen Entwurfs zu einem Großschifffahrtswege zwischen Donau und Main. Bauamtmann Faber-Nürnberg. Preis Mark —,50, für Mitgl. Mark —,30, bei 25 Stück Mark —,25.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt

Verbands-Schriften.

Neue Folge.

Nr. XLIV.

Die Verhandlungen über Abmessungen der Schleusen auf
den durchgehenden Wasserstraßen, die zweckmäßigste
Zugkraft auf Kanälen und das Schleppmonopol

auf dem

Außerordentlichen Verbandstage

abgehalten

Breslau, den 27. April 1908.



Groß-Lichterfelde

Verlag von A. Troschel

1911.



11-351808

~~116890~~

Tagesordnung:

1. Geschäftliche Mitteilungen (Berichterstatter: Generalsekretär Rágóczy, Berlin);
2. Stellungnahme zu den Vorschlägen des am dem VII. Verbandstage 1906 in Stettin eingesetzten Sonderausschusses über folgende Fragen:
 - a) Zweckmäßigste Abmessung der Kanäle und Kanalschiffe;
 - b) Einführung des Schlepptomopols auf den neuen Kanälen in Deutschland, Österreich und Ungarn;
 - c) zweckmäßige Art der Zugkraft auf Kanälen und kanalisierten Flüssen.
3. Anträge der Mitglieder.

3 PK-3-8/12018

Die im Sitzungssaale des Landeshauses auf der Gartenstraße tagende Versammlung wird nach 9 Uhr von dem Vorsitzenden Legationsrat a. D. vom Rath (Berlin) mit folgenden Worten eröffnet:

Meine verehrten Herren!

Ich eröffne die Sitzung des außerordentlichen Verbandstages des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt und heiße Sie herzlich willkommen. Wenn die heutige Versammlung auch nicht so zahlreich besucht ist, wie wir es bei den Verbandstagen sonst gewohnt sind, so liegt das daran, daß wir heute rein geschäftliche Angelegenheiten verhandeln. Ich muß zunächst mein Bedauern aussprechen, daß Herr Geheimrat Krause und Herr Kommerzienrat Tonne am Erscheinen verhindert sind, und bitte Sie, mit meinem Vorsitz vorlieb nehmen zu wollen.

Bevor wir in die Tagesordnung eintreten, möchte ich noch einige Worte an Sie richten. Sie wissen, m. H., daß in letzter Zeit in Österreich die Zweckversammlung getagt hat, welche die Förderung des großen Kanalwerkes in Anregung gebracht hat. Wir verfolgen diese Bestrebungen mit dem allergrößten Interesse, und ich möchte an dieser Stelle ausdrücklich zur Aussprache bringen, daß der Deutsch-Österreichisch-Ungarische Binnenschiffahrts-Verband diesen Bestrebungen die wärmsten Sympathien entgegenbringt und ihnen vollen Erfolg wünscht.

M. H.! Die Einberufung dieses außerordentlichen Verbandstages ist notwendig geworden dadurch, daß die schriftliche Form der Abstimmung seitens einiger Vereine und Mitglieder refusierte worden ist bezüglich der Beschlüsse des Sonderausschusses in Stettin. Auf Antrag der protestierenden Vereine ist der Verbandsausschuß am 12. Dezember 1907 in Berlin zusammengetreten und hat beschlossen, daß in Rücksicht auf die Wichtigkeit und Dringlichkeit der Materie, wobei eine schriftliche Form der Abstimmung nicht angezeigt sei,

der Ausschuß ermächtigt werde, den heutigen Verbandstag einzuberufen. Der österreichische Zentralverein in Wien, früher Donau-Verein, dem nach den Beschlüssen von Stettin die Führung zugekommen wäre, hat sich damit einverstanden erklärt, daß die Führung in Berlin bis auf weiteres verbleibt, und so haben wir die Einladung ergehen lassen. Ich möchte das hiermit konstatiert haben und nehme an, wenn kein Widerspruch erfolgt, daß die Herren damit einverstanden sind, daß die heutige außerordentliche Tagung satzungsgemäß einberufen und konstituiert ist.

Ich schlage nun vor, zur Bildung des Bureaus zu schreiten und dieses folgendermaßen zu bilden:

Legationsrat vom Rath (Berlin) erster Vorsitzender,
 Hofrat Ölwein (Wien) zweiter Vorsitzender,
 Sektionsrat von Kennessey (Budapest) und Generalsekretär
 Rágóczy (Berlin) Schriftführer,
 Generalsekretär Steller (Nürnberg) und Dr. Mattys (Prag)
 stellvertretende Schriftführer.

(Es erhebt sich kein Widerspruch; das Bureau ist somit nach den Vorschlägen des Vorsitzenden konstituiert.)

Der Vorsitzende: Ich möchte noch folgendes bemerken: Bei dem Charakter der heutigen Versammlung haben wir davon Abstand genommen, die Vertreter der Regierungen einzuladen in der Idee, daß es sich heute mehr oder weniger um eine häusliche Angelegenheit, nämlich die Auseinandersetzung mit dem Sonderausschuß handelt, und daß den Regierungsvertretern ja Gelegenheit gegeben war, im Ausschuß in die Verhandlungen einzugreifen; und das ist ja auch in vollem Umfange geschehen.

Generalsekretär Rágóczy (Berlin): Meine Herren! Wenn wir heute hier in Breslau an der Oder tagen, so richtet sich unser Blick unwillkürlich zurück auf die Stettiner Tagung unseres Verbandes, welche einen außerordentlich glanzvollen Verlauf genommen hat. Wir sind noch alle mit lebhaftem Dank erfüllt gegen die Stadt Stettin, die so große Opfer gebracht und das Gefühl der Zusammengehörigkeit zwischen den drei Ländern und den Schiffahrtsinteressen betätigt hat. — In den letzten drei Jahren bis zum heutigen Tage waren wir bestrebt, die Verhandlungen über die Punkte, welche in dem Stettiner Referate von Herrn Geheimrat Teubert niedergelegt waren und auch unseren Beratungsgegenstand bilden, zu Ende zu führen. Wie der Herr Vorsitzende bereits angedeutet hat, waren die Beratungen des Sonderausschusses langwierig und eingehend.

Die heutige Tagung ist nach eingehenden Verhandlungen mit dem österreichischen Zentralverein festgesetzt worden. In unseren Satzungen, § 4, Absatz I und II ist bestimmt, daß der Zentralverein, in dessen Gebiet der nächste Verbandstag stattfinden soll, die Verbandsgeschäfte bis zur nächsten Tagung zu führen habe, und somit würde der österreichische Zentralverein nach Ablauf der Stettiner Tagung die Geschäfte zu führen gehabt haben. Im Gegensatz hierzu ist es geschehen, daß unter stillschweigender Zustimmung der übrigen Vereine die Leitung der Geschäfte in den Händen des deutschen Zentralvereins verblieben ist. Nachdem die Tagung in Breslau durch den Ausschuß am 19. Dezember beschlossen worden ist, ist die Einladung zu derselben von Berlin ergangen. Es entsteht nun die Frage, ob an eine Änderung der Satzungen herangetreten werden soll, wodurch die Führung auch der laufenden Geschäfte immer unter den großen Vereinen wechseln soll. Auf dem nächsten Verbandstage, der in Linz stattfinden soll, wird zu erwägen sein, wie es mit den laufenden Geschäften gehalten werden soll. Mit der Abhaltung des heutigen Verbandstages hätte dann die Geschäftsführung durch Berlin heute ihr Ende gefunden.

In Stettin hat das Referat Egan-Rágóczy die Bildung eines Sonderausschusses angeregt. Dieser Antrag war schon auf der Mannheimer Tagung gestellt worden und ist dann in erweiterter und begründeter Form in Stettin nochmals eingebracht und hier angenommen worden. Er bezweckt die Einsetzung eines ständigen Ausschusses, der sich technisch betätigen soll. Er soll sich beschäftigen mit der dauernden Verarbeitung der Erfahrungen, die seitens der einzelnen Schifffahrttreibenden der verschiedenen Länder gemacht werden. Als Vorbild soll ihm dienen die Einrichtung bei dem Verein der mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen. Seit Jahren besteht hier eine solche Kommission, die sehr günstige Resultate erzielt hat bezüglich der Bauart der Waggons, der Anlegung von Geleisen, der besten Verwendung der Betriebsmittel usw. Diese Erfahrungen haben den Eisenbahnverwaltungen großen Nutzen gebracht in betriebstechnischer Beziehung. In Nachahmung und Anpassung an diese Einrichtung soll unsere Kommission alle schifffahrtstechnischen Fragen bearbeiten. Der Ausschuß stieß auf Schwierigkeiten, als wir daran gingen, Grundlagen zu schaffen für dessen Tätigkeit. Wir hatten uns das so gedacht, daß die einzelnen Sektionen ihre Erfahrungen der Zentralstelle in Berlin mitteilen, und auf schriftlichem Wege den Mitgliedern der Kommission dieses Material vorgelegt werde. Dann ginge dieses Material von neuem

in Exzerpten hinaus an die einzelnen Verbände. Dieser Verkehr, der bei den Eisenbahnverwaltungen mit Erfolg durchgeführt wird, stieß bei uns auf bedeutende Schwierigkeiten. Einmal weil die Eisenbahnverwaltungen einen anderen Apparat besitzen und andere Mittel zur Verfügung haben als der Verband. Das Hauptbedenken aber war, daß wir uns sagten, es wird höchst unwahrscheinlich sein, daß die Werften und Schiffahrtsbetriebe die oft unter Aufwendung erheblicher Opfer gemachten Erfahrungen im Interesse der Allgemeinheit bekanntgeben. Diese Schwierigkeiten liegen bei den Eisenbahnverwaltungen nicht vor, da sie miteinander in freundlichem Konnex stehen. Als wir der Sache nachgingen und Gutachten bei sämtlichen Mitgliedern einholten, um Unterlagen zu erhalten, bekamen wir so wenig Material zusammen, daß man an die Durchführung des Antrages nicht herantreten konnte.

Bezüglich unserer Verbandstätigkeit ist zu berichten, daß uns die Vermehrung und Verbesserung der Anlageplätze in Aussig beschäftigt hat und daß wir in dieser Richtung bei der Statthalterei in Prag vorstellig geworden sind. Sodann suchten wir die Schaffung eines Umschlaghafens in Melnik zu fördern im Verein mit dem Magistrat zu Melnik. Bezüglich der Schaffung eines österreichischen Binnenschiffahrtsgesetzes ist zu bemerken, daß die österreichischen Handelskammern sich für Anlehnung an die preußische Gesetzgebung ausgesprochen haben mit Rücksicht auf den Zusammenhang mit der Elbe- und Donauschiffahrt.

Die Entwicklung des Verbandes hat in den letzten 11/2 Jahren keine erheblichen Fortschritte gemacht. Der Verband, der 1896 gegründet worden ist, um bei den Regierungen, den Parlamenten und der öffentlichen Meinung zu wirken für die fehlenden Anschluß- und Verbindungskanäle, Main-Donau, Neckar-Donau, Elbe-Oder, Donau-Oder usw., ist publizistisch außerordentlich rege gewesen und hat in etwa 150 ausgegebenen Heften seine Aufgabe zu lösen versucht. Die Lösung ist ihm nicht vollständig gelungen; er hat zu rechnen mit dem Umstande, daß so große Verkehrsfragen ihre Zeit haben müssen, daß so bedeutsame Probleme getragen werden müssen von dem einheitlichen Willen der beteiligten Nationen.

In Süddeutschland ist in den letzten Jahren erfolgreich gearbeitet worden durch die Vereine in Stuttgart und Nürnberg, die sehr rührig sind. In Süddeutschland bestehen gewissermaßen zwei Lager, das eine für den Main-Donau-Kanal, das andere für den Neckar-Donau-Kanal. Wir von Verbands wegen stehen über den beiden Parteien und können es nur begrüßen, wenn eines der beiden Pro-

jekte zur Durchführung gelangt oder noch besser beide. Aber beide Projekte stehen vor gewissen Schwierigkeiten. Die technische Durchführung derselben verlangt außerordentlich hohe finanzielle Opfer, die von den Staatsregierungen zu bringen sind, und weder Bayern noch Württemberg sind bislang dazu bereit, nicht die Parlamente und auch nicht die Regierungen. Wir stehen doch also noch vor weiterer Aufklärungsarbeit.

Doch der Verband hat noch Aufgaben zu erfüllen, die auf anderen Gebieten liegen, und diesen Interessen hat auch der deutsche Zentralverein Rechnung zu tragen gesucht. Als im vorigen Herbst die Frage einer gleichmäßigen Abmessung der Schleusen auf dem Oder-Spree-Kanal, einem wichtigen Bindeglied zwischen dem Oder- und Elbverkehr, zur Erörterung stand, haben wir bei dem Ministerium beantragt, daß bei diesem wichtigen Mittelgliede die neuen Schleusen in Abmessungen für 600-t-Fahrzeuge vorgesehen werden möchten. Vor wenigen Tagen haben wir den Bescheid erhalten, worin ausgeführt wird, die Regierung stehe auf dem Standpunkte, die Schleusen des Oder-Spree-Kanals seien nach dem Wasserstraßengesetze für Schiffe von 400 t geplant, würden aber auch für solche von 450 t brauchbar sein. Wenn aber wirklich 600-t-Schiffe dort rentabel sein würden, so werde die Regierung nicht zögern, die Schleusen für größere Dimensionen auszubauen. Aus den Worten des Ministers geht also eine ziemlich wohlwollende Stellung hervor; aber wir können gewisse Zweifel an der Wahrscheinlichkeit nicht unterdrücken, daß, wenn die Schleusen einmal vollendet sind, es dann möglich sein solle, den Umbau durchzusetzen.

Wir stehen hier so nahe an der Grenze, daß wir unsere Blicke auch nach Österreich wenden müssen; und nachdem das Wasserstraßengesetz vom 11. Juni 1901 dort durchgesetzt ist, wollen wir hoffen, daß man nun dort mit dem Bau der vor 7 Jahren beschlossenen Kanäle vorgehen wird.

Hofrat Oelwein: Ich möchte nur einen Punkt des Herrn Vorredners herausgreifen, den nämlich, daß er gesagt hat, es sei Übung gewesen, daß alle laufenden Geschäfte, entgegen dem § 4 des Verbandstatuts, durch den Zentralverein in Berlin getätigt werden. Ich bin seit der Gründung des Verbandes dabei: es ist nicht vorgekommen, daß gesagt wurde, von nun an wollen wir das so machen. Die Berufung auf die Tradition halte ich nicht für richtig von seiten der Herren, die das Bedürfnis haben, über einen Beschluß des Ausschusses zu debattieren, und nicht abwarten wollen, bis der ordentliche Verbandstag zusammentritt. Ich kann sagen, daß wir immer

die Geschäfte übernehmen werden. Allerdings müßte man erst definieren, was „laufende Geschäfte“ sind. Die Arbeiten für den nächsten Verbandstag wurden immer von dem Vereine besorgt, in dessen Rayon getagt wurde. Ich möchte das hier nur richtig stellen, und hätte nicht davon gesprochen, wenn es nicht der Herr Vorredner erwähnt hätte.

Generalsekretär Rágóczy: Wir glaubten allerdings bis zum nächsten Verbandstage in Linz im Jahre 1909 nicht warten zu dürfen mit der Erledigung der Vorschläge des Teubert'schen Sonderausschusses, weil wir in Preußen gerade mitten in der Ausführung unserer neuen Kanalbauten stehen. Wie sie wissen, steht die Ausführung des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin bevor und da war sich die Verbandsleitung klar, daß unmöglich bis 1909 gewartet werden konnte. Der preußische Ministerialdirektor von Doemming erklärte uns, wenn Sie etwas machen wollen, wenn Sie einen Einfluß ausüben wollen auf den Gang der Dinge, so ist es jetzt die höchste Zeit, das Material der Regierung zu unterbreiten. Es wäre also nach Lage der Verhältnisse aussichtslos gewesen, bis zur Tagung in Linz zu warten, es lag die zwingende Notwendigkeit vor, Wünsche des Verbandes alsbald zur Geltung zu bringen. Daß allerdings die Wünsche einer freien Vereinigung einen bestimmenden Einfluß auf die Regierung ausüben werden, ist nicht anzunehmen, wenigstens nicht in allen Richtungen. Wenn man sich aber im gegebenen Moment äußert, so ist doch wenigstens die Möglichkeit vorhanden, etwas auszurichten. Ich glaube mit meinen Ausführungen nicht bloß die Verbandsleitung gerechtfertigt, sondern auch alle Mißverständnisse zerstreut zu haben.

Der Vorsitzende: Ich gebe zu, daß Herr Hofrat Oelwein zwischen den „laufenden Geschäften“ und den Vorbereitungen für die nächste Tagung unterschieden hat.

Bergrat Gothein: Ich darf wohl annehmen, daß wir gegenwärtig über den Vorschlag der Abmessungen der Kanäle und Kanalschiffe diskutieren.

Der Vorsitzende: Das ist nicht der Fall. Wir sind zurzeit noch bei dem 1. Punkte der Tagesordnung „Geschäftliche Mitteilungen“.

Bergrat Gothein: Ich wünsche das Wort zur Geschäftsordnung. Ich möchte vorschlagen, daß die Beratung über den Schleppzug nicht an dritter, sondern schon an zweiter Stelle vorgenommen wird. Diese Frage ist in erster Linie eine technische. Auch die Frage der zweckmäßigen Abmessung der Kanäle und Kanalschiffe ist eine technische Frage, und von diesen beiden hängt es schließlich ab, wie man sich

zu der dritten, die überwiegend wirtschaftlicher Natur ist, zu stellen hat. Es erscheint darum zweckmäßig, zuerst die beiden technischen Fragen zu behandeln und die wirtschaftliche über das Schleppmonopol erst an dritter Stelle.

Der Vorsitzende: Wünscht jemand dazu das Wort?

(Es geschieht nicht.)

Es erfolgt kein Widerspruch gegen den Vorschlag des Herrn Gothein; die Tagesordnung ist also dementsprechend abgeändert.

Ehe wir zum zweiten Punkte übergehen, möchte ich betonen, es ist eine Pflicht des Verbandstages, daß er seinen besten Dank ausspricht für die Leistungen seiner Sonderkommission. Durch das Zusammenwirken der Kommission mit den Regierungsvertretern hat sich ein Material angesammelt von einer solchen Bedeutung, daß es nur wünschenswert sein kann, wenn wir innerhalb unserer Tagung verschiedene Meinungen darüber hören.

Generalsekretär Rágóczy: M. H.! Aus den letzten geschäftlichen Mitteilungen haben Sie bereits entnommen, wie der Gang der Geschäfte war, der in Ausführung des Teubert'schen Antrages zur Einsetzung der Sonderkommission führte und daß diese wertvolle Arbeiten vorgelegt hat. Zu unserem lebhaften Bedauern ist Herr Teubert durch Krankheit verhindert, heute hier anwesend zu sein, ebenso eine große Zahl der anderen Ausschußmitglieder. Ich bin also genötigt, Ihnen meinerseits einen objektiven Überblick über die Arbeiten zu geben. Der Stettiner Beschluß lautete folgendermaßen:

„Da es eine wichtige Aufgabe des Verbandes ist, dahin zu wirken, daß nach Fertigstellung der großen geplanten und beschlossenen Verbindungskanäle sofort ein durchgehender, einheitlich eingerichteter Schifffahrtsbetrieb auf allen Hauptwasserstraßen der Verbandsländer eingeführt werden kann, wird ein Ausschuß gewählt, der die betreffenden Bau- und Betriebsfragen zu bearbeiten hat.

„Demselben sind die folgenden drei Fragen zur Prüfung vorzulegen:

I. Mit Rücksicht auf das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 und auf den Stand der Arbeiten zur Ausführung des österreichischen Gesetzes vom 11. Juni 1901, betr. den Bau von Wasserstraßen und die Durchführung von Flußregulierungen, sind die Beschlüsse des II. internationalen Schifffahrtskongresses vom Jahre 1886 und des III. Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandstages vom Jahre 1898, betr. die Normalabmessungen der Kanäle und Kanalschiffe, nochmals zu prüfen und nötigenfalls neu festzusetzen.

II. Es ist zu untersuchen, ob das in Preußen für den künftigen Kanal Rhein-Hannover gesetzlich festgelegte Schleppmonopol auch auf den von der Donau zur Oder, zur Elbe und zum Rhein zu bauenden Kanälen zur Anwendung kommen soll, und ob es sich empfiehlt, diese Einrichtung auch auf die kanalisierten Flüsse und auf die freien Ströme auszudehnen.

III. Welche Zugkraft wird auf den neuen Kanälen einzuführen sein?

„Die vorstehenden drei Fragen sind die dringendsten, weil von ihrer Beantwortung die Aufstellung der endgültigen Baupläne und die sparsame Ausführung der Bauten abhängt.

„Der niederzusetzende „Technische Ausschuß“ soll aus 12—15 Mitgliedern, in erster Linie Wasserbautechnikern und Schiffahrtstechnikern, bestehen, von denen 5—7 vom Berliner Zentralverein, 3—4 von dem österreichischen und je 2—3 von dem ungarischen und bayerischen Kanalverein zu wählen wären.

„Die Wahlen sind in 4 Wochen dem Verbandsvorsitzenden anzuzeigen. Der Ausschuß hat das Recht, sich durch Zuwahl zu ergänzen.

„Der Verbandsvorstand wird ersucht, die beteiligten Landesregierungen zu bitten, daß sie zu den Beratungen des Ausschusses amtliche Vertreter entsenden.“

M. H.! Das war der Beschluß des Stettiner Verbandstages. Es war vorausgesetzt, daß dieser Ausschuß „Technischer Ausschuß“ genannt werde, weil er besonders die Techniker und Schiffahrttreibenden umfassen sollte. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen und mit der Bildung desselben der Berliner Zentralverein beauftragt, welcher die anderen Vereine ersuchte, Delegierte zu ernennen. Bei der Auswahl sollte darauf Rücksicht genommen werden, daß praktische Wasserbautechniker und hervorragende Vertreter des theoretischen Wasserbaus zugezogen würden. Außerdem sollten drei Vertreter der Schiffahrt und zwei Vertreter von Handel und Industrie delegiert werden. Es kommt nämlich auch in Betracht, daß die Arbeiten des Ausschusses nicht sowohl auf dem Gebiete der Schiffahrtstechnik als vielmehr auf allgemein volkswirtschaftlichem Gebiete lägen. Leider haben schließlich an den Arbeiten vorzugsweise die Vertreter der Schiffahrts- und Wasserbautechnik teilgenommen, die Vertreter von Handel und Industrie bloß stellenweise. So konnte es geschehen, daß die Meinung ausgesprochen wurde, es habe in den Beratungen des Sonderausschusses die Technik überwogen gegenüber den wirtschaftlichen Interessen, die in Frage

kommen. Wenn ich die Arbeitsweise der Kommission skizzieren soll, so muß ich sagen, sie hat in einer durchaus gründlichen Weise gearbeitet, und sowohl der Vorsitzende als die Referenten haben aus dem reichen Schatze ihrer Erfahrungen eine Fülle von wichtigen Mitteilungen gemacht, die in umfangreichen Protokollen von dauerndem Wert niedergelegt sind. In freundlichem Austausch der oft sehr weit auseinander gehenden Meinungen waren die Beteiligten bestrebt, etwas Brauchbares zu schaffen. Wer die Protokolle gelesen hat, wird wissen, daß die Beschlüsse fast sämtlich einstimmig gefaßt worden sind. Das scheint im Widerspruch zu stehen mit den Erklärungen einzelner Mitglieder der Kommission und könnte überraschend erscheinen. Ich verweise aber auf die Protokolle selbst, welche noch in wenigen Exemplaren zur Verfügung stehen. Die Vertreter der Schifffahrt und die der Nationalökonomie, die Freunde und Gegner des Monopols, haben ihren Standpunkt mit aller Zähigkeit festgehalten. Wenn sie bei der Abstimmung den Resolutionen doch zugestimmt haben, so liegt das daran, daß unter den Ausdrücken „Schleppmonopol“ und „organisierter Schleppbetrieb“ sich die einzelnen Herren etwas Verschiedenes gedacht haben, so daß sie schließlich zustimmen konnten. Trotzdem also die Meinungen außerordentlich auseinandergingen, sind doch die Resolutionen schließlich fast einstimmig gefaßt worden, und das war, wie schon bemerkt wurde, die Folge von Kompromissen. Die Beschlüsse des Sonderausschusses sind daraufhin von einzelnen Vereinen ohne weiteres den beteiligten Staatsregierungen übergeben worden als „Beschlüsse des Verbandes“.

Ich möchte sodann auf Punkt a „Abmessungen der Kanäle und Kanalschiffe“ eingehen und mich dabei außerordentlich kurz fassen, nicht bloß deshalb, weil die Vorarbeiten der internationalen Kongresse vorliegen, sondern auch deshalb, weil unser Verband sich schon sehr eingehend damit befaßt hat. Sowohl wir als der Sonderausschuß haben darauf verzichtet, besondere Abmessungen für den Schiffbau vorzuschlagen, weil wir demselben keine Fesseln auflegen wollten.

Wir waren aber entschieden für Normalabmessungen für Schleusen und Kanäle und haben Normen aufgestellt, die nur gering abweichen von denen des Verbands vom Jahre 1898. Diese Normen, die gewählt waren für die durchgehenden Hauptwasserstraßen, gelten bei Schleusen für Schiffe von 600 t Tragfähigkeit, 8 m Breite und 65 m Länge und Lage des Drempels in 3 m Höhe über dem Wasserspiegel. Der Sonderausschuß hat an dieser Fundamentalforderung festgehalten. Oberbaurat Hermann aus Essen er-

klärte, die Regierung billige diese Grundsätze. Die westlichen Wasserstraßen sollten für 600-t-Fahrzeuge, die östlichen aber nur für 400 t eingerichtet werden. Wir haben aber darauf hingewiesen, daß dieser Grundsatz bereits durchbrochen sei durch den Bau des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin, der für 600-t-Fahrzeuge geplant sei. Vom Standpunkte des Verkehrs aus, und namentlich für die preußischen Wasserstraßen, die als wichtiges Bindeglied nach Österreich anzusehen sind, wo alle Wasserstraßen für 600-t-Schiffe bestimmt sind, hielten wir es nicht für richtig, daß die preußische Regierung auf den östlichen Wasserstraßen das 400-t-Schiff als Normalschiff ansieht. Wir haben mit aller Entschiedenheit die Forderung erhoben und es erreicht, daß die preußische Regierung in Erwägungen darüber eintreten wird, ob bei eintretendem Bedürfnis größere Abmessungen vorzusehen sind. In den Erklärungen des Oberbaurates Hermann, die mit Wissen und im Auftrage der preußischen Regierung abgegeben worden sind, liegt also ein Dogma vor, das wir durch Annahme dieser Beschlüsse nach wie vor bekämpfen müssen.

Bezüglich des Querschnittes der Kanäle lagen Laboratoriumsversuche vor von Geheimrat Engels-Dresden, der festgestellt hat, daß die Beschädigungen der Ufer und der Kanalsohle geringer sein würden bei der Umänderung des trapezförmigen Querschnittes in einen muldenförmigen, so daß wir uns entschlossen haben, diese der Regierung vorzuschlagen.

Eine ebenso wichtige Frage ist die des lichten Raumes unter den festen Brücken, ferner die Frage, ob feste oder bewegliche Brücken. Die Kommission hat eine lichte Höhe von 4 m über dem geringsten Wasserstande als das geringste Maß bezeichnet.

Die Kommission hat geglaubt, in den von mir vorgetragenen Vorschlägen zu A der Entwicklung des Schiffahrtsbetriebes, dem Handel und der Industrie Rechnung zu tragen, und hofft, daß diese Vorschläge auch bei Ihnen Beifall finden werden.

Hofrat Ölwein: Der Herr Berichterstatter hat sich viel beschäftigt mit der Kritik der Vorgänge in der Kommission. Ich weiß nicht, ob es sehr interessant ist oder zum Gegenstande gehört, wie sich die einzelnen Mitglieder zu dem oder jenem Punkte verhalten haben.

Was die Sache selbst betrifft, so ist das kurze Referat lange nicht imstande, die Arbeit der Kommission zu erschöpfen und nachzuweisen, wie sie ihre Aufgabe erfüllt hat, und wie sie zu ihren Be-

schlüssen gekommen ist. Ich glaube, daß die Mitglieder der Kommission ihre Pflicht getan haben nach allen Richtungen hin und daß sie über alle Bedürfnisse informiert waren. Ich möchte bitten, daß Sie an den reiflich erwogenen Beschlüssen nichts ändern, sondern sie so zu akzeptieren, wie sie vorliegen. Es ist das Wort gefallen, wir hätten es für notwendig gefunden, diese Beschlüsse schon jetzt den Regierungen mitzuteilen. Dazu möchte ich mir eine Bemerkung erlauben. Zu diesen Diskussionen sind die Vertreter der Regierung geladen gewesen. Sie haben also eo ipso von allen Beschlüssen Kenntnis gehabt; selbstverständlich haben sie auch, wie sie nach Hause kamen, ihren Regierungen Bericht erstattet. Es ist dem Ausschuß deshalb kein Vorwurf zu machen, wenn er sich veranlaßt gesehen hat, den Herren die Beschlüsse zuzuschicken. Wir in Österreich haben ein ganz besonderes Interesse daran, daß die Beschlüsse des Sonderausschusses alsbald unserer Staatsregierung mitgeteilt wurden, weil gerade damals die Frage sehr diskutiert wurde, und ich will ein Geheimnis verraten, das interessieren wird. Für den Donau-Oder-Kanal war geplant, die Ausmaße des 400-t-Schiffs zugrunde zu legen. Es war somit sehr wichtig, daß die Beschlüsse für das 600-t-Schiff unserer Regierung mitgeteilt wurden.

Bergrat Gothein: Ich glaube auch, daß das kurze Referat die außerordentliche Arbeit, welche der Sonderausschuß geleistet hat, nicht eingehend wiedergeben kann. Das kann aber auch der Zweck eines solchen Referats nicht sein. Wir können dankbar sein, daß der Redner sich kurz gefaßt hat; denn in dieser Versammlung wird wohl keine dissentierende Meinung darüber sein. Wir können annehmen, daß niemand im Odergebiet, wo wir noch nicht mit so großen Abmessungen rechnen, ein Gegner des 600-t-Schiffes sein wird. Dieses 600-t-Schiff ist der Normaltyp für das preußische Wasserstraßengesetz, und es muß auch der Normaltyp werden für die Oder und für die Wasserstraßen, welche nach der Elbe führen. Wir sind auf der Oder auf dem Wege, diesen Normaltyp zu schaffen, indem die Schleusen der oberen Oder nach und nach in Schleppzugschleusen umgewandelt werden, die den längeren Schiffen von 600 t das Schleusen erlauben. Die Schwierigkeit wird auch in Zukunft darin liegen und liegt jetzt im Oder-Spree-Kanal, der wichtigsten Verkehrsstraße zwischen Berlin und Hamburg, zwischen Elbe und Oder. Es besteht die unbedingte Notwendigkeit, daß alle Schleusen für den Oder-Spree-Kanal in diesen Abmessungen ausgeführt werden. Der Stettiner Kanal wird in diesen Abmessungen gebaut,

und was dem einen recht ist, das ist dem andern billig. Ein längeres Schiff läßt sich auch besser steuern als das kürzere. Auf der Oder würde es vielleicht bei Hochwasserstand seine Schwierigkeiten haben und bei der Talfahrt würde es notwendig sein, gewisse Vorkehrungen zu treffen. Doch läßt sich jetzt noch nichts Bestimmtes darüber sagen; das ist eine cura posterior.

Die Bemühungen, an Stelle des trapezförmigen Durchschnitts der Kanäle den muldenförmigen zu setzen, haben erwiesen, daß ersterer bei beweglichem Untergrunde sich in der Mitte vertieft und daß an den Seiten Veränderungen eintreten. Deshalb ist es mit Freuden zu begrüßen, daß an Stelle dieses Querschnittes, der fort-dauernd Veränderungen ausgesetzt ist, ein Querschnitt geschaffen wird, der diesen Veränderungen Rechnung trägt.

Ich möchte nun eine Resolution vorschlagen, worin wir sagen, der Verbandstag dankt seinem Sonderausschusse für die geleistete Arbeit und spricht seine volle Übereinstimmung mit den von ihm gefaßten Beschlüssen aus. Ich darf wohl bitten, dem warmen Dank dadurch Nachdruck zu geben, daß Sie diese Resolution annehmen.

Der Vorsitzende: M. H.! Ehe wir fortfahren, möchte ich etwas richtig stellen. Es könnte aus den Worten des Herrn Hofrats Ölwein geschlossen werden, als sei der Kommission ein Vorwurf aus der Überweisung der Protokolle an die Regierungen gemacht worden. Das ist nicht der Fall: sondern es ist zur Sprache gebracht worden, daß dies geschehen sei. Der Ausschuß hat geglaubt, da aus der Mitte der Vereine bereits Proteste vorlagen, hervorheben zu sollen, daß diese Beschlüsse der Kommission nicht Beschlüsse des Verbandes sind. Was der Verband darüber denkt, das wird er heute feststellen. Ich möchte es hier aussprechen, daß diese Beschlüsse des Sonderausschusses nicht Verbandsbeschlüsse sind. Ich glaube nicht, daß diese Äußerung des Ausschusses den Zwecken geschadet hat, die Herr Hofrat Ölwein als die aktuellsten hinstellte, nämlich durch den Punkt I auf die Beschlüsse der österreichischen Regierung zu wirken. Ich nehme an, daß sich darin nichts geändert hat. Ich wollte nur richtigstellen, daß der Kommission aus ihrem Verhalten ein Vorwurf nicht gemacht worden ist.

Strombaudirektor Hamel: Ich möchte mir den Vorschlag erlauben, daß wir die Worte des Dankes nicht zum ersten Punkte aussprechen, sondern in einem eigenen Beschlusse niederlegen. Ich nehme an, daß sich die Dankesworte auf sämtliche Arbeiten beziehen. Wir können sie doch nicht bei jedem Punkte wiederholen, und lassen

wir sie bei einem Punkte weg, so könnte es scheinen, als wollten wir dafür nicht danken. Ich wiederhole: sagen wir den Dank in einem für sich stehenden Satze und dann können wir zu jedem einzelnen Punkte uns sachlich äußern, ob wir ihn annehmen oder nicht.

Bergrat Gothein: Ich hätte an und für sich gegen diesen Vorschlag nichts einzuwenden; doch will ich bemerken, daß auch in den übrigen Resolutionen der Dank ausgesprochen wird. Ziehen Sie vor, den Dank generell auszusprechen, so müssen Sie eine besondere Resolution fassen und in jedem Falle einen besonderen Dank aussprechen. Vielleicht wird es zweckmäßiger sein, wir sprechen bei jeder einzelnen Resolution den Dank aus, auch wenn wir anderer Meinung sind. Die Sache hat dadurch ein freundlicheres Gesicht, indem wir den Dank wiederholen, auch wo wir abweichender Meinung sind. Ich bitte also, daß wir es bei der vorgeschlagenen Fassung lassen und bei jeder einzelnen Resolution danken.

Strombaudirektor Hamel: Ich bin damit einverstanden und ziehe meinen Antrag zurück.

Der Vorsitzende: Ich glaube, die verschiedenen Punkte werden auch eine verschiedene Beurteilung verlangen.

Generalsekretär Dr. Voltz: Ich stimme dem bei. Wir können die drei Punkte getrennt verhandeln und überlegen, ob wir eine der vorgeschlagenen Resolutionen annehmen. Ich glaube, daß zwischen den Ansichten der Herren Gothein und Hamel sachlich kein Widerspruch besteht.

Der Vorsitzende: Ich bringe also den Antrag, der von den Herren Gothein, Dr. Freymark, Tielecke u. a. eingebracht ist:

„Der Verbandstag dankt dem Sonderausschusse aufs wärmste für die, die Frage der Abmessungen der Kanäle und Kanalschiffe klärenden und vertiefenden Verhandlungen und spricht seine volle Übereinstimmung mit den gefaßten Beschlüssen aus.“

zur Abstimmung.

(Der Antrag wird einstimmig angenommen.)

Der Vorsitzende: Ich konstatiere, daß der Antrag einstimmig angenommen ist.

Der Vorsitzende: Wir kommen nun zu Punkt C: Zweckmäßigste Art der Zugkraft auf Kanälen und kanalisierten Flüssen.

Generalsekretär Rágóczy: M. H.! Ich werde auch hier, in der Voraussetzung, daß das Material Ihnen bekannt ist, bloß die Hauptgesichtspunkte darlegen.

Die Kommission hatte sich zunächst mit der Frage des Schleppmonopols beschäftigt und ging zuletzt in die Prüfung der zweckmäßigsten Zugkraft auf Kanälen und kanalisierten Flüssen ein. Sie verhandelte auf Grund außerordentlich wertvoller Referate von Engels, ferner von Oberbaurat Kuhn in Wien und von Direktor Köttgen von den Siemens-Schuckert-Werken, der die Treidelei am Teltow-Kanale entworfen hat. In den drei Referaten wurden natürlich die technischen Gesichtspunkte in den Vordergrund gestellt, und es wurde einmütig anerkannt von allen drei Referenten, daß der Teltowkanal, der erste und einzige mit elektrischer Treidelei, wegen seiner mustergültigen Einrichtungen vom technischen Standpunkte aus Bewunderung und Anerkennung verdiene. Von den Gegnern des Schleppmonopols wurde allerdings geltend gemacht, daß der Kanal, unbeschadet der hohen Anerkennung der technischen Einrichtungen bezüglich der Wirtschaftlichkeit der elektrischen Treidelei erst den Nachweis zu erbringen habe. Er habe erst seit 1907 durchgehenden Verkehr im Betriebe und in der kurzen Zeit habe der Verkehr noch nicht den Umfang angenommen, für den die elektrische Treidelei geschaffen und bei dem sie allein rentabel sei. Wenn auch bei den verschiedenen Besichtigungen die elektrische Treidelei allseitig als technisch musterhaft anerkannt worden, so müsse doch das Urteil über die Wirtschaftlichkeit der Anlage einer späteren Zeit vorbehalten bleiben. Das war der Standpunkt der Herren, die sich gegen die Einführung der elektrischen Treidelei aussprachen. Insbesondere die Vertreter der freien Schifffahrt legten großen Wert darauf, daß der Entladeverkehr und der Beladungsverkehr vom Ufer zum Kanal durch Leinpfad und elektrische Lokomotive oder durch elektrische Leitungsdrähte nicht behindert werde. Das war der Standpunkt auch der Herren, die Selbstfahrer und Motorschiffe zulassen wollten. Diese Frage wurde innerhalb des Sonderausschusses mit großer Liberalität auch von den Mitgliedern behandelt, welche sich auf den Standpunkt des strengen Monopols von vornherein gestellt hatten. Es wurde beschlossen, den Verkehr von Selbstfahrern nicht auszuschließen, sofern sie die für den Betrieb notwendigen Vorbedingungen erfüllen. Wenn man im Interesse der Sicherheit und Schnelligkeit des Verkehrs ausgeführt hat, daß die Selbstfahrer nicht ausgeschlossen werden sollen, so wurde es doch als notwendig anerkannt, daß diese im Interesse der Schifffahrt unter allen Umständen gewissen Beschränkungen unter-

worfen werden müßten, daß sie andere Schleppzüge nicht überholen dürfen, daß sie betreffs der Fahrgeschwindigkeit usw. gewissen Bestimmungen zu unterwerfen seien. In dritter Linie wurde gesagt, daß bei der elektrischen Treidelei wie bei dem durch Dampf getriebenen Schleppzug die verschiedene Bauart in Betracht zu ziehen sei; daß diese einen erheblichen Einfluß auf Schiffswiderstand, Kanalsohle und Wände bedeute und daß deshalb die Höhe der Tarife abhängig gemacht werden solle von der Bauart der geschleppten Fahrzeuge bezw. der Größe des Widerstandes, den die Welle hervorruft. Das letztere betrachtete die Kommission als Vorbedingung für die Gesundheit der Binnenschifffahrt, die, wie Sie wissen, nicht allein krankt unter dem außerordentlich schädigenden Wettbewerb der Eisenbahn, sondern auch an dem Wettbewerb untereinander.

Zunächst möchte ich über die elektrische Treidelei vom Ufer aus wenige Worte sagen, obwohl ich nicht Techniker bin. Der Sachverständige Köttgen hat das von ihm erfundene und auf dem Teltowkanal zur Anwendung gelangte System gegenüber dem amerikanischen System Gérard mit allem Nachdruck vertreten. Für mich als Nichttechniker ist es zweifelhaft, welches System den Vorzug verdient, und es wäre wohl auch nicht richtig gewesen, wenn die Kommission sich auf einen bestimmten Standpunkt gestellt hätte. In dem vorliegenden Beschlusse ist denn auch kein bestimmtes System genannt, sondern nur gesagt, daß allerdings die elektrische Treidelei vom Ufer aus als die zweckmäßigste Form der Zugkraft anzusehen sei. Ein erheblicher Teil der Kommission stand aber auf einem anderen Standpunkte. Es wurde geltend gemacht, daß die Frage, ob die elektrische Treidelei überhaupt das Ideal sei, noch nicht geklärt sei, und daß der Teltowkanal gewissermaßen noch in den Kinderjahren stecke und noch den Beweis der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit erbringen müsse. Auch ein großer Teil von Neuerscheinungen der Fachliteratur behandelt die Frage, welche Art von Traktion vorzuziehen sei, ob Menschen oder Pferde vom Ufer aus, ob Schlepperei mit Dampfern, vom Wasser oder vom Ufer aus usw. Es muß noch hervorgehoben werden, daß der Vertreter der preussischen Regierung als derjenige Beamte, welcher das Schleppmonopol auf den westlichen Wasserstraßen einzuführen hat, Oberbaurat Hermann, erklärte, es stände für den Westen noch nicht fest, ob die elektrische Treidelei das richtige sei. Auf dem Rhein-Herne-Kanal würde zweckmäßig neben der elektrischen Treidelei vom Ufer aus der Betrieb vom Wasser aus mit Dampfern zugelassen werden. Daß die letztere Methode tatsächlich auch als zweckmäßig und wirtschaftlich für jene neuen Kanäle anerkannt wird, ist interessant.

Regierungsrat Nakonz, der Bauleiter für den Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin, wies darauf hin, daß die Treidelei mit Pferden auch auf den französischen und elsäß-lothringischen Kanälen noch heute stattfindet und daß der Pferdebetrieb in gewissem Umfange und in gewisser Beziehung sich als völlig ausreichend für die Bedürfnisse des Verkehrs erweise. Es könne scheinen, als wenn die Treidelei mit Pferden als vorsintflutlich erscheine. Aber beim Vergleich der Fahrgeschwindigkeit selbst mit Dampfschiffen und elektrischem Betrieb müsse in Rücksicht auf die zur Schonung der Kanalsohle innezuhaltende Geschwindigkeit der Pferdebetrieb als eine billige, zweckmäßige und ausreichende Art der Beförderung immerhin bezeichnet werden.

Ein großer Teil der Mitglieder des Verbandes hat geglaubt, gegen diese Vorschläge des Sonderausschusses sich wenden zu müssen. Sie sind der Meinung, es sei heute noch nicht möglich, ein Urteil abzugeben über die zweckmäßigste Art der Zugkraft, und dies müsse der Zukunft überlassen bleiben. Deshalb sei es nicht angebracht, für die neuen Kanäle Deutschlands und Österreichs den elektrischen Schleppzug vom Ufer aus als die beste Zugkraft zu empfehlen. Der Verbands-Vorstand steht der Frage objektiv gegenüber. Wir wollen vor allem, daß sich die Meinungen darüber klären, und heute das Urteil der weitesten Kreise darüber hören.

Der Vorsitzende: Wir treten in die Diskussion dieses Gegenstandes ein.

Hofrat Oelwein: M. H.! Ich bin hier gewissermaßen der Verteidiger der Anträge der Kommission. Sie müssen also entschuldigen, wenn ich das Wort ergreife. Es ist ganz richtig, wenn der Herr Berichterstatter gesagt hat, es könne möglicherweise dem einen oder andern die Zustimmung zu den Beschlüssen der Kommission sehr schwer werden. Aber vergegenwärtigen Sie sich die Sachlage. Eine solche Kommission hat ein Material durchzuarbeiten, welches sehr umfangreich ist, und ich kann Ihnen den Beweis liefern, daß sie die Sache mit Ernst erwogen hat. Die Kommission konnte sich doch nur nach dem gegenwärtigen Stande der Technik und nach den Erfahrungen, die bis jetzt vorliegen, richten und darnach ihre Vorschläge machen. Und da sind wir nach reiflicher Erwägung zu diesen Anträgen gekommen. Die Herren der freien Schifffahrt, wie Kommerzienrat Tonne, haben sich mit unseren Anschauungen einverstanden erklärt. Wir haben nicht gesagt, daß die elektrische Zugkraft vom Ufer her in allen Fällen das beste sei, aber von dem jetzigen Stande der Technik aus könnten wir sie

empfehlen. Ändert sich dieser Stand durch neue Erfindungen, dann ist die Sache eine andere. Ich habe nichts dagegen, wenn die Herren sich weiter fassen; aber wir haben diese Überzeugung gewonnen und wollten derselben Ausdruck geben. Wenn Ihnen die Fassung zu eng erscheint, so kann sie ja erweitert werden. Doch bitte ich, keine Beschränkung eintreten zu lassen. Ich glaube nicht, daß man ad hoc im stande sein wird, bessere Vorschläge zu machen. Wir haben auch auf die freie Schifffahrt Rücksicht genommen und der Regierung zugerufen, die freie Triebkraft solle nicht unterbunden werden.

Generalkonsul Manasse (Stettin): M. H.! Wir können nur dankbar die Mitteilungen des Herrn Hofrats Ölwein über die Entstehung der Beschlüsse hinnehmen; aber der Herr Vorredner wird es uns nicht verargen können, wenn wir die Momente hervorheben, die unserer Ansicht nach gegen die Beschlüsse sprechen und die herzuleiten sind aus dem Gedanken, daß wir in der Ausführung der Beschlüsse eine wesentliche Gefahr erblicken. Ein Teil der Beschlüsse ist vielleicht deswegen zustande gekommen, weil die Mitglieder des Ausschusses, die nicht Techniker sind und mehr den Rücksichten des Verkehrs folgen, nur ungenügend an den Beratungen teilgenommen haben. Um es kurz zu erwähnen: die Frage der Einsetzung einer Sonderkommission wird künftig etwas anders gehandhabt werden müssen. Auch muß darauf Rücksicht genommen werden, daß die Kommission an geeigneten Orten tagt. Es ist außerordentlich schwierig für die Mitglieder, die nicht gerade Beamte sind und sich frei machen können, wenn sie z. B. plötzlich nach Linz gerufen werden, um da zu beraten. Dazu fehlt die Zeit. Das ist wohl auch der Grund. Was nun die Beschlüsse selbst betrifft, so ist zunächst der Punkt II zu erwähnen; er gehört eigentlich in den anderen Teil, zum Schleppmonopol. Er ist, wie ich aus den Druckschriften ersehen habe, eingefügt worden, nachdem er zu spät eingebracht war und nicht mehr hineingefügt werden konnte. Im allgemeinen läßt sich nicht viel darüber sagen; die beiden Punkte Schleppmonopol und Zugkraft hängen so eng zusammen, daß man sie nicht trennen kann. Im Ausschuß sind wesentlich die technischen Fragen maßgebend gewesen. Ich möchte mich dagegen auf rein wirtschaftliche Fragen beschränken, auf die es doch am letzten Ende ankommt, denn die Wirkung aller Maßregeln soll eine wirtschaftliche sein. Von diesem Standpunkte aus möchte ich die allergrößten Bedenken erheben gegen das, was der Ausschuß beschlossen hat. Der elektrische Schiffszug vom Ufer aus, der als beste aller Einrichtungen empfohlen

wird, läßt sich von der Frage des Monopols nicht trennen. Ob es nun ein elektrischer Schiffszug ist oder ein Schiffszug mit Dampf oder eine sonstige maschinelle Einrichtung vom Ufer aus, niemals wird diese anders möglich sein, als wenn man die ganze Arbeit in eine Hand legt. Sonst ist eine solche Arbeit wirtschaftlich unmöglich. Das wird ohne weiteres klar werden, wenn wir erwägen, daß die Einrichtung für ein solches Verfahren, gleichgültig, ob es ein staatliches oder privates Monopol betrifft, so getroffen werden muß, daß sie für den Höchstfall ausreicht. Nun ist der Verkehr auf solchen Wasserstraßen außerordentlich schwankend. Selbstverständlich muß die Verwaltungsbehörde, welche einen solchen Schleppzug organisiert, sich für den Höchstfall einrichten und dafür bereit sein, und wenn die Höchstleistung der Anlage erreicht werden soll, so muß dies von vornherein berücksichtigt worden sein. Wenn man dies erwägt, und wenn man voraussetzt, daß die Zinsen, die Amortisation usw. durch die Gebühren zu decken sind, so erhält man eine Belastung, da es sich um wechselnde Verhältnisse handelt und der größte Verkehr nicht immer eintritt, wo die Kosten so hoch sind, daß die Vorteile von vornherein aufgehoben werden. Das könnte bloß anders werden, wenn der Unternehmer von vornherein mit einem großen Defizit rechnen will und die Gebühr so niedrig setzt, daß sie nicht höher wird als für irgend eine andere Beförderungsart. Das ist die wirtschaftliche Seite der Frage, die gar sehr zu berücksichtigen ist. Wenn ich nach den Analogien urteile, die wir kennen, so vermute ich, daß die preußische Staatsbehörde nicht zögern wird, dem Verkehr die vollen Kosten eines solchen Betriebes aufzuerlegen.

Ist nun die Frage gelöst, ob der elektrische Schleppzug vom Ufer her das beste ist? Die Erfahrungen darüber sind sehr gering; wir haben sie eigentlich nur bei dem mustergültigen Teltowkanal. Ich kenne ihn nicht und weiß nicht, ob er in der Tat so mustergültig ist. Ich kann als Kaufmann mir aber denken, daß der elektrische Betrieb vom Ufer her den Verkehr erheblich stören kann bei der Anlage von Häfen, bei Überbrückungen usw. Die Schwierigkeiten werden vielleicht behoben, indem man das „elektrisch“ wegläßt. Ich habe mir sagen lassen von einem Herrn, der die Sache beherrscht, daß der elektrische Zug erst dann zur wirtschaftlichen Geltung kommen kann, wenn der Verkehr auf dem Kanale sehr groß ist. Mir ist als Zahl genannt worden ein Verkehr von 4 Millionen Tonnen (Zuruf: 2 Millionen) Ich sage bloß, wie es mir gesagt worden ist von autoritativer Seite. Bei 2 Millionen ist der Verkehr noch zu gering, dabei muß der elektrische Strom noch in einer

anderen Weise nutzbar gemacht werden. Das geht schon daraus hervor, daß eine gewisse Dichte des Verkehrs erreicht werden soll. Was geschieht, wenn das nicht der Fall ist — und es kann manchmal lange dauern, bis dies erreicht ist? Soll da der Unternehmer mit Verlust arbeiten? Auf neuen Kanälen kann es lange dauern, bis der Verkehr so hoch ist, daß er die Lasten tragen kann. Die Folge davon wird sein, daß er sich nicht entfalten kann. Soll auf eine Zeit, die nicht abzumessen ist, von dem Unternehmer ein erhebliches Opfer gebracht werden? Dessen wird er sich jedenfalls weigern. Diese Erwägungen, die ich hier anführte, führen zu Satz II der Resolution, in dem ausgedrückt wird, daß der Verkehr selbstfahrender Schiffe nicht ausgeschlossen werden soll, sofern sie die für den Betrieb und die Unterhaltung des Kanals gebotenen Vorschriften erfüllen. Das ist selbstverständlich; man wird Bestimmungen treffen müssen über die Geschwindigkeit der Dampfer usw. Aber das ist wieder ein Punkt, wo durch eine behördliche Vorschrift die Absicht der Resolution zunichte gemacht werden kann. Wenn jemand die Treidelei vom Ufer mit elektrischer Kraft einrichtet, so liegt es selbstverständlich in seinem Interesse, die Selbstfahrer nach Möglichkeit auszuschließen. Wenn sich herausstellen sollte, daß die jetzt in der Entwicklung begriffenen Selbstfahrer auf Kanälen, die Motorschiffahrt sich weiter entwickelt und die Motore in großer Zahl auf den Kanälen verkehren werden, dann wird der Augenblick eintreten, wo der Schleppunternehmer sagt: das geht so nicht weiter. Besitzt er einmal die Einrichtung, so will er sie auch ausnutzen. Er wird in einen unangenehmen Gewissenskonflikt kommen: entweder die teure Einrichtung unbrauchbar zu finden, sein Geld also fortgeworfen zu haben, oder aber, er wird wahrscheinlich für die Selbstfahrer, da ja der Betriebsunternehmer mit der Verwaltungsbehörde identisch ist, Vorschriften erlassen, daß diese sich nicht entwickeln können. Sie sehen, welches Dilemma sich entwickeln kann. Mit Rücksicht auf die menschlichen Empfindungen der Leiter dieser Einrichtung kann man sich eines gewissen Verdachtes nicht erwehren. Dieser wird sich verdichten zu dem Zweifel, ob der elektrische Schleppzug für den Verkehr nicht zu teuer sein wird, andererseits, ob er nicht das System der Selbstfahrer im Keime zu ersticken und zu verhindern geeignet sein wird. Diese beiden Punkte zueinander gestellt, zeigen die großen Bedenken, die in den Kreisen der Schifffahrt und in den Kreisen derer, die über sie zu wachen haben, vorhanden sind. Es entsteht die Frage: Ist ein großes wirtschaftliches und technisches Bedürfnis unter allen Umständen vor-

handen, um eine so drastische Maßregel auszuführen, die, wie selbst die Befürworter der Resolution zugeben, erhebliche Bedenken nach der praktischen Ausführbarkeit hin hat, und die andererseits zugeben, daß bei dem jetzigen Verkehr eine Notwendigkeit für solche Vorschriften nicht vorhanden ist? Vorschläge, wenn sie mit der Autorität des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes umkleidet sind, werden für die Regierung und ihre Techniker einen großen Anreiz bieten, sie zu befolgen.

Man kann weiter nach den Erfahrungen der letzten Jahre zweifeln, ob das in dem preußischen Wasserstraßengesetz für den Kanal Rhein—Hannover in Aussicht genommene Schlepptomopol überhaupt durchführbar ist, wenn die Selbstfahrer sich entwickeln. Es bedeutet eine gewisse Konzession für die Gegner, wenn wir das stehen lassen. Das dürfen wir von seiten unseres Verbandes, der ein wirtschaftlicher ist, nicht tun. Wir dürfen nach solchen Maßregeln nicht drängen. Die Schlepsschiffahrt mit flach gehenden Schiffen, mit Doppelschraubendampfern ist vorderhand viel zu selten. Auf dem Kanal Berlin—Stettin, wo ein Monopol nicht vorgesehen ist und von der Regierung ausdrückliche Zusicherungen gegeben worden sind, daß an die Einführung eines solchen nicht gedacht wird, steht es nach neueren Verhandlungen fest, daß wir auf der Scheitelhaltung des Kanals mit Dampfern werden vier 600-Tonnenschiffe schleppen können. Die größte zugestandene Geschwindigkeit von 3—4 km ist eine solche, daß es ganz sicher gehen wird. Es fragt sich nur noch, ob es 3 oder 4 km sein werden. Da sind die Fahrzeuge dann aber gar nicht an den Kanal gebunden. Es wird die Freizügigkeit der Schlepsschiffe nicht verhindert. Die Kähne, welche nicht gebraucht werden, werden sich leicht auf andere Strecken bringen lassen. Dadurch wird sich eine wesentlich bessere Ausnutzung der Verkehrsmittel und dadurch die Billigkeit des Betriebes erzielen lassen.

Gegenüber diesen Bedenken, die wir nach der Verteuerung hin haben, sind wir nicht in der Lage, diese Vorschläge zu den unsrigen zu machen. Wir sprechen uns gegen diese Vorschläge aus. Ich möchte sie beschränken. Nehmen Sie die Resolution Gothein an. Noch weiter zu gehen, halte ich nicht für angängig.

Bergrat Gothein. M. H.! Wir haben uns seitens des Schlesischen Vereins in unserer Sitzung vom 21. Dezember v. J. eingehend mit der Sache beschäftigt und sind mit überwältigender Mehrheit, mit allen gegen eine oder zwei Stimmen, zur Ablehnung des Beschlusses des Sonderausschusses gekommen. Ich schicke voraus, daß wir uns von irgend welcher Feindseligkeit gegen die elektrische Kraft

nicht haben leiten lassen; im Gegenteil sind wir der Ansicht, daß es nur vorteilhaft sein kann, jede neue Erfahrung auf dem Gebiete der Schifffahrt sich dienstbar zu machen. Ich meine, es ist ganz berechtigt, lieber alles genau vorher zu prüfen, als mit der Kommission von vornherein die elektrische Kraft als die beste anzunehmen. Ich bin auch weit davon entfernt, zu behaupten, daß der elektrische Schiffszug vom Ufer aus absolut ungeeignet sei. Ich glaube, daß es Fälle geben wird, wo er sich durchaus bewähren und praktisch sein wird, aber diese sind nicht so, daß man sagen kann, der elektrische Schiffszug muß die Regel bilden; er kann nur als Ausnahme angesehen werden. Wenn die Sonderkommission meint, zur wirtschaftlichen Ausnutzung der Kanäle bilde der elektrische Schiffszug das geeignetste Mittel, so kann man dem nicht zustimmen. Er kann nur für besondere Fälle in Frage kommen. Nicht das Schleppen vom Ufer her, sondern das Schleppen vom Wasser aus muß die Regel bilden, der elektrische Schleppzug ist also die Ausnahme. (Sehr richtig!) Ich glaube, der Ausschuß ist zu seiner Stellungnahme gekommen, weil er im wesentlichen aus Technikern zusammengesetzt war, und es ist interessant, daß er die Begründung in wirtschaftlichen Gründen sieht. Er sagt: „Zur wirtschaftlichen Ausnutzung der Kanäle bildet der elektrische Schleppzug vom Ufer das geeignetste Mittel.“ Was ist die wirtschaftliche Ausnutzung einer Wasserstraße? Der Ausschuß hat meines Erachtens eine Verwechslung vorgenommen. Er ist der Meinung, eine Wasserstraße wird am besten ausgenutzt, wenn der Verkehr der größt mögliche ist. Das ist nicht das Richtige. Das ist ein *qui pro quo*. Eine wirtschaftliche Ausnutzung ist dann vorhanden, wenn sich der Verkehr am billigsten bewirken läßt. Wir haben bisher immer die Billigkeit des Verkehrs als den wesentlichen Vorteil der Wasserstraßen gegenüber den Eisenbahnen angesehen, die nur an wenigen Stellen eine Abzweigung von ihrem vorgeschriebenen Wege gestatten. Der Kanal gestattet aber an jeder Stelle der industriellen Entwicklung sich anzusetzen. Bereits Herr Manasse hat in seinen Ausführungen darauf hingewiesen, daß der elektrische Betrieb diese Entwicklung außerordentlich erschwere. Der elektrische Schiffszug setzt von vornherein voraus, daß überall ein Schienenweg den Kanal begleite für die elektrische Lokomotive, die den Schiffszug zu bewirken hat. Dadurch wird jedenfalls der Überladeverkehr unterbrochen werden und den lebhaften Betrieb an vielen Stellen tatsächlich unmöglich machen. Es wird immer darauf hinauskommen, daß der Ladeverkehr in Seitenkanäle und kleine Häfen verlegt wird, wo man die Ladestellen an-

bringt. Daß das die Sache wesentlich verteuert, ist klar, besonders, wenn jeder Seitenkanal überbrückt werden muß und die Brücken den Vorschriften entsprechen sollen, die wir in der ersten Resolution angenommen haben.

Infolgedessen wird das große Ziel, die Entwicklung und Dezentralisation des Verkehrs, nicht erreicht werden, da der elektrische Schleppzug tatsächlich eine Einengung auf diesem Wege sein wird. Ich bin fest überzeugt, wenn der elektrische Schleppzug, der selbstverständlich in der Hand des Kanalhabers sein muß, eingeführt wird, wird die Kanalverwaltung die Anlage von Entladestellen außerordentlich erschweren. Wir haben auf diesem Gebiete genug Erfahrungen mit der Eisenbahn. Jeder, der das Vergnügen gehabt, mit der Eisenbahn-Verwaltung wegen der Anlegung eines Anschlußgleises zu verhandeln, der weiß, mit welchen außerordentlichen Schwierigkeiten er da zu kämpfen hat. Man kommt sich vor wie einer, der etwas ganz Ungehöriges verlangt, und fragt sich verwundert, hast du denn überhaupt ein Recht dazu. Man ist tatsächlich der Eisenbahn gegenüber rechtlos wie der Vogel auf dem Dache. Das ist nicht bloß eine bürokratische Sache seitens der Bahn, sondern diese Erscheinung liegt in dem Wesen selbst begründet. Wir werden dann bei dem elektrischen Verkehr eben solchen Schwierigkeiten begegnen bei Anlegung der Seitenkanäle und Häfen. Das wird auch viel Geld kosten, und das kann sich der kleine Industrielle, der sein Werk emporbringen will, nicht gestatten. Die gesunde Entwicklung ist, daß man nicht als große Aktiengesellschaft anfängt, sondern im kleinen beginnt und sieht, ob die Bedingungen der Entwicklung gegeben sind, und ob diese eintritt. Wenn man dieses will, dann muß man dafür sorgen, daß an den Kanälen der Kleinindustrie die Möglichkeit zur Ansiedlung gegeben wird. Auf allen Kanälen, wo ein starker Beladeverkehr herrscht, also auf Hauptstrecken, ist solches ohne weiteres nicht anzunehmen. Bei solchen, die sehr lange Betriebsstrecken zwischen den Schleusen besitzen, glaube ich, daß der elektrische Schleppzug technisch durchaus am Platze ist und sich auch billig genug gestalten wird, sofern der Verkehr ein sehr starker ist, da die Kosten für das einzelne Schleppen sich relativ gering gestalten werden. Ich gebe zu, daß auf solchen Strecken der elektrische Schleppzug sich vielleicht billiger gestalten wird als die heutige Art des Verkehrs; aber überall da, wo starker Ladeverkehr ist, wird das nicht der Fall sein, also auf kurzen Strecken. Auf den Märkischen Wasserstraßen sind außerordentlich viele höchst unrentable Strecken. Auf kurzen Strecken von nur

wenigen Kilometern wird dem Dampfer immer der Vorzug zu geben sein. Das wird immer so sein und sich nicht ändern. — Ich gebe zu, daß der Verkehr mit Schraubendampfern die Kanalstraße stark angegriffen hat. Aber wir haben uns jetzt verständigt, daß wir den bisherigen Querschnitt nicht für richtig halten und ihm jetzt einen andern geben wollen, wie ihn die neueren Versuche als praktischer erwiesen haben. Das hat ja schon Herr Manasse angeführt. Der Dampfer ist in ganz anderer Weise imstande, den veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen. Betrachten Sie den Verkehr auf den Wasserstraßen, so werden Sie sehen, daß er sich nach dem Wasserstande, nach den Jahreszeiten u. dgl. richtet, daß er von Niedrigwasser und Hochwasser abhängt. Er hängt also nicht bloß ab von der Art der Betriebsmittel. Weiter wird der Verkehr der frei fahrenden Schiffe sich schwer neben dem elektrischen Betriebe behaupten können; ein anderer Schleppzug wird wahrscheinlich ausgeschlossen sein. Nun kommt die Entwicklung des Verkehrs hinzu, die man durchaus nicht mit absoluter Sicherheit voraussehen kann. Es kann kommen, daß es dem Kanal schon im ersten Jahre an Betriebsmaterial fehlt, und man kann mit Sicherheit sagen, daß lange Jahre vergehen werden, ehe der Kanal sich so entwickelt, daß der elektrische Verkehr rentabel ist.

Meine Freunde vom Schlesischen Provinzialverein, denen sich noch eine Anzahl anderer Herren angeschlossen haben, haben sich verständigt, Ihnen folgende Resolution zu empfehlen:

Eingangs derselben wollen wir zunächst wieder unserem Danke für die vom Sonderausschuß geleistete Arbeit Ausdruck geben. Das ist nicht bloß eine façon de parler. Ich bin der Überzeugung, daß durch diese Arbeit die Frage tatsächlich vertieft und vielleicht sogar, entgegen der Absicht, auch für uns geklärt worden ist. Wenn wir also sagen:

„Der Außerordentliche Verbandstag dankt dem Sonderausschusse aufs wärmste für seine die Frage des elektrischen Schleppzuges vertiefende und klärende Arbeit,“

so ist das die Anerkennung für die geleistete Arbeit. Ich will weiter fortfahren:

„Der Auffassung des Sonderausschusses des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Binnenschiffahrtsverbandes, daß der elektrische Schiffszug vom Ufer her das allein geeignete Mittel zur wirtschaftlichen Ausnützung der Kanäle sei, kann nicht zugestimmt werden. Vom Standpunkte der Sicherheit, wie

der Regelmäßigkeit und Schnelligkeit des Betriebes dürfte dieser, — sofern das bei den zurzeit bei dem elektrischen Schiffszuge vorliegenden, noch längst nicht genügenden Erfahrungen überhaupt gesagt werden kann — auf langen Kanälen mit nur seltenen Lade- und Löschorrichtungen wesentliche Vorteile bieten, vorausgesetzt, daß die Verkehrsichte seine hohen Anlagekosten lohnend erscheinen läßt. Wo an Kanälen zahlreiche Lade- und Löschorgelegenheiten bestehen oder zu erwarten sind, wird aber der Ladeverkehr durch den elektrischen Zug verteuert, erschwert oder gar in Seitenhäfen gedrängt und damit der wirtschaftliche Wert der Wasserstraßen beeinträchtigt. In solchem Falle ist zurzeit der den Lade- und Löschorverkehr nicht behindernde Dampferschleppzug vorzuziehen, ebenso dann, wenn auf einer Wasserstraße Kanalstrecken mit offenen oder kanalisierten Flußstrecken oder Seen abwechseln. Auf offenen kanalisierten Flüssen kann zurzeit ein Schleppzug nur durch Dampfer in Betracht kommen. Auch wo ein elektrischer Schiffszug vom Ufer aus besteht, ist der Verkehr anderweitig geschleppter oder mit eigener Kraft fahrender Schiffe zuzulassen. Eine Berücksichtigung des Schleppwiderstandes bei der Erhebung von Schleppgebühren erscheint erforderlich.“

Der letzte Absatz geht über das hinaus, was der Ausschuß auf diesem Gebiete vorgeschlagen hat. Wir waren der Meinung, daß für uns wesentlich der Dampferschleppzug in Betracht komme und daß bei der Bemessung der Gebühren eine Berücksichtigung des Schleppwiderstandes geboten sei. Die vorgeschlagene Resolution ist im wesentlichen dieselbe, welche der Schlesische Provinzialverein in seiner Sitzung am 21. Dezember angenommen hat. Ich möchte Sie bitten, dieser Resolution zuzustimmen (Lebhafter Beifall).

Oberbaurat Strombaudirektor Hamel: Ich schließe mich den Vorschlägen des Vorredners im allgemeinen durchaus an. Auch ich bin der Meinung, daß wir zu früh urteilen und uns festlegen würden, wenn wir schon heute uns für den elektrischen Schleppzug aussprechen wollten. Ich will mich auf das beschränken, was die Sache selbst betrifft. Ich habe gegen den Vorschlag Gothein nur einen Einwand zu machen. Es ist in der Resolution, die der Schlesische Provinzialverein seinerzeit gefaßt hat, noch ein Wort enthalten gewesen, das in der jetzt vorgelesenen fehlt. Es hieß: „Auf offenen und kanalisierten Flüssen kann zurzeit“. Dieses Wort ist jetzt fortgelassen worden. Das ist eine Verschlechterung.

Bergrat Gothein: Das ist nur versehentlich beim Vorlesen geschehen. Der Ausdruck „zurzeit“ kann stehen bleiben.

Strombaudirektor Hamel: Dann habe ich nichts zu sagen.

Bergrat Gothein: Wenn das fortgeblieben ist, so ist es nur versehentlich geschehen. Aber eine andere Änderung ist wirklich eingetreten. Wir sagen: „. . . kann zurzeit ein Schleppzug nur durch Dampfer in Betracht kommen“ und fahren weiter fort: „Auch wo ein elektrischer Schiffszug vom Ufer aus besteht, ist der Verkehr anderweitig geschleppter oder mit eigener Kraft fahrender Schiffe zuzulassen.“ Das ist gegen die Fassung unseres Schlesischen Vereins vom 21. Dezember etwas präziser ausgedrückt.

Dr. Behrend-Magdeburg: Ich weiß nicht, ob man das Wort „elektrischer“ in dem dritten Absatze stehen lassen kann. Es ist eigentlich nur nötig zu sagen: „wenn der Schiffszug besteht, ist der Verkehr mit eigener Kraft fahrender Schiffe zuzulassen“. Die Worte „anderweitig geschleppter“ wären wegzulassen. Auch wo der elektrische Verkehr besteht, ist der Schleppzug „anderweitig“.

Bergrat Gothein: Ich möchte doch bitten, es bei der vorgeschlagenen Fassung zu lassen. Einmal ist es selbstverständlich, wo ein anderer Schleppzug besteht, daß Dampfer und anderweitig fahrende Schiffe ohne weiteres zugelassen sind. Das ist klar. Aber es ist doch nötig, das auszusprechen; denn wir wollen auch die Pferdetreidelei, die noch einige Bedeutung hat für die kleineren Kanäle im Westen und in Elsaß-Lothringen, nicht unterbinden und können schließlich nicht wissen, ob das durch eine solche Änderung geschieht. Wir wollen auch z. B. Diesel-Motoren zulassen. Das war der Grund, weshalb wir die Resolution so gefaßt haben.

Dr. Behrend: Ich verstehe jetzt, was damit gemeint ist, aber ich meine, es ist ein wenig zu eng begrenzt. Ich verstehe wohl, daß man neben dem Schiffszug durch Pferdetreidelei noch den Dampferzug zulassen will. Es gibt aber dabei den elektrischen Schiffszug, der mit Lokomotiven betrieben, dann solchen mit Dampflokomotiven, und es ist kein Grund, weshalb man bloß den elektrischen Schiffszug vom Lande aus verlangen soll. Ich möchte also vorschlagen, zu sagen: „Auch wenn der Schiffszug durch mechanische Kraft vom Lande aus besteht, ist der Verkehr vom Wasser aus geschleppter oder mit eigener Kraft fahrender Schiffe zuzulassen.“

Der Vorsitzende: Ich möchte bemerken, eine Art der Treidelei wird event. auch so durchgeführt wie bei den Straßen-

bahnen, daß oberhalb Kabel gezogen sind, von denen die Schiffe die Kraft durch Stangen absaugen.

Dr. Behrend: Mir liegt weniger daran, einen Wortlaut festzustellen, als vielmehr meine sachlichen Bedenken auszusprechen. Im übrigen bin ich mit Herrn Gothein einer Meinung; nur bin ich der Ansicht, die Worte „auch wo der elektrische Schiffszug vom Ufer aus besteht“ drücken nicht genau das aus, was wir meinen; wir müßten sagen „ein mechanischer Schiffszug“.

Bergrat Gothein: Ich habe gegen diesen Vorschlag nichts einzuwenden, wir können statt „elektrischen Schiffszug“ auch sagen „mechanischen Schiffszug“. Etwas anderes ist es mit dem Gedanken, den der Herr Vorsitzende angeregt hat, daß man die einzelnen Schiffe mit einem Motor ausrüstet, der seine Kraft einem Leitungsdrahte entnimmt. Doch glaube ich, es ist nicht nötig, jetzt darauf einzugehen.

Hofrat Ölwein: Zur Verteidigung der Arbeit des Ausschusses möchte ich bemerken, daß wir unter wirtschaftlicher Ausnutzung der Kanäle uns gedacht haben eine Methode, welche es ermöglicht, die größte Ausnützung des Kanals herbeizuführen und dabei von der Voraussetzung ausgingen, daß eben bei der größten Ausnützung der wirtschaftliche Zweck erreicht wird. Bei größerem Verkehr sind verschiedene Vorteile wirtschaftlicher Art nachzuweisen; mit der Zunahme des Verkehrs werden die Betriebskosten geringer. Die Herren sind damit nicht einverstanden und meinen, das sei eine zu enge Fassung. Ich finde aber, daß Herr Gothein eigentlich in denselben Fehler verfällt, den er uns zum Vorwurf macht. Er gibt gewisse Bestimmungen und sagt, diese Methode erschwert den Verkehr. Was er hier sagt, ist eigentlich auch ein Vorwurf, den er uns macht. Wir können ihm denselben zurückgeben. Immerhin können tatsächliche Fortschritte eintreten, die die Sachlage verändern. Auch die Treidelei durch Pferde, gerade wie der elektrische Schiffszug, bilden ein Hindernis für den Verkehr. Will er diese auch ausschließen? Es heißt hier ausdrücklich, daß die Beschlüsse sich beziehen auf Kanäle, und nicht auf Flüsse oder kanalisierte Flüsse, während der Antrag, den Herr Gothein stellt, von „offenen und kanalisierten Flußstrecken“ spricht.

Bergrat Gothein: Ich kann nicht zugeben, daß wir uns ungeduldig gegenüber dem elektrischen Schiffszug gezeigt haben. Für das, was einmal später stattfinden kann, können wir jetzt keine Beschlüsse fassen. Wir erkennen die Vorteile für gewisse

Strecken ohne weiteres an, aber wir beschränken das und sagen: soweit man heute sehen kann, ist die Frage noch nicht ausreichend geklärt. Wenn wir uns auf diesen Standpunkt stellen, so ist das doch unser gutes Recht. (Zuruf: Gewiß!) Wir sind nicht daran gebunden, uns lediglich mit Kanälen zu befassen. Wir haben das Recht, auch über andere Wasserstraßen zu reden, und ich möchte empfehlen, da die Frage eine prinzipielle ist und für gewisse lokale Verhältnisse keine Anwendung finden kann, unserer Fassung zuzustimmen. Ich glaube, Herr Ölwein hat sachlich dagegen nichts einzuwenden. Also ich bitte, daß wir uns hier mit einer weiteren Frage befassen als der Sonderausschuß. Wir haben das Recht dazu.

Syndikus Hindenberg-Minden: Die Resolution Gothein ist bloß verständlich, wenn man den ganzen Bericht zusammen liest. Das, was er vorschlägt, ist das, was die Kommission zum Ausdruck bringen wollte. Sehen Sie sich die Protokolle und die Anlagen an, so finden Sie die ausführlichen Erklärungen. Da steht das Wort von der wirtschaftlichen Ausnützung. Diese setzt einen Maximalverkehr voraus. Da man aber die Frage generell beantworten muß, so gebe ich der Gothein'schen Resolution den Vorzug und ich möchte bitten, daß die Anregung des Herrn Dr. Behrend berücksichtigt wird und daß man etwa sagt: „Dort, wo durch Häfen u. dgl. die Kanallinie unterbrochen ist, kann der elektrische und jeder andere mechanische Schleppzug vom Ufer her nicht in Betracht kommen.“ Ich habe die Resolution nicht hier, sonst würde ich meinen Antrag genauer formulieren.

Der Vorsitzende: Wird noch dazu das Wort verlangt?

(Es geschieht nicht.)

Wir kommen zur Abstimmung.

Der erste Satz bis „zugestimmt werden“ wird zunächst ohne Widerspruch angenommen, ebenso der 2. Satz bis „erscheinen läßt“.

Zum 3. Satz „wo an Kanälen zahlreiche Lade- und Löschvorrichtungen bestehen usw.“ bemerkt

Syndikus Hindenberg: Die Verteuerung bezieht sich nicht bloß auf den elektrischen Schiffszug, sondern auf jede Treidelei vom Ufer aus. Wir möchten also besser sagen „mechanische Treidelei“.

Bergrat Gothein: Ich hätte gegen diesen Vorschlag nichts einzuwenden. Herr Hindenberg übersieht aber, daß es sich hier lediglich um die Kritik des elektrischen Schleppzuges handelt, und es darum nicht notwendig ist, einen anderen besonders anzuführen. Wenn er

aber entscheidenden Wert darauf legt, könnte man zur Not vielleicht sagen „durch den elektrischen wie jeden andern mechanischen Schiffszug vom Ufer her“. Eine Notwendigkeit ist es nicht; aber wenn es die Herren wünschen, können wir es ja annehmen.

Syndikus Hindenberg: Es handelt sich nicht um eine Kritik der Resolution des Sonderausschusses, sondern um eine Meinungsäußerung des ganzen Verbandstages. Deshalb lege ich großen Wert darauf.

Ingenieur Abshoff-Hannover: Ich möchte bemerken, daß der elektrische Schiffszug noch nicht am Ende seiner Entwicklung angelangt ist. Es gibt Motore, wo die Behinderungen, welche bemängelt wurden, wegfallen. Die Resolution muß also, selbst wenn man den jetzigen Stand der Frage ins Auge faßt, sehr vorsichtig gefaßt werden.

Generalsekretär Dr. Voltz: Ich möchte Herrn Hindenberg erwidern, daß meines Erachtens „elektrisch“ bleiben muß, weil der zweite Satz eigentlich noch mit zu dem ersten gehört. Er liegt im Gedankengange des ersten Satzes drin und erweitert ihn bloß. Er geht daraus hervor, und deshalb muß das Wort darin bleiben, weil der folgende Satz fortfährt, „in solchem Falle ist zurzeit der den Lade- und Löschverkehr nicht behindernde Dampfschleppzug vorzuziehen“. Also, betrachten wir es logisch oder formal, immer muß „elektrisch“ bleiben. Es soll keine Kritik der Resolution des Ausschusses geübt werden, wir geben lediglich unsere Stellungnahme dadurch kund.

Bergrat Gothein: Ich bin bereit, dem Wunsche nachzukommen, daß wir sagen, „so weit zurzeit“. Die Resolution liegt leider nicht gedruckt vor, da ich erst vor kurzer Zeit hierhergekommen bin und die Resolution des Ausschusses nicht zur Hand hatte. Was Herr Hindenberg wünscht, läßt sich mit den Ausführungen des Herrn Voltz nicht vereinigen.

Syndikus Hindenberg: Die Herren Voltz und Gothein würden recht haben, wenn ich das Wort „elektrisch“ fallen ließe. Ich tue das aber nicht, nur erweitern will ich den Ausdruck durch den „mechanischen Schleppzug vom Ufer aus“. Dann erst ist der Gedanke richtig ausgedrückt und es ist erst sachlich eine Erklärung, weshalb wir die Vorzüglichkeit des elektrischen Schleppzuges nicht anerkennen.

Generalsekretär Rágóczy liest die abgeänderte Resolution vor.

Generalsekretär Voltz: Ich bitte, über die Worte „oder durch einen andern Zug“ abzustimmen.

Der Vorsitzende: Wer dafür ist, daß dieser Zusatz angenommen werde, den bitte ich, die Hand zu erheben. (Es geschieht.)

Das ist die Minderheit!

Es erfolgt nun die Abstimmung über den Satz „Wo an Kanälen zahlreiche Lade- und Löschelegenheiten bestehen oder zu erwarten sind, wird aber der Ladeverkehr durch den elektrischen Zug verteuert, erschwert oder gar in Seitenhäfen gedrängt und damit der wirtschaftliche Wert der Wasserstraßen beeinträchtigt. In solchem Falle ist zurzeit der den Lade- und Löschverkehr nicht behindernde Dampferschleppzug vorzuziehen; ebenso dann, wenn auf einer Wasserstraße Kanalstrecken mit offenen oder kanalisierten Flußstrecken oder Seen abwechseln.“

(Die Sätze werden mit Mehrheit angenommen.)

Der nächste Satz lautet in der nunmehrigen Fassung:

„Auch wo ein mechanischer Schiffszug vom Ufer aus besteht, ist der Verkehr anderweitig geschleppter oder mit eigener Kraft fahrender Schiffe zuzulassen.“

Dr. Behrend: Ich glaube, die Worte „anderweitig geschleppter“ sind nicht mehr zu streichen, weil wir vorher „mechanischer Schiffszug“ eingefügt haben. Es ist also richtig, das stehen zu lassen.

Vorsitzender: Ich bitte die, welche diesen Satz annehmen, die Hand zu erheben!

(Es geschieht.)

Das ist die Mehrheit.

Der letzte Satz: „Eine Berücksichtigung des Schleppwiderstandes bei der Festsetzung der Schleppgebühren erscheint erforderlich“ wird unverändert angenommen.

Bergrat Gothein: Ich bemerke, daß der Satz, welcher dem Ausschuß den Dank ausspricht, nicht verlesen worden ist, aber in meinem Antrage steht.

Der Vorsitzende: Ich bitte also die Herren, welche mit der von Bergrat Gothein vorgeschlagenen Resolution in ihrer Gesamtheit einverstanden sind, die Hand zu erheben.

(Es geschieht.)

Das ist die überwiegende Mehrheit!

Ich bitte um die Gegenprobe!

(Das sind 2 Stimmen.)

Der Vorsitzende: Ich konstatiere, daß die Resolution Gothein mit überwiegender Mehrheit gegen 2 Stimmen angenommen worden ist.

* * *

Generalsekretär Rágóczy: Meine Herren! Wir kommen nun zu der Frage, welche die größte Beachtung verdient, und zugleich zu der am meisten umstrittenen Frage.

Ich möchte mich zunächst auf die Ausführungen beziehen, welche ich vorhin machte bezüglich der Abstimmung über das Schleppmonopol in der Kommission. Es ist vielleicht eine Tragik, daß bei der Drucklegung die Fassung gewählt ist „Beschlüsse des Verbands-Ausschusses über das Schleppmonopol“, obwohl ausdrücklich gesagt wird, man wolle kein Monopol vorschlagen, sondern einen „einheitlich geregelten Schleppbetrieb“.

Es war s. Zt. in Preußen von der Mehrheit der Kanalfreunde außerordentlich bedauert worden, daß bei der Fassung des Artikels 18 des Kanalgesetzes das Abgeordnetenhaus nur unter dieser Bedingung den Rhein-Hannover-Kanal bewilligen wollte. Die Absicht war, mittelst des Schleppmonopols die Frachtpolitik der Eisenbahn zu ergänzen. Der Vorsitzende unserer Kommission, der langjährige Leiter der Strombauverwaltung der Märkischen Wasserstraßen, die ein wichtiges Bindeglied für den durchgehenden Verkehr zwischen Elbe und Oder darstellen, verfügt über eine Fülle von Erfahrungen und legte auf Grund dieser dar, daß eine Zügellosigkeit und Willkür im Schiffsverkehr Platz gegriffen habe, welche zu schweren wirtschaftlichen Schädigungen führe und z. B. das häufige Liegenbleiben der Fahrzeuge in den Schleusen der oberen Oder veranlasse. Diese schweren Nachteile schrien nach einer Besserung der Zustände, die bisher durch strompolizeiliche Maßregeln angestrebt, aber nicht erreicht worden sei. Diese Ausführungen klingen jedenfalls sehr einleuchtend und verlockend und sind selbst für den, der auf dem Standpunkte eines freien Schiffsverkehrs steht, aller Beachtung wert; sie bedürfen eingehender Prüfung und Untersuchung. Der Herr Vertreter der Oderstromverwaltung, der ja an unseren Beratungen teilnimmt, wird uns sagen können, ob die Verhältnisse wirklich so unhaltbar geworden sind. Man hat hier versucht, um Luft zu schaffen, gewissermaßen einen organisierten Schleppbetrieb einzuführen. Diese Versuche sind schließlich an der Uneinigkeit der Reedereien gescheitert. Die Verhältnisse auf der unteren Oder liegen ähnlich, wie auf den Märkischen Wasserstraßen, wo auch eine Organisation

des Schleppbetriebes erforderlich sei. Aus den Worten der an der Spitze der Verwaltung stehenden Männer auf Oder und Märkischen Wasserstraßen erklingen sehr bewegliche Klagen über die Zustände in ihrem Wirkungskreise. Wir Schifffahrttreibende wissen selbst, daß das Bedürfnis nach einer Regelung und Änderung vorliegt; das dürfte wohl allseitig anerkannt werden. Es fragt sich nur, auf welche Weise die Interessen der Schifffahrttreibenden geschont werden können. Es wurde vorgeschlagen, eine Regelung auf dem Wege polizeilicher Verordnung zu versuchen. Die Oderstromverwaltung meint, das wirksamste sei die Schaffung einer „Organisation“, aber nicht auf dem Wege des Monopols. Wenn wir nun näher zusehen, so finden wir, daß der Techniker und der Schifffahrttreibende eine ganz verschiedene Meinung darüber haben. Der Wasserbaubeamte will eine Regelung durch die Hand der Staatsverwaltung, wobei der Betrieb in seiner Hand bliebe: es sollen genaue Vorschriften über Bauart der Fahrzeuge, Tiefgang usw. erlassen werden, Vorschriften, die zum Teil auf der oberen Oder schon ohne allgemeine Organisation und Vereinheitlichung versucht worden sind. Von den Schifffahrttreibenden wird die Meinung geteilt, daß durch einen Zusammenschluß der Reedereien oder Privatschiffer, wie er auf der Elbe und Oder schon bestehe, eine „Regelung“ erzielt werden könne. Unter „Regelung des Schifffahrtsbetriebes“ haben die einzelnen Mitglieder der Kommission von ihrem Standpunkte aus etwas durchaus Verschiedenartiges verstanden; ein Jeder hat mit Zähigkeit seinen Standpunkt festgehalten und schließlich doch der Resolution zugestimmt, unter dem Vorbehalt, daß er unter der „Regelung des Betriebs“ das verstanden habe, was er in der Debatte ausführte. Auch der ungarische Vertreter hat bezüglich der von ihm gewünschten Organisation gesagt: er denke sich die Regelung so, daß die Staatsregierung den österreichischen Schifffahrtsgesellschaften Subventionen erteile und sie verpflichte, die Schiffe zu bestimmten Tarifen zu schleppen, also eine dritte Art der Regelung, wie sie schon in Ungarn, aber bei uns noch nicht besteht. Also die einzelnen Mitglieder der Kommission haben unter der für notwendig erkannten Regelung des Schleppbetriebes unter keinen Umständen ein Monopol verstanden, welches zu einer Finanzquelle werden soll, sondern eine Regelung des Betriebes eventuell durch freie Vereinbarung sich gedacht. Wenn man den Gang der Verhandlungen verfolgt, versteht man, daß die Mitglieder der Kommission, so sehr auch ihre volkswirtschaftlichen und technischen Ansichten auseinandergingen, schließlich die Resolution fast einstimmig angenommen haben, ausgenommen einen Satz, der mit allen gegen zwei Stimmen

angenommen wurde. Was nun die „Organisation des Schleppbetriebes“ anlangt, so war man der Überzeugung, daß diese nützlich wäre bei starkem Verkehr; und es wurde als selbstverständlich vorausgesetzt, daß das Bedürfnis einer solchen Regelung nicht vorliege bei einem geringen Verkehr. Schon in der Kommission hat der Vertreter der Handelskammer Wien darauf hingewiesen, daß diese Fassung „bei starkem Verkehr“ sehr eigentümlich und dehnbar sei. Durch Annahme der Resolution ist nun der Regierung oder dem Monopolinhaber in die Hand gegeben, welchen Zeitpunkt er für richtig halte, um zu sagen: jetzt ist der Verkehr so stark, daß der „einheitlich organisierte Schleppbetrieb“ eintreten muß. Das wichtigste ist nun, welche Wirkung vom volkswirtschaftlichen und finanziellen Standpunkte aus für die Schiffsinteressenten und für den Staat dadurch eintreten würde. Ich muß bei dieser Sache etwas länger verweilen, weil hier die wichtigsten Dinge zur Erörterung stehen. Die Kommission, die großenteils aus Technikern zusammengesetzt war, kam nicht dazu, in allgemein politische Erwägungen einzutreten. Der Vorsitzende derselben hatte mit großer Entschiedenheit hervorgehoben, daß hier allgemein politische Erwägungen keinen Raum finden dürften, daß es sich um schiffahrtstechnische Fragen handle und daß diese auf realem Boden zu verhandeln seien, aber Mutmaßungen, Befürchtungen, Ansichten eigentlicher politischer Natur einen zu weiten Raum einnehmen würden. Der Beschluß des Sonderausschusses stellt in allem Tatsächlichen einen Kompromiß dar zwischen den Vertretern der Wasserbauverwaltung einerseits und zwischen Schifffahrt- und Handeltreibenden andererseits. Der Vorsitzende der Kommission hatte dieser eine Reihe Thesen vorgelegt, die aber in wesentlichen Punkten abgeändert, in den wichtigsten abgeschwächt wurden im Interesse einer freien Entfaltung unseres Verkehrs. Sie finden am Schlusse die scharfe Pointierung der Begründung, daß nämlich die Ausübung des Schleppdienstes kein größeres Erträgnis abwerfen darf, als zu einer angemessenen Verzinsung und Tilgung des hierfür aufgewendeten Anlagekapitals erforderlich sei. Von einem Mitgliede war vorgeschlagen worden „landesübliche Verzinsung“. Ich weiß nicht, weshalb dieser, meiner Meinung nach bessere Vorschlag nicht angenommen worden ist. Es scheint mir noch ein weiteres Versehen bei der Fassung vorzuliegen; indem unterlassen worden ist, auch die Betriebskosten mitanzuführen, wie es Herr Geheimer Baurat Havestadt vorgeschlagen hatte.

Nun komme ich zum Punkte B der Resolution:

„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.“

Dieser Satz, ich glaube nicht der Kommission unrecht zu tun, ist mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten und wechselnden Verhältnisse auf der oberen Oder gefaßt worden. Das Wort „Monopol“ ist vermieden worden, dafür wurde der Ausdruck gewählt „ein einheitlich geleiteter Schleppbetrieb“. Ausdrücklich wurde nämlich gesagt, das Monopol könnte auch einem privaten Unternehmer übergeben werden wie auf dem Elbe-Trave-Kanal der Handelskammer von Lübeck, ebenso wie auf einem französischen Kanale der Handelskammer von Lille.

Zu Punkt C habe ich zu bemerken, daß in der Kommission von österreichischer Seite die Meinung zum Ausdruck gebracht wurde, daß internationale Verträge aufrecht erhalten bleiben sollten. Nun hat die Kommission es unterlassen, zu einem wichtigen Punkte sich zu äußern, nämlich zu der Aufrechterhaltung der Freiheit des Durchgangsverkehrs auf den Strömen, wo die Schifffahrt nicht durch internationale Verträge geregelt ist.

Angesichts der Notlage, in der sich die Schifffahrttreibenden befinden, ist in der vom Ausschusse vorgelegten Resolution ganz allgemein und unverbindlich zum Schluß gesagt: „Doch läßt sich der Schifffahrtsbetrieb durch eine, dem Wesen des Flusses angepaßte Organisation des Schleppdienstes technisch erleichtern und verbessern.“ Dieser letzte Satz ist wieder ein Ergebnis des Kompromisses zwischen Schifffahrttreibenden und Technikern. Es wird nicht gesagt, wie dies geschehen soll, es wird bloß gesagt, es ist eine Organisation zu schaffen, welche den Bedürfnissen Rechnung tragen soll. Es ist gedacht worden an den Betrieb auf Elbe und Rhein, wo die Reedereien und auch die Privatschiffer sich zu einem Ring zusammengeschlossen haben. Es ist keineswegs überall an ein staatliches Eingreifen gedacht worden. Der Ausschuß hat also, im Gegensatz zu der Überschrift, nicht an ein staatliches „Monopol“ gedacht, welches finanzielle Überschüsse bringen soll, sondern bloß an eine Organisation des Betriebes in verschiedener Richtung. Zum Schluß

will ich noch eine schwierige Frage zu streifen nicht unterlassen. Ich will darauf hinweisen, daß innerhalb der Kommission, obwohl das Wort „Monopol“ ausdrücklich vermieden wird und der „Organisation“, sowohl der Unternehmer als auch der Staatsregierung, voller Spielraum gelassen ist, daß auf Seiten der Minderheit doch die Befürchtung laut wurde, wenn man eine Organisation in dieser allgemeinen Fassung empfehle, liege die Gefahr vor, daß die Regierung sich denken würde, diese Organisation müsse ein Monopol sein. Von der Mehrheit wurde diese Befürchtung nicht anerkannt; aber sie ist wohl berechtigt, da in Preußen bei der letzten Kanalvorlage die Erfahrung gemacht wurde, daß unsere Wasserstraßenpolitik nicht nach den Bedürfnissen des Verkehrs geregelt wird, sondern daß gewisse Einflüsse agrarischer Natur für die Gestaltung der Tarife usw. maßgebend sind. Wenn also in Preußen die Wasserstraßenpolitik von Agrariern und Kanalgegnern gemacht wird, so verdienen die von den Vertretern der freien Schifffahrt gegen eine so allgemein gefaßte „Organisation des Betriebes“ erhobenen Einwendungen eine gewisse Beachtung.

Der Sonderausschuß, der mit dieser Frage seine Arbeiten beendet hat, hat am Schlusse seiner Erklärung den Zusatz angefügt, daß durch das Zusammenarbeiten von Vertretern der Regierungen mit den Schifffahrts-Interessenten in dem Ausschusse sich ein außerordentlich günstiges Ergebnis herausgestellt habe und daß daher dieses Zusammenwirken sich in ähnlichen Fällen im allgemeinen Interesse empfehle. Ich darf meinerseits wohl persönlich anfügen: In der Tat war die Arbeit in dem Ausschusse ergebnisreich. Die Meinungen sind aufeinandergeplatzt, aber es sind schließlich außerordentlich wichtige Resultate erzielt worden, die in den Protokollen festgelegt sind. Die Techniker haben ihre Meinung ausgesprochen, eine Klärung ist herbeigeführt worden, und aus den drei Verbandsländern, aus Deutschland, Österreich und Ungarn haben wir wertvolle Mitteilungen über den Schifffahrtsbetrieb erhalten, die von dauerndem Werte sind.

Hofrat Ölwein: Ich möchte eine Erklärung namens der anwesenden Mitglieder des Sonder-Ausschusses abgeben. Wir haben beschlossen, daß wir nicht gegen die hier nun vorgeschlagene Resolution stimmen wollen, daß wir uns aber der Abstimmung enthalten.

Bergrat Gothein: Ich bitte die Herren, ein kleines Frühstück anzunehmen, welches in den „Vier Jahreszeiten“ bereitet ist. Es ist

zwar sehr bescheidener Art, aber wir bitten die Herren, damit vorlieb zu nehmen.

Generalsekretär Rágóczy: Der Herr Vorsitzende hat festgestellt, daß die Mitglieder der Kommission sich der Abstimmung enthalten haben. Ich möchte für unsere Stenographen bitten, die Namen anzugeben.

Fortsetzung der Verhandlungen (nach der Pause).

Generalsekretär Dr. Voltz. M. H.! Bei der soeben beendeten Zwischensitzung in den „Vier Jahreszeiten“ habe ich etwas gelernt aus den Worten des Herrn Kollegen Broemel. Er hat gesagt, daß wir nicht bloß fürs Schiffe, navigare, sondern auch fürs Leben leben sollen. Ich habe deshalb bei meinen kurzen Bemerkungen ans Leben gedacht und will ganz kurz sein.

Die Frage, die dem Sonderausschuß vorgelegt worden war und mit der wir uns jetzt zu beschäftigen haben, lautet:

„Es ist zu untersuchen, 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“, kurz gefaßt: ob das Schleppmonopol im allgemeinen zu empfehlen sei.

Ich konnte damals leider nicht in Stettin sein, sonst hätte ich mich zum Wort gemeldet und gesagt: „Gibt es eine unnützer Frage als diese?“ Jedermann, der im wirtschaftlichen Leben steht und seit 20 Jahren die wirtschaftliche Entwicklung mitgemacht hat, weiß, daß wir klagen wegen der Frachtenregulierung, um zu niedrigen Frachtsätzen zu gelangen. Das schlechteste Mittel dazu ist, dem Staate irgend welche Machtvollkommenheiten zu geben, nach freiem Belieben Tarife zu erheben. Schleppmonopol ist zweifellos gleichbedeutend mit staatlichem Schleppmonopol. Was wir hauptsächlich erzielen wollen: die Unabhängigkeit vom Staate, da wir die Abhängigkeit so schwer empfinden; die Möglichkeit, den hohen staatlichen Tarif entbehrlich zu machen, ist doch eigentlich der Hauptzweck unseres Zusammenarbeitens, und dieser Hauptzweck wird mit dem Moment beseitigt, wo wir ein staatliches Schleppmonopol errichten. (Sehr richtig!) In diesem Moment könnte man sagen 20 mal nein. Es ist nicht nötig, sich darüber zu unterhalten. (Zwischenrufe von

Herrn Hindenberg.) Sie können ja Ihre Ansichten dann aussprechen; in Minden ist man vielleicht anderer Ansicht, aber es wird nur in Minden so sein.

Man geht hier aus von dem für den Kanal Rhein—Hannover festgelegten Schleppmonopol. Herr Kollege Broemel wird mir bestätigen: als damals der ungeheuerliche Gedanke auftauchte, für irgend eine Wasserstraße ein Schleppmonopol zu errichten, hofften auch wir, daß es nicht möglich sein werde. Die Westländer sagten: wir verzichten lieber, was brauchen wir unter solchen Umständen einen Kanal. Wenn ich im Sonderausschuß gesessen hätte, so hätte meine Antwort gelautet: Wir brauchen absolut kein Schleppmonopol. Wenn das Kanalgesetz nicht anders zu ermöglichen war als mit Schleppmonopol, so ist das ungeheuer bedauerlich, aber diese bedauerlichen Umstände können uns doch nicht veranlassen, dafür einzutreten.

Der Sonderausschuß hat die selbstverständliche Antwort auf die Frage leider nicht gegeben, sondern eine ziemlich lange Resolution vorgelegt. Das Wort „Schleppmonopol“ wird gar nicht gebraucht. Es wird gar nicht so glatt ausgedrückt, sondern in langatmiger Weise werden viele Fragen behandelt. Man sieht, die Freunde des Schleppmonopols waren maßgebend. Aber, um mit Herrn Kollegen Broemel zunächst ans Leben zu denken, gehe ich auf die einzelnen Punkte nicht ein. Bei meinem scharf gegnerischen Standpunkte werden Sie mir das nicht übel nehmen. Ich beschränke mich darauf, die Resolution vorzuschlagen, die wir, meine Freunde vom Schlesischen Provinzialverein und ich, Sie bitten wollen, entgegen der Resolution des Sonderausschusses, anzunehmen. Aus dem Wortlaut geht hervor, was wir wollen, und es erübrigt sich daher, auf meinen prinzipiell abweichenden Standpunkt bei jedem einzelnen Punkte der Resolution einzugehen.

Wir bitten Sie, folgende Resolution als solche des Verbandstages anzunehmen:

„Der Verbandstag des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt dankt seinem Sonderausschuß für die, die Frage des Schleppmonopols und Organisation des Verkehrs vertiefenden und klärenden Verhandlungen“ (hört, hört!).

Ja, m. H., höflich sind wir immer. (Heiterkeit.)

„Er spricht aber in Abweichung von den vorliegenden Beschlüssen folgende Ansichten aus.“

Diese Ansicht, die wir aussprechen, beruht auf langen und eingehenden Verhandlungen und einer von Bergrat Gothein vorgeschlagenen Resolution:

„Zur größtmöglichen technischen Ausnutzung von Wasserstraßen erscheint ein Schleppmonopol nicht erforderlich. Diese läßt sich vielmehr ebenso gut durch den Erlaß und die sorgfältige Überwachung von Vorschriften erreichen.“

Ich glaube, es bedarf keiner weiteren Begründung. Dieser Absatz der Resolution ist an sich klar. Ich möchte nur drei Worte sagen, weil der verehrte Kollege mich aufmerksam gemacht hat. Sie verlangen polizeiliche Vorschriften, und die sind noch viel unangenehmer als ein Schleppmonopol. Also wirkungsvoller (nein: wirkungsloser). Da ich Sie falsch verstanden habe, warte ich ab.

Ich gehe weiter:

„Insbesondere können auf den Kanälen Mindest- und Höchstgeschwindigkeiten, sowie auf ihnen und kanalisierten Flüssen der Schleppzwang vorgeschrieben werden, der jedoch nicht auf die mit der Strömung talwärts fahrenden Schiffe auszudehnen ist.

„Die Erstellung staatlicher Schleppgelegenheit ist nur dann zu befürworten, wenn durch private Ringbildung eine Benachteiligung der Einzelschiffer stattfindet; sie hat sich auf die Schaffung einer gesunden Konkurrenz zu beschränken.“

Wir sagen also geradezu, das darf nur in dem Umfange und in den Fällen geschehen, wo man den Staat veranlassen will, Schleppgelegenheit zu schaffen, um damit eine gesunde Konkurrenz zu schaffen, wenn irgendwo ein Ring sich bildet, der die Schifffahrt belastet; aber es darf nicht allgemeiner Zustand werden. Dagegen kann niemand etwas einwenden. Vielleicht könnte auch der ganze Absatz wegbleiben.

Der dritte Absatz lautet:

„Jedes staatliche oder private Schleppmonopol ist zu verwerfen, da dadurch der wirtschaftliche Wert der Wasserstraßen beeinträchtigt werden würde.“

Auch diesen wichtigen Satz brauche ich nicht zu begründen; ich habe es schon im Eingange meiner Ausführungen getan.

Nun möchte ich noch ein kleines Schlußwort hinzufügen, das vielleicht dazu beiträgt, die ganze Diskussion zu verkürzen. Herr Hindenberg hat mir die Freude gemacht, zu sagen, wie gut wir

die Resolution des Sonderausschusses erfaßt hätten, so daß eigentlich unsere Resolution die Intention des Sonderausschusses wiedergibt. (Widerspruch von Hindenberg.) Haben Sie's nicht alle gehört? (Hindenberg: Ich bin nicht daran beteiligt gewesen.) Sie haben aber als objektiver Mann das zugegeben.

Aus der gewundenen Sprache sehen Sie, daß der Sonderausschuß auch die Bedenken anerkannt hat und nicht seine Herzensmeinung für das Monopol ausgesprochen hat. Ich möchte Herrn Hindenberg bitten, auf Grund der Verhandlungen zu überlegen, ob nicht unsere Resolution auch in diesem Punkte die wahre Meinung des Sonderausschusses wiedergibt. (Große Heiterkeit). Wenn wir es das eine Mal so gut verstanden haben, warum sollen wir Schlesier das nicht auch für diesmal in Anspruch nehmen. Wenn dies der Fall ist, werden wir uns sehr schnell einigen und uns mit Herrn Broemel der Schiffahrt und dem Leben weiter widmen. (Lebhafter Beifall.)

Ingenieur Abshoff-Hannover: M. H.! Ich glaube vorweg sagen zu können, daß ich etwas akademisch sprechen werde. Es sieht jeder, wie hier der Hase läuft. Ich habe aber doch gefunden, daß etwas vorliegt, was scharfe Abwehr zu erfordern scheint und was nicht ganz begründet erscheint. Es ist schon einmal in den Erörterungen die Rede davon gewesen. Das Ganze richtet sich doch gegen die Absichten der Regierung nach dem berühmten Worte: Ich kenne sie nicht, aber ich mißbillige sie!

Das ist die ganze Signatur. Damit will ich sie nicht verurteilen, sondern nur kennzeichnen. Ich gebe gern zu, daß die ganze Ausdrucksweise des Sonderausschusses nicht entschieden, sondern etwas weich, etwas molluskenartig ist. Es ist eine etwas weichliche Umgehung gewisser prinzipieller Fragen, die noch nicht genug geklärt sind für Freunde und Gegner, um klar Stellung dazu nehmen zu können. Aber daraus den Grund zu entnehmen, sich jetzt so schroff dagegen auszusprechen, wie Herr Voltz vorgeschlagen hat, scheint mir ebenso wenig am Platze zu sein. Die ganze Sache ist noch zu wenig geklärt, um so schroff dagegen Stellung zu nehmen. Ich bin der Meinung, daß für den Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verband, wenn er überhaupt eine Meinung kund tun will, nicht viel anderes übrig bleibt, als ebenfalls eine gewisse gewundene Erklärung, da die Erfahrungen noch nicht ausreichend sind, um ein maßgebendes Urteil fällen zu können. Vor allem tritt die Befürchtung zutage, daß dieses ganze Monopol von seiten des preußischen Staates, seien wir ehrlich, nicht der Schiffahrt helfen, sondern daß es einem fiskali-

schen Vorstöße dienen soll und sogar im agrarischen Sinne ausgenutzt werden könnte. Wenn man diese Befürchtung ernstlich hegen müßte, dann wäre der Widerstand jedes Schiffahrtsfreundes nicht bloß erlaubt, sondern Pflicht. Ich glaube aber, man geht zu weit. Selbst das Gesetz hat Kautelen geschaffen, um diese Befürchtung zu zerstreuen. Noch wichtiger ist das Schwergewicht der Schiffahrt und Industrie gegen solche agrarische Bestrebungen. Die Befürchtung ist übertrieben, wenn auch augenblicklich im Landtage in Preußen die Sache anders aussieht. Selbst über Landtagsmeinungen geht das Schwergewicht der wirtschaftlichen Entwicklung hinweg, und ich meine, es ist auch in diesem Sinne nicht richtig, die Resolution in der Schroffheit zu fassen; wenigstens ist sie mir ziemlich schroff vorgekommen. Ich glaube darauf hinweisen zu sollen, daß die Resolution im eigentlichen Sinne, wenn auch das Wort „Privatmonopol“ nicht gebraucht wird, doch gegen dieses gerichtet ist. Ich möchte daran erinnern, daß es außer dem Staatsmonopol ein viel gefährlicheres Privatmonopol gibt, von welchem wir in Deutschland noch verschont sind, das wir bei uns noch nicht kennen gelernt haben, aber in Nordamerika wirksam sehen.

Ich möchte noch bemerken, daß eine Reihe von Freunden des Staatsmonopols die Resolution nur angenommen haben aus Furcht vor einem Privatmonopol, welches tatsächlich im Westen seitens des Kohlsyndikats und verwandter Kreise schon geplant war. Es war bereits fix und fertig. Das hat viele Leute veranlaßt, dem Staatsmonopol zuzustimmen, trotzdem sie sonst jedem Monopol abhold sind, als bestes Mittel gegen ein viel schlimmeres Privatmonopol.

Ich wollte bloß Andeutungen geben und keine Resolution vorschlagen, auch nicht als Verteidiger des Sonderausschusses auftreten, der einen vorzüglichen Verteidiger hier hat. Ich will bloß gegen die Schroffheit des Antrages Voltz plädieren und beantrage, daß wenigstens eine Milderung geschaffen werde.

Der Vorsitzende: Ehe ich das Wort weiter gebe, will ich ein von Herrn Kommerzienrat Tonne soeben eingegangenes Telegramm zur Verlesung bringen und also einem Abwesenden das Wort geben.

„Da es mir unmöglich ist, heutiger Verhandlung beizuwohnen, spreche ich mich auch auf diesem Wege mit allem Nachdruck gegen die Einführung des staatlichen Schleppmonopols auf den neuen Kanälen und kanalisierten Flüssen aus. Dasselbe würde von vornherein eine nie wieder gut zu machende Behinderung des Verkehrs

auf dem mit so großer Ausdauer angestrebten und mit so großen Opfern herzustellenden mitteleuropäischen Wasserstraßennetze bedeuten und unberechenbaren Schaden den beteiligten Industrien und Handelskreisen zufügen. Die elektrische Treidelei vom Ufer aus erfordert durchaus weitere eingehende Prüfung, ehe sie als Ideal für alle Kanäle und kanalisierten Flüsse bezeichnet werden darf. Den Interessen der staatlichen Kanalaufsicht stehen unbedingt die Interessen der Verkehrsfreiheit voran.

Kommerzienrat Tonne.“

Strombaudirektor Hamel: Ich möchte anschließen an das, schon wegen seiner Länge in der Tat hochachtbare Telegramm des Herrn Kommerzienrat Tonne. Es handelt sich nicht darum, wollen wir überhaupt das staatliche Monopol empfehlen, sondern im Grunde liegt die Sache so, daß wir die Frage beantworten sollen oder wollen: ob nicht unter gewissen, zwingenden Verhältnissen ein Staatsmonopol nötig sei. Ich möchte zu dieser Fragestellung zunächst bemerken, daß wir, trotz früherer Widersprüche, schließlich der Meinung geworden sind, in vielen einzelnen Fällen dem Staatsmonopol wie dem Privatmonopol Existenzberechtigung zuzusprechen. Ich weiß nicht, ob hier noch Leute sind, die sich schwer und ernstlich darüber beschweren, daß wir Eisenbahnmonopole haben. (Zuruf: Jawohl.) Ich glaube, im Innern des Herzens sind alle Preußen, die ja schwer am Staatsmonopol zu tragen hätten, der Meinung, daß das einer der tatsächlich guten Gedanken Bismarcks gewesen ist, für die wir ihm dankbar sind: das Eisenbahnmonopol einzuführen.

Privatmonopole haben wir eine ganze Menge, vor allem in der Kohlenindustrie. Herr Voltz wird uns da am besten Auskunft geben können; da ist es gegangen, und hier auf einmal soll es nicht gehen.

Im übrigen komme ich zurück auf die Fragestellung. So ist die Situation doch nicht, daß wir uns heute für ein Staatsmonopol erklären sollen, sondern nur, ob es nicht unter gewissen Verhältnissen zu empfehlen ist. Und was die Beantwortung dieser Frage betrifft, so stimme ich mit Herrn Abshoff überein, das Staatsmonopol nicht unter allen Umständen zu verwerfen. Ich wiederhole nur kurz, was er schon ausgeführt hat. Einmal verfallen Sie mit diesem Beschluß genau in den Fehler, den Sie mit Ihrem Beschluß zu der Frage der elektrischen Schleppung vermieden haben, sich nämlich jetzt schon in einer Sache festzulegen, die Sie noch gar nicht ausprobiert haben. Das mag ja prinzipiell sehr schön sein, praktisch ist es aber keineswegs berechtigt.

Zweitens malen Sie die Sache in einer Weise, daß, wenn man nicht schon öfters derartige Gemälde gesehen hätte, man das Grauen kriegen könnte. Wenn man das Staatsmonopol so ansieht, daß der Finanzminister Rheinbaben sämtliche Steuern daraus ziehen und den Agrariern den Säckel füllen will, wenn man annehmen will, daß die preußische Regierung *mente capta* geworden sei, dann muß man freilich gegen das Staatsmonopol kämpfen. Aber das ist doch nicht der Fall! Deshalb sollte man nicht so schroff dagegen auftreten. Man könnte selbst die Resolution, die Dr. Voltz vorgelesen hat, einigermaßen akzeptabel machen, indem man den Eingang etwas abschwächt und sich nicht unter allen Umständen gegen ein Staatsmonopol ausspricht, sondern die Möglichkeit zugibt, daß es gewisse Verhältnisse gibt, unter denen ein Staatsmonopol gut, wünschenswert und notwendig sein kann. Ich für meinen Teil, aus meinen Erfahrungen erkläre, daß ich mir Fälle denken kann, in denen eine halbwegs vernünftige Führung der Geschäfte auf den Wasserstraßen ohne Monopol nicht möglich ist. Was Sie sich von polizeilichen Verordnungen versprechen, das trägt die Katze auf dem Schwanz weg. Mit polizeilichen Verordnungen ist kein Schiffer zu fassen; damit können Sie keinen Hund vom Ofen locken. Schreiben Sie ihm vor, er soll 4 km fahren, er fährt $4\frac{1}{2}$ oder 5 km; wer will's ihm beweisen? Vor Gericht werden Sie immer hinten herunter fallen. Es kommt dazu, daß der Schiffer — das ist keine Böswilligkeit — dank seiner Gewohnheit von einer gewissen Gelassenheit in der Ausführung ist. Die Art, wie er Anordnungen ausführt, hat so etwas an sich, daß man fragen kann: ist es besser, er führt sie aus, oder ist es besser, er führt sie nicht aus? Man ist gegenüber dieser Eigentümlichkeit der Schiffer verhältnismäßig machtlos. Mit polizeilichen Verordnungen werden Sie einen einheitlichen, flotten Betrieb, wie er im Interesse der Wirtschaftlichkeit und des Gemeinwohls nötig ist, niemals erzielen. Sie werden, wenn Sie die Wirtschaftlichkeit in letzter Konsequenz erreichen wollen, gezwungen sein, zu drastischen Maßregeln zu greifen. Sie können doch aber nicht den Schiffer vom Kahne nehmen und gefangen setzen, sonst steht der Kahn still. Von meinem Standpunkte als Beamter liegt die Sache so, daß wir die Dinge so lange gehen lassen, als sich nicht tatsächlich himmelstreichende Übelstände für die Allgemeinheit daraus ergeben. Wir wollen doch nicht vergessen, daß der Fiskus ein großes Interesse daran hat, die teuren Einrichtungen, die er getroffen hat, auch ausgenützt zu sehen. (Broemel: Aber die Garantie!) Die kann ich Ihnen nicht geben! (Zwischenrufe von Herrn Broemel.) Es liegt, um

mich mal exemplifizierend auszusprechen, für den Staat ein großes Interesse daran, daß die Schleusen, die er z. B. auf der oberen Oder gebaut hat, möglichst viel benutzt werden. Das kann unter Umständen auch ohne Monopol geschehen, wenn der Schiffer sich auf einen ideal hohen Standpunkt stellt. Das tut aber der einzelne Schiffer nicht. Der am Durchschleusen daran ist, hat immer Zeit. Er macht sehr langsam; was hinter ihm geschieht, geht ihn nichts an. Da das nun jeder macht, so multipliziert sich der Zeitverlust. Trotz allem können wir es nicht erreichen, daß die Schleusung schneller vor sich geht. Glauben Sie, daß es vorkommen wird, daß eine Mannschaft, die still liegt, die Hände aus den Taschen nehmen wird, um ein anderes Schiff, das vor ihm liegt, in die Schleuse hineinzubringen? Fällt ihr nicht ein! Das muß der Staat machen. Der Staat stellt in solchen Zeiten ein Duplum der Schleusenmannschaft an im eigenen und im Schifffahrtsinteresse; denn, je mehr er Schiffe durchschleusen kann, desto mehr hat er Einnahmen. Es entsteht daher die Frage, ob das nicht besser werden könnte. Das könnte besser werden, wenn man jedem Schiffe oder je zweien einen Dampfer mitgeben würde, so daß die Schiffe flott herankommen, in die Schleuse hineingestoßen und auf der andern Seite von einem Dampfer wieder hinausgezogen werden. Ich getraue mich zu behaupten, daß ich die Zahl der durchgeschleusten Schiffe, die jetzt etwa 80 beträgt, auf 120 bringe, wenn ich oben und unten einen Dampfer hinstellen kann. Es hätte ein lebhaftes Interesse für den Staat, eine derartige Einrichtung zu schaffen, aber auch im Interesse der Gesamtheit der Schiffer; die würden alle davon profitieren. Man könnte sagen, das könne ja durch Verordnungen gemacht werden. Das ist dadurch nicht möglich. Es wäre vielleicht möglich durch Vereinigungen innerhalb der Schifffahrt, indem die Reedereien Einrichtungen treffen könnten, die eine solche Erleichterung schaffen. Wenn das geschieht, bin ich vollständig befriedigt. Wenn es nicht geschieht, so wäre das ein Fall, wo mir das Staatsmonopol angebracht erschiene; und in dem Falle würde ich es für mich und die Gesamtheit für einen großen Gewinn betrachten. Es ist wirklich keine große Freude für den Beamten, sich mit derartigen Dingen belasten zu müssen. Es ist zweifellos ein schwerer Dienst. Wenn das aber nicht geschieht, wenn eine Privatvereinigung ausbleibt, könnte es unter Umständen geschehen, daß der Staat energisch eingreift und sich mit dem Schleppland befassen muß. Für den Augenblick hat die Sache keine aktuelle Bedeutung weder für den Oder-Spree-Kanal, noch für die obere Oder. Die Mittel, die

zum Ausbau der Schiffahrtseinrichtungen auf der oberen Oder zur Verfügung stehen, sind erheblich vermehrt; die Schleusen sind verdoppelt. Solange die Menge der Schiffe nicht wesentlich höher wird, als sie jetzt ist, so lange werden die doppelten Schleusen mit Leichtigkeit in der Lage sein, der Schiffahrt jederzeit offen zu stehen. Solange das nicht der Fall ist, so lange wird für den Staat kein zwingender Grund vorhanden sein, Maßregeln zu treffen. Wenn aber, was ich hoffe, wieder mal ein Andrang von Schiffen gekommen sein wird, wie das vor zwei Monaten auf der unteren Oder war, läge es im Interesse des Staates und der Schiffahrt, nach Mitteln der Beförderung zu suchen. Ich bin der Meinung, daß es dann zweckmäßig wäre, zu überlegen, ob man nicht in irgend einer Weise monopolartige Einrichtungen schafft.

Sie werden wohl durch meine Ausführungen kaum bewegt werden, etwas anderes zu sagen, als was Ihnen durch Herrn Dr. Voltz vorgeschlagen worden ist. Ich bedauere das eigentlich mehr Ihretwegen und um unseres Verbandes wegen. Er wird möglicherweise wieder mal etwas sagen, was nicht eintreffen wird; der Gang der Dinge wird ihn desavouieren. Wie es mit den Abgaben kommen wird, so wird es mit dem staatlichen Monopol kommen. Der Staat wird sich hüten, sich das Monopol aufzubinden, wenn er's nicht nötig hat; aber es werden Umstände eintreten, die ihn zwingen werden, eine monopolartige Einrichtung zu treffen, um den Verkehr zu bewältigen. Weil ich davon überzeugt bin, nicht weil ich für Monopole schwärme, möchte ich wünschen, daß Sie diese kategorische Form der Resolution, die Herr Voltz vorgeschlagen hat, nicht akzeptieren. (Vereinzelt Bravo!)

Bergrat Gothein: Herr Ingenieur Abshoff hat gesagt, wir seien im Begriff, etwas zu behaupten, wofür wir keinen Beweis hätten; wir wollten eine Resolution gegen das Schleppmonopol fassen und wüßten noch garnicht, wie es werden wird; wir hätten keine Gründe! M. H., der beste Grund gegen ein Schleppmonopol ist der gegenwärtige Zustand der Monopollosigkeit, des freien Wettbewerbes. Man kann nicht sagen, daß er zu so ungeheuerlichen Zuständen auf der Oder geführt hätte. Die Reedereien klagen ja; aber für die Verfrachter ist der Zustand ein durchaus erfreulicher gewesen, und schließlich, wer eine Änderung des bestehenden Zustandes fordert, dem liegt die Beweislast ob, nicht dem, der dabei verharret. Herr Abshoff, Sie müssen die Notwendigkeit für eine Änderung des bestehenden Zustandes erbringen! Wir sind die Konservativen. Herr Abshoff meint und gibt uns darin so ziemlich

recht, es sei nötig, gewisse Kautelen zu schaffen gegen eine agrarische Ausnutzung des Monopols; aber er schätzt die Gefahr gering ein. Für ihn ist sie nicht vorhanden. Er meint, das Schwergewicht der Industrie sei stärker als der preußische Landtag. Ich habe dem Landtage zehn Jahre lang angehört und ich sage, er hat ein starkes Schwergewicht. Diese Beobachtung, die ich gemacht habe, werden die Herren Voltz und Broemel bestätigen. Es wurde darauf hingewiesen, wir hätten das Eisenbahnmonopol, und es wurde gefragt: Wer hätte den Mut, zu wünschen, daß wir es nicht hätten? M. H.! Wir haben es und müssen uns damit abfinden. Wir werden es auch nicht wieder los werden. Es wurde seinerzeit durchgebracht, indem man dem preußischen Landtage versprach, an Stelle der engherzigen Dividendensorgen der Aktionäre sollten allgemein-wirtschaftliche Interessen treten. Als ich das im Abgeordnetenhaus seinerzeit dem Finanzminister von Miquel vorhielt, erwiderte er: „Wenn man das damals versprochen habe, so hätte man das eben nicht glauben sollen; er sei nicht so dumm gewesen, daran zu glauben.“ Nun, ich war auch nicht so dumm; aber es ist doch recht bezeichnend, daß man jetzt mit denselben Argumenten kommt.

Und, m. H., alle diejenigen, welche die Geschäfte der Industrie zu führen haben, die in Bezirks- und Landeseisenbahnräten gekämpft haben für Tarifiermäßigungen, wissen doch, daß alle Versprechungen nicht gehalten worden sind, daß der Fortschritt in der Verbilligung der Tarife nicht erreicht worden ist. Diese Erfahrungen sind in keiner Weise verlockend, uns zu neuen Monopolen zu bestimmen. Wir haben noch einen goldenen Zustand, eine Konkurrenz gegen die Eisenbahnen, und das sind die Wasserstraßen (sehr richtig!). M. H.! Sehen Sie sich die Geschichte unserer Ausnahmetarife an. Ich habe es wiederholt schon ausgeführt: Wo sind die Ausnahmetarife geschaffen worden? Immer in Konkurrenz mit den Wasserstraßen! (Sehr richtig!) Und dort gehen die Tarife stellenweise herunter, weil es zu aufdringlich wirken würde, sie nicht etwas weiter auszudehnen. Aber tatsächlich sind die Ausnahmetarife immer in Konkurrenz der Wasserstraßen geschaffen worden. Das hat niemand geringerer als der frühere Eisenbahnminister Thielen anerkannt. Die Eisenbahn, das sei der trockene Bruder, und er könnte der nassen Schwester nicht dankbar genug sein, daß sie ihn vor Verknöcherung bewahre. M. H.! Das ist wirklich so! Aber wenn wir nun die Wasserstraßen, und nicht bloß diese, sondern den ganzen Verkehr darauf in die Hand des Staates legen — und es ist immer derselbe Fiskus, ob Eisenbahn oder Wasserstraße —, dann sind wir einfach der Bureaucratie

ausgeliefert. Und diese diktiert uns die Tarife nicht nach den Selbstkosten, sondern nach dem Grundsatz: *Tel est notre plaisir*.

Ferner haben wir die Erfahrung, daß die Gesetzgebung von den Parteien, die die Macht haben, im agrarischen Sinne ausgeübt wird. Herr Hamel schätzt das sehr gering ein. Aber die Gefahren sind größer als durch die einseitige Bureaucratie. Die Gefahren waren früher viel geringer als jetzt, wo wir im Parlament eine einseitige Interessenvertretung haben, die Handel und Industrie feindlich ist. Ich sehe also nicht ein, warum wir selber ins Horn stoßen und die Gegnerschaft verstärken sollen. Nun wird gesagt, das Staatsmonopol hat Schattenseiten, aber es ist das geringere Übel gegen das Privatmonopol. Das ist die alte Taktik, wenn man sagt: man muß das machen, um etwas Schlimmeres zu verhüten. Wegen eines, in absehbarer Ferne schwebenden Privatmonopols in den sauren Apfel des Staatsmonopols zu beißen, ist mir ein zu saurer Genuß. Ist es so gefährlich, und ist es nicht abzuwenden? Ich weiß, daß auf dem Rhein derartige Monopolgebilde bestanden, die höchst unliebsam gewirkt haben. Aber auch dagegen ist in der Resolution Vorsorge getroffen, indem wir die Schaffung einer gesunden Konkurrenz fordern. Wir beschränken die staatliche Schleppegelegenheit, aber ich habe nichts dagegen, wenn Sie das „nur“ streichen.

Mir wird niemand sagen, nach der Rolle, die ich darin gespielt habe, daß ich ein Freund der Truste und Privatmonopole sei; ich glaube, ich bin in diesen Kreisen der bestgehaßte Mann. Die Schifffahrt ist kein Gegenstand, der sich in ein Privatmonopol fassen ließe (Sehr richtig). Zu einem solchen gehört entweder ein besonderes Vorkommen des Rohmaterials oder ein Schutzzoll, wie das bei dem Zuckerkartell war, das in dem Augenblicke fiel, wo durch die Brüsseler Konvention die Prämie herabgesetzt wurde. Noch ein drittes Monopol ist möglich, wo man eine Konkurrenz aus dem Leben schaffen will. Wir haben eine Schifffahrt, die außerordentlich preisdrückend wirkt, nicht schuld der Reedereien, sondern schuld der Einzelfahrer, die um jeden Preis fahren. Auf der Elbe ist eine engere Konzentration gewesen, und wir sehen, daß jetzt die Konkurrenz wieder aufsteht. Nehmen Sie einen 600-t-Kahn; er wird 40 000 M kosten. Die Anzahlung, die darauf gemacht wird, ist minimal; das meiste bleibt stehen. Das Interesse der Werften geht dahin, möglichst viele Schiffe auf die Wasserstraßen zu setzen. Die Monopolfahrer liegt also nicht nahe. Ich bin nicht in der Lage, wegen dieser vermeintlichen Gefahr das Staatsmonopol zu schaffen. Das Privatmonopol hebt sich selbst auf durch die innere Konkurrenz. Aber wir wollen

nun Fürsorge schaffen: wenn es wirklich eintritt, soll der Staat kommen und gesunde Konkurrenz schaffen. — Dieses Staatsmonopol wird übrigens zur vollständigen Verstaatlichung der Binnenschifffahrt führen. Was Herr Hamel ausgeführt hat, führte dazu. Wie soll der Staat es machen, um die größte Leistung bei den Schleusen herbeizuführen? Wenn auch der Schleppdienst monopolisiert wird, so ist doch der einzelne Schiffer noch immer in der Lage, zu bummeln, wenn er nicht mit hineinbezogen wird. Haben Sie den nötigen Schleppdienst an den Schleusen, so wird das Bummeln aufhören. Herr Hamel schließt aus den Schleusen auf der oberen Oder, wo wir Zugschleusen haben. Die Schiffe schwimmen, ohne geschleppt zu werden, talwärts, und der Schleppzug muß bis zur nächsten Schleuse fahren. Ich bin außerordentlich dafür, daß man einen Schleppdienst von Schleuse zu Schleuse einrichtet und Dampfer dazwischen stationiert. Ich denke, daß kein konkurrierendes Interesse zwischen Wasserbau, Fiskus und Privatschiffern besteht. Diese und die Reedereien haben das größte Interesse daran, ihren Umsatz so schnell als möglich zu machen. Je länger das Schiff schwimmt, um so weniger werden die Reedereien arbeiten und um so kleiner ist der Verdienst. Hier ist also das gleiche Interesse auf seiten des Wasserstraßenunternehmers und der Schifffahrt. Ich habe ein großes Bedenken, daß bei einer Verstaatlichung der Binnenschifffahrt — (Hamel: Davon ist garnicht die Rede.) Das ist aber der erste Schritt. Wir sind auf dem Wege dazu.

(Hamel: Dann müßten die Schleusen auch von Privaten gebaut werden.)

Gothein (fortfahrend): Die Chausseen sind auch nicht von Privaten gebaut worden, und trotzdem bewegt sich der Privatverkehr darauf.

Wenn lediglich der Schleppdienst verstaatlicht würde, würden die einzelnen Wasserstände, die Flutwellen u. dgl. nicht derartig prompt ausgenützt werden wie jetzt, wo das Privatinteresse dabei im Spiele ist. Ich frage jeden Reeder; er wird sagen, das wird nicht in dieser Weise der Fall sein. Ich erkenne den guten Willen der ausführenden Organe an, aber eine Verwaltung kann nicht anders als bürokratisch verfahren. Es wird an einem bestimmten Tage, sagen wir am 1. März, die Umschlagstelle eröffnet, auch wenn die Schifffahrt schon 8 Tage früher begonnen hat.

(Hamel: Das ist nicht richtig!)

Sehen Sie die privaten Umschlagstellen an. Der Privatunternehmer will verdienen; der Beamte will seinen geregelten Betrieb haben. Das bürokratische Element kommt mehr zum Vorschein.

Herr Hamel sagt, wie könnten wir uns auf die Sache festlegen, ohne sie ausprobiert zu haben. Die Probe ist mir aber doch zu gefährlich. Wenn wir die Probe erst einmal machen, dann werden wir sie nicht wieder los. Die Probe mit der Eisenbahn können wir auch nicht wieder ein zweites Mal machen. Auf diese Brücke kann ich nicht treten; sie ist mir zu gefährlich.

Herr Hamel sagt ferner, was man von polizeilichen Verordnungen erhoffe, das trage die Katze auf dem Schwanz davon. Die Sache hat bloß einen Zweck für die Wasserstraßen, die einen lebhaften Verkehr haben. Aber es ließe sich schon machen, indem den Schiffen Nummern gegeben werden, wonach sie abgefertigt werden. Wenn einer den andern nicht vorbei lassen will, so wird schon die Konkurrenz dafür sorgen.

(Hamel: Das machen Sie mal!)

Sie rechnen mit dem passiven Widerstand der Schiffer. Einen passiven Widerstand gibt es bei verschiedenen Angestellten, den haben sich z. B. die Eisenbahnbeamten in Italien geleistet. Wir haben ferner den passiven Widerstand der Gehilfen im Buchdruckergerwerbe gehabt um Weihnachten, als sie eine Aufbesserung erzwingen wollten. Damit wird man in jedem Falle rechnen können, je mehr man dazu kommt, den Betrieb zu organisieren, je mehr dies notwendig ist, um das Schiff ordentlich auszunutzen und nutzbar zu machen, und je regelmäßiger sich der Betrieb vollzieht. Die Unregelmäßigkeit, die heute besteht, ist in erster Linie auf die Unregelmäßigkeit der Wasserverhältnisse zurückzuführen. Wir sind auf dem Oder-Spree-Kanal vollständig abhängig von dem Wasserstande auf Oder und Elbe; hapert es damit, so kommt es vor, daß auf Wochen der Betrieb still zu liegen kommt; kommt dann eine Flutwelle, so geht's wieder weiter. Die Anhänger des Schleppmonopols machen sich Illusionen, die in Wirklichkeit garnicht erfüllt werden können.

Herr Hamel hat gemeint, man solle eine mildere Form der Resolution wählen; ebenso ist Herr Abshoff der Meinung, sonst kämen wir in dieselbe Situation wie mit den Abgaben auf den Wasserstraßen. Die kommen vorläufig noch nicht; die Reichsverfassung und die Verträge mit den fremden Staaten stehen ihnen entgegen. Ich weiß nicht, ob Herr Hamel ein guter Prophet ist; für uns hat er jedenfalls nichts Gutes prophezeit. Aber es kommt oft

anders, als man denkt. Wenn wir ein staatliches Monopol nicht für zweckmäßig halten, dann haben wir ein großes Interesse daran, unsere Meinung klar und deutlich zum Ausdruck zu bringen und zu sagen, wie die Interessenten darüber denken. Das ist unsere Pflicht und Schuldigkeit. Wir sind konservativ und treten für das jetzt Bestehende ein. Herr Hamel hat uns einen Weg gezeigt, daß die Privaten sich vereinigen. Sie werden sich vereinigen für Schlepptarife, und der Staat wird die Sache ausnützen; das ist der Standpunkt, den er auch gegenüber dem Kohlensyndikat eingenommen hat. Der Staat soll Konkurrenz machen; leider hat er bloß die Vorteile für sich in die Tasche gesteckt. Er schreibt doch auch Verdienen mit einem großen V. Das ist die Situation. Wir stehen vor einer Gefahr; diese ist außerordentlich verschärft, weil der Sonderausschuß die Resolution gefaßt hat. „Was er weise verschweigt, zeigt immer den Meister des Stils“. Aber es ist doch für jeden, der will, zwischen den Zeilen zu lesen. Für uns gilt es, klipp und klar Stellung zu nehmen, damit die Anhänger des Monopols nicht alles daraus lesen können, was sie wollen. Deshalb bitte ich, bekennen Sie Farbe! Das werden uns später einmal alle Schifffahrtsinteressenten danken.

(Lebh. Beifall).

Der Vorsitzende: Die Diskussion nimmt Dimensionen an, daß ich befürchte, wir werden nicht fertig werden. Ich stelle anheim, ob wir nicht die Redezeit beschränken wollen.

(Zurufe: 10 Minuten).

Ich konstatiere, daß 10 Minuten akzeptiert sind.

Dr. Behrend: Zwei Resolutionen liegen vor, nachdem bloß von der letzten Resolution gesprochen ist. Es schadet nichts, wenn von dem Sonderausschusse der Dank ausgesprochen wird. Das geschieht in der Resolution, die vorgelegt worden ist. In der Resolution des Sonderausschusses kommt das Wort „Schleppmonopol“ nicht vor, und es wird in einem so ruhigen und sachlichen Tone geurteilt, daß man ein mit berechtigtem Mißtrauen erfüllter Mann sein muß, um gegen diese Stellung zu nehmen.

Ich halte dafür, daß auch die Resolution des Sonder-Ausschusses ihre Vorzüge hat, insbesondere, weil das Wort „Schleppmonopol“ bloß in der Überschrift und nicht in der Resolution selbst vorkommt. (Zwischenrufe: kommt vor.) Wenn Sie in dem Satze: „dazu dient vor allem ein einheitlich geregelter Schleppbetrieb“ das Wort einheitlich auslassen, dann wird die Resolution ein besseres Entgegenkommen finden. Wenn verlangt wird, daß der Schlepp-

betrieb ein einheitlicher sein muß, so ist es dies, was Herr Gothein als den Pferdefuß empfindet. Aber wir können doch der Kommission ihr Verdienst nicht abstreiten.

Zu der anderen Resolution möchte ich einige Bemerkungen machen, ohne den Wunsch, eine andere Fassung vorzuschlagen, zum Ausdruck zu bringen. Ich will nur sagen, wie ich mir diese Änderungen vorstelle. In erster Linie wäre der Ausdruck des Privatmonopols klarzustellen. Wenn man dem staatlichen das private Schlepptomopol gegenüberstellt, kann das, richtig verstanden, eigentlich nur ein Monopol sein, das der Staat nicht selbst ausübt, sondern einem Privatmanne überläßt. (Zurufe.) Lassen Sie mich nur ausreden, dann werde ich schon dazu kommen. Was gemeint ist, ist weiter nichts, als der Zusammenschluß der Privaten zu einem Ringe. Das braucht nicht immer ein Zusammenschluß zu sein. Es kann ein Privater die tatsächlich alleinige wirtschaftliche Macht besitzen, und doch wird sich durch die Ausübung dieser Macht nichts zeigen, was man mit dem Ausdruck „Monopol“ kennzeichnen könnte. Ich glaube, daß diese Form nicht hineingehört. Im Mittelalter sprach man von Monopolen und meinte damit die Gunst der Lage. Heut will der Kaufmann ebenfalls verdienen durch Ausnutzung der günstigen Lage. Wenn Sie das mit dem Ausdruck „Monopol“ bezeichnen, so finde ich das unrecht. Ich möchte mit dem Ausdruck „Privatmonopol“ die Form bezeichnen, die sich durch eine private Ringbildung charakterisiert. Ein Fehler ist die Frage der Einordnung der Mindest- und Höchstgeschwindigkeit auf Kanälen und kanalisierten Flüssen. Die wirtschaftliche Einordnung von Mindest- und Höchstgeschwindigkeiten ist wertvoll für freie Flüsse, z. B. für die Elbe. Ich verstehe nicht, daß wir Beschränkungen in dieser Beziehung aussprechen, wenn auch die talwärtsfahrenden Schiffe ausgenommen sein sollen. Auch das halte ich für keinen glücklichen Ausdruck, wenn es sich beziehen soll auf kanalisierte Flüsse. Dann ist ausgesprochen, in der zweiten Resolution, daß die Ringbildung eine Benachteiligung der Einzelschiffer bildet. Auch das halte ich nicht für das Endziel. Es kommt meines Erachtens weniger darauf an, ob die Einzelschiffer, sondern ob die Verfrachter, die dem Schiffer Waren liefern, benachteiligt werden. Ich wollte dies zum Ausdruck gebracht haben, halte mich aber nicht für verpflichtet, alle diese kleinen Wünsche zu formulieren. Mein Standpunkt besteht darin, daß ich Herrn Hamel nicht recht geben kann, wenn er meint, das Staatsmonopol sei unter gewissen, zwingenden Verhältnissen nötig. Er sieht schon diese zwingenden Verhältnisse in vielen Einzelfällen. (Hamel: Viele

habe ich nicht gesagt; sollte das der Fall sein, dann streiche ich es: Ich will sagen in manchen Fällen.)

Wir werden dazu übergehen müssen, wenn wir dazu gezwungen sind, wenn der Betrieb nicht mehr in einer Weise geregelt werden kann, daß er den Bedürfnissen der Verfrachter genügt. Ich kann dieser Notwendigkeit nach den Verhältnissen, die ich kenne, noch nicht zustimmen. Was ich wünsche, und weshalb ich meine Anerkennung der ersten Resolution nicht versagen kann, ist, daß sie eine Regelung des Schiffahrtsbetriebes fordert, und daß diese sehr notwendig ist, und daß man den Privaten, die jetzt und noch lange es brillant leisten können, nicht dringend genug den Wunsch ans Herz legen kann, diese zu regeln, und nicht zu scharf dagegen vorzugehen, denn das Privatmonopol ist weiter nichts als ein geregelter Schiffahrtsbetrieb.

Abgeordneter Broemel: Herr Hamel hat im wesentlichen das staatliche Schleppmonopol empfohlen vom Standpunkte der wirtschaftlichen Interessen und des Gemeinwohls. M. H.! Ich bitte Sie, den Blick zu lenken auf die Entstehung des staatlichen Schleppmonopols, soweit es zurzeit auf gesetzlicher Grundlage ausgeführt werden soll. Da ist von dem Interesse des Gemeinwohls gar nicht die Rede gewesen. (Sehr richtig!) Vom ersten Augenblick der ersten Kanalvorlage an bis zur Verabschiedung der letzten Vorlage habe ich an den Beratungen teilgenommen; ich bestreite jedenfalls, daß das Interesse des Gemeinwohls bei der Entscheidung der Frage des Schleppmonopols maßgebend gewesen ist. Das Schleppmonopol für den Kanal Rhein—Hannover ist eingeführt worden als eine agrarische Forderung, nicht mit verhüllten Phrasen, sondern mit unverhüllter Rücksichtslosigkeit, mit der Erklärung, daß durch eine hohe Bemessung der Schlepplöhne man in der Lage sein werde, soweit es sich nicht um die Ausführung landwirtschaftlicher Produkte handeln werde, den Verkehr ohne weiteres zu verhindern. (Hört, hört!) Ist das ein Vorgang, der uns ermutigen könnte, mit Vertrauen auf Regierung und Parlament zu sehen? Heißt das Berücksichtigung des Gemeinwohls? Es ist auch nicht richtig, was Herr Hamel angeführt hat, daß durch den Schlendrian der Schiffer die Einnahmen auf den Kanälen geringer werden, daß die Einnahmen nicht Verdienst wären. In dem ganzen Kanalgesetz ist der Grundsatz durchgeführt, daß sich Gruppen finden müssen, welche durch ihre Bürgschaft die Verzinsung und Amortisation gewährleisten müssen. (Zuruf: Ein Drittel!) Und nun bitte ich Herrn Hamel zu berücksichtigen, daß wir trotzdem auf der Forderung stehen bleiben, das Monopol, welches den ge-

regelten Betrieb einführen soll, nicht einzuführen. Die für die Einführung des Monopols eintreten, sind zugleich Vertreter der Gemeinden, die die Garantien übernommen haben. Wir handeln in dem vollen Gefühle unserer Verantwortlichkeit und nach unserer besten Überzeugung, daß ein freier Schiffahrtsbetrieb besser die Bedingungen erfüllen wird, die wir übernommen haben. Was Herr Hamel von den Übelständen auf dem Oder-Spree-Kanal und der oberen Oder ausgeführt hat, gebe ich nur insoweit zu, als es sich hier um bestehende Wasserstraßen handelt. Aber gerade, wenn wir unsere Stimme erheben, tun wir es für die Kanäle, die gebaut werden sollen, z. B. für den Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin, der von viel größerer Bedeutung ist als die Oder. Der Vorredner hat gesagt, eine Regelung des Schiffahrtsbetriebes ist notwendig. Kein Gegner des Monopols erklärt eine Regelung nicht für notwendig; jeder ist überzeugt, daß der Schiffsverkehr in strafferer Weise geregelt werden muß. Aber das liegt weit ab von der Forderung des Schlepptomopols. Herr Hamel hat ferner gemeint, der Verband solle sich bedenken, eine solche Resolution zu fassen, die vielleicht später im Interesse des Verbandes zu bedauern sein werde. Nun, wir wollen nichts anderes tun, als nach der gegenwärtigen Lage unser Urteil fällen, nach der Lage der wirtschaftspolitischen und technischen Verhältnisse. Wenn wir das tun, erfüllen wir unsere Pflicht, ganz gleich, wie später das Urteil darüber und das Urteil des Verbandes lauten mag. (Sehr richtig!) Herr Hamel weist auf das segensreiche Monopol der Eisenbahnen hin. Daß es nicht allein segensreich ist, ist außer Frage. Aber es ist eine andere Sache, wie wir damit fahren werden, wenn wir zu dem einen Monopol noch ein zweites haben werden. (Sehr richtig!) Gegen ein Privatmonopol, ob es nun ein Ring, oder sonst etwas sei, gibt es noch eine Hilfe, und das ist der Staat, aber gegen ein Staatsmonopol, das von einer bestimmten Partei betrieben wird, gibt es keine Hilfe. (Lebh. Beifall.)

Syndikus Hindenberg: Herr Gothein hat zweimal darauf hingewiesen, daß er in Beurteilung dieser Frage auf einem konservativen Standpunkte stehe. Ich möchte hervorheben, daß ich auf einem fortschrittlichen Standpunkte stehe; sonst mag es wohl anders sein. Ich brauche die Gesichtspunkte, aus denen die Resolution des Sonderausschusses entstanden ist, nicht genauer auszuführen. Hier haben wir uns noch mit einer anderen Resolution zu beschäftigen. Deren Gesichtspunkte scheinen mir nicht einheitlich zu sein. Wenn Herr Gothein das Monopol verwirft, so entspricht das seinen politischen Anschauungen, und wenn Herr Broemel sagt, wir wollen kein

zweites, so kann ich das gut verstehen. Aber damit ist die Beurteilung doch lange noch nicht erschöpft. Wir haben doch noch andere Gesichtspunkte, die wir im Sonderausschuß beachtet haben. Auch Herr Tonne hat trotz seines heutigen Telegramms noch andere Gesichtspunkte gelten gelassen. Man muß sich auf einen rein praktischen Standpunkt stellen und sich fragen, wie kann ich den neuen Kanal nutzbringend machen, zunächst für die kleinen Schiffer, für die kleinen Betriebe, für die Fabrikanten sowie für alle, die ein wirtschaftliches Interesse daran haben. Als der Antrag Zehnhoff im Abgeordnetenhaus vorkam, waren alle in unserer Gegend der Ansicht, wir wünschen nichts sehnlicher als ein Staatsmonopol (Oho!), rein aus der Erwägung, wir können dann unsere Güter billiger verfrachten, seien nicht gebunden und nicht abhängig von den großen Unternehmern. Die großen Unternehmer selbst haben andere Gesichtspunkte, besonders, wo die Herrschaft über bestimmte Produkte vorhanden ist. Herr Gothein hat dies nicht berücksichtigt, wenn er sagt, die Privatmonopole hätten den Keim der Zersetzung in sich. Dort jedenfalls nicht, wo man ein Naturmonopol hat; wo das allmächtige Kohlsyndikat diktiert, ist man verpflichtet, die Kohlen zu nehmen. Da hat man gesagt, wir berechnen die Eisenbahnfracht. Das ist geschehen in Offenbach. Die Stadt Hanau hat bei der Anlegung ihres Hafens schwierige Verhandlungen mit dem Kohlenkontor gehabt, um sich zu sichern gegen eine solche Übermacht, weil sie die Verfügung über das Rohmaterial haben. (Broemel: Und der Staat unterstützt das!) Wie stellen wir uns zur Staatsregierung? Können wir ihr vertrauen, daß sie diese Einrichtung so ausnützt? Oder stehen wir auf dem Standpunkte, daß der preußischen Regierung unter allen Umständen ein unbegrenztes Mißtrauen entgegengebracht werden muß? Sehr viel ist geredet worden über die preußische Eisenbahnpolitik. Ich verstehe auch etwas davon. Einmal wird gesagt, die Eisenbahnverwaltung treibe Fiskalismus. Sie wolle eine Rente, die mehr als 7% beträgt. Kommt ein Antrag auf Ermäßigung von Tarifen, so schreit die ganze Schifffahrt: wir werden konkurrenziert. Die Randstaaten Bremen und Hamburg schreien am meisten. Herr Gothein hat selbst in einem Gutachten, das mir zur Kenntnis gekommen ist, sich ausführlich mit den Beschlüssen beschäftigt, die der Sonderausschuß gefaßt hat, und sich selbst dafür ausgesprochen, wie es hier heißt, daß ein geregelter Schleppbetrieb eingeführt werden müßte. Aber er schlägt einen anderen Weg vor: polizeiliche Verordnungen und nochmals und nochmals Regelung der Geschwindigkeit, Vorschriften über die Distanzierung, hohe Geld-

strafen. (Gothein: Einverstanden!) Da können Sie eine ganze Gendarmeriebrigade links und rechts hinreiten lassen, die Wirkung wird nicht erreicht; Sie erzielen bloß schikanöse Wirkungen. Wir haben uns in der Resolution absolut nicht dafür ausgesprochen, daß unter allen Umständen der Staat das Monopol haben soll. Wir können uns sehr gut denken, daß durch einen Zusammenschluß der Schifffahrt dasselbe erreicht wird, oder daß der Betrieb in eine Hand gegeben wird. Ich wehre mich auch, so lange ich kann, gegen jedes Staatsmonopol. Aber es hat auch seine Vorzüge, und ich bitte, es nicht so schlecht zu machen. Ich exemplifiziere auf Breslau selbst. Hier sind drei Straßenbahnen, die sollen alle verstadttlicht werden. Da heißt es, die Kommune ist am glücklichsten, die solche Betriebe hat, die etwas abwerfen. Die Stadt, die das nicht hat, ist rückständig. Wenn der Staat das tut, dann schreit man über Fiskalismus. Entweder hier und da verurteilen, wenn ein solches Unternehmen in einer Hand liegt. Damit will ich nicht sagen, daß der Staat alles in seine Hand nehmen soll. Ich erwähne das nur, weil Herr Gothein das sagte. Das wäre ebenso, wie wenn eine Stadt Gas oder elektrische Kraft abgibt, und dann sollten alle Handwerke städtische Betriebe sein. Wir waren, noch ehe der Antrag am Zehnhoff in die politische Agitation kam, für den Kanal, weil wir Wert darauf legten, daß der Kanal Gesetz wurde. Wir haben zwei Abgeordnete hingeschickt, die nicht Gegner sind. Ich habe dabei im Vordergrund gestanden und habe stets den Gedanken betont, daß wir das Schleppmonopol haben wollen. Bei uns sind überall die Kaliverbände beteiligt. Die wollen, daß der Kanal seinen Zweck erreicht, und wir hoffen, daß ein glatter, geregelter Verkehr am ehesten dadurch gegeben ist, daß die Anlagen geschont und der Zweck erreicht wird. Die ganze Frage läuft darauf hinaus: Können wir das Vertrauen zur Staatsregierung haben, daß die Anlage so verwaltet wird, wie wir es wünschen? Das trägt einen Appell in sich, daß wir alles tun, den Einfluß auf den preußischen Staat zu gewinnen, daß diese Idee sich in diesem Sinne verwirklicht. Ich sehe keine Gefahr hierbei, daß wir nicht eine so zahme Erklärung fassen können, wie sie der Sonderausschuß gefaßt hat. Da ist nichts weiter gesagt, als daß eine Notwendigkeit sich ergeben kann, bei einer bestimmten Verkehrsentwicklung Einrichtungen zu treffen, die es möglich machen, einen einheitlichen Schleppbetrieb zu regeln. Deshalb möchte ich bitten, nicht über die Resolution zur Tagesordnung überzugehen und nicht die andere Resolution, die hier in Breslau entstanden ist, anzunehmen.

Der Vorsitzende: Gestatten Sie mir kurz eine Bemerkung. Der Herr Vorredner hat einen Gegensatz behauptet zwischen den Ausführungen des Herrn Tonne und dem heutigen Telegramm. Ich habe das Protokoll durchgesehen; ich finde nirgends eine solche Stelle. Wahrscheinlich hat der Herr Vorredner folgenden Satz im Auge gehabt: „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“. Oder eine andere Stelle: „Tonne (Magdeburg) ist gegen ein staatliches Monopol.“ Ich möchte also das richtigstellen.

Regierungsbauführer Dr. Havestadt: Ich war in der betr. Sitzung Protokollführer und kann mitteilen, daß Herr Kommerzienrat Tonne sämtlichen Beschlüssen zugestimmt hat. In einem Beschlusse nur sind zwei Herren dagegen gewesen und zwar Dr. Ruß und Geheimer Bau- rat Havestadt, mein Vater.

Der Vorsitzende: Die Beschlüsse des Sonderausschusses — das ist bereits wiederholt hervorgehoben worden — sind Kompromisse; in der Diskussion ist jedenfalls nichts Derartiges vorgekommen.

Generalsekretär Dr. Voltz: M. H.! Bei der beschränkten Zeit werden Sie es mir nicht übelnehmen, wenn ich auf Herrn Hindenbergs Ausführungen nicht genauer eingehe. Sie widerlegen sich von selbst. Ich bewundere bei den Erfahrungen, die wir mit den Eisenbahnen gemacht haben, sein weitgehendes Vertrauen, das er dem Staate entgegenbringt, daß dieser sein Monopol nicht in gleicher Weise ausnützen wird. Der einzige Kardinalpunkt ist: Wir wollen dem Staate nicht alle Macht in die Hände geben; nach den Erfahrungen mit den Eisenbahnen sind wir dazu nicht in der Lage und gewillt. Und wenn Herr Hindenberg meint, wir möchten doch die zahme Resolution annehmen, sie könnte nichts schaden, so möchte ich demgegenüber sagen, wir wollen gar nicht „zahn“ sein. Wir wollen wild sein und ganz kategorisch erklären: Wir wollen kein staatliches Schlepplmonopol.

Nun komme ich auf einzelnes, zuerst auf das mißverständliche Kohlenmonopol, ein Ausdruck, über den ich 10 Stunden, nicht 10 Minuten reden könnte. Ich begreife garnicht, wie man von einem Kohlenmonopol reden kann, da wir für viele Millionen Kohlen aus dem Auslande beziehen; das ist doch kein Monopol, wenn ich anderswo Kohlen herholen kann. Dann kam die Rede auf die Eisenbahn, und es wurde gefragt, ob wohl jemand da sei, der heute noch das Eisenbahnmonopol nicht haben möchte. Wenn Sie fragen, ob die-

selben Leute, die damals das Eisenbahnmonopol herbeigeführt haben, heute noch dafür stimmen möchten, so antworte ich: Nein, die meisten nicht! Wir würden jedenfalls nicht dafür stimmen! Das ist die richtige Fragestellung. (Sehr richtig!) Dann wurde viel vom Staatsmonopol und Privatmonopol gesprochen. Ich bin gegen jedes Monopol. Eine bestimmte Eisenbahnlinie hat ein Monopol. Das ist viel besser als das Staatsmonopol. Solange der Staat für gewisse Linien ein Monopol erteilt hatte, waren wir sehr zufrieden. Das Monopol wurde unter gewissen Bedingungen und Voraussetzungen unter Aufsicht des Staates erteilt, das war unsere Stärke. Wenn diese Bahn die Tarife nicht erfüllte, schrieben wir an den Handelsminister, und er hat uns geholfen. Jetzt ist der Minister aber selbst der Unternehmer, der Geld haben will.

Herr Hamel sagt, ein Monopol muß sein in manchen Fällen; da seien zwingende Gründe vorhanden. Nun, ist das der Fall, so wird's eben gemacht werden, dann müssen wir uns damit abfinden. Aber dann braucht man keine Resolution. Sind die Gründe zwingend, dann werden wir eben gezwungen werden.

Dann meint Herr Hamel, wir setzten uns in Widerspruch mit der zweiten Resolution. Ich sehe absolut keinen Gegensatz. Wir bekämpfen das Staatsmonopol, weil wir sagen, es schließt jeden Konkurrenzbetrieb aus.

Nun komme ich auf die polizeilichen Verordnungen. Ich sage offen, daß ich ein Freund davon bin. Eine gewisse Ordnung muß doch sein. Doch lassen wir Verordnungen beiseite, wir sagen bloß Vorschriften für eine angemessene Regelung des Verkehrs. Überall müssen allgemeine Vorschriften sein. Im großen und ganzen haben Sie sich ja unserer Resolution angeschlossen, das ist die Hauptsache. Die Bemerkungen des Herrn Behrend haben den Antragstellern Anlaß gegeben, einige redaktionelle Änderungen vorzunehmen. Die Resolution lautet also jetzt:

(Folgt Verlesung der abgeänderten Resolution.)

Strombaudirektor Hamel: M. H.! Gestatten Sie zunächst einige kurze Bemerkungen als Erwiderung gegen die Ausführungen der Herren, die vor mir gesprochen haben.

M. H.! Ich möchte zunächst über den Begriff des Gemeinwohls eine Bemerkung machen. Das Gemeinwohl stellen wir uns, und das ist eigentlich der Hauptgrund, weshalb wir in der Beschlußfassung über diese Frage so verschiedener Ansicht sind, in der Hauptsache sehr verschieden vor. Die Herren Wortführer des Kampfes gegen

das Monopol stellen sich — ich sage das ohne jede Nebenabsicht — das Gemeinwohl in der Form vor, daß Schiffahrt, Handel und Industrie möglichste Bewegungsfreiheit haben, ohne dabei zu berücksichtigen, daß hinter den Bergen auch noch Leute wohnen. Es liegt mir fern, mich für eine Partei ins Zeug zu legen. Aber, m. H., Sie müssen bedenken, daß die Agrarier doch auch Menschen sind, und daß die Sorge für sie einen Teil der Sorge für das Gemeinwohl ist. Wenn dieser prinzipielle Unterschied nicht wäre, wenn die Herren, die gegen das Staatsmonopol sind, nicht gerade berechtigterweise Hauptvertreter der Interessen, die ich genannt habe, wären, dann würden wir uns leichter verständigen. Wir haben bei alledem die technische Ausnutzung ganz vergessen; wir haben immer nur an die Gefahr gedacht, daß der böse Racker von Staat Handel, Industrie und Schiffahrt an den Ohren nehmen könnte. Aus diesem Gesichtspunkte sind die Herren in der Hauptsache gegen das Monopol und sprechen dabei vom „Gemeinwohl“. Ich konstatiere, daß das Gemeinwohl etwas Größeres ist. Wenn man das zugeben könnte — Sie können es nicht zugeben —, so möchte ich glauben, daß man darüber leichter einer Meinung werden könnte. Die politische Richtung influirt auch das Urteil: wie können wir technisch eine Wasserstraße am besten ausnützen? Dann ist gesagt, der Staat sei gar nicht berechtigt, bei den neuen Kanälen seine Gelder, die er hineingesteckt hat, zu verzinsen, weil die Interessenten dafür aufkommen müßten. Erstens trifft das für eine ganze Reihe von Kanälen nicht zu. Niemand hat etwas zu zahlen für alle Bauten an der Oder oberhalb der Neißemündung; auch hat keiner etwas zu zahlen, wenn ich nicht irre, für den Ausbau des Oder-Spree-Kanals. Aber wenn Sie diesen Satz auch gelten lassen, wenn man zugibt, daß der Staat kein Recht habe, für die Verzinsung zu sorgen, braucht man bloß dafür die Provinz und die anderen Interessenten zu setzen, und kommt zu demselben Ergebnis. Es ist doch selbstverständlich, daß die, die durch die öffentliche Meinung gezwungen sind, riesige Gelder in die Wasserstraßen zu stecken, auch ein Interesse daran haben, diese Gelder bis zu einem gewissen Grade wieder herauszuholen. Vorläufig sind wir zufrieden, wenn wir die Unterhaltung herausholen, und wenn ein geringer Prozentsatz gewonnen werden könnte aus dem Gesichtspunkte des Gemeinwohls, wie ich es definiere, so wäre das sehr wünschenswert, denn — und das ist der Unterschied, das kommt uns allen zugute. (Broemel: Was er hindert, stört uns alle.) Ich habe das nicht ganz verstanden! Ich habe die Empfindung, daß man von mancher Stelle her in diesem Saale überhaupt nichts hört; ich bitte

also um Entschuldigung, wenn ich nicht so antworte, wie ich sonst antworten könnte.

Wir sind alle Förderer der Schifffahrt, wollen es wenigstens sein; nichtsdestoweniger verhindern wir den Staat; Private finden sich dazu nicht. Warum bauen sie keine Schleusen? die nehmen Anstand, daß eine Verzinsung herauskommt. Machen Sie einmal die Umkehrung: Der Minister würde sagen, wenn ich meine Anlage nicht verzinst bekomme, so baue ich nicht. Wenn er keine Zölle erheben kann, so baut er keine Wasserstraßen mehr. Die Ordnung der Schifffahrtsverhältnisse geht nach der Richtung, die Möglichkeit zu schaffen, die Anlage wirtschaftlich auszunützen, finanziell aus den Wasserstraßen soviel herauszuholen als möglich. Das ist um so besser, als diese Absicht genau in der Richtung geht, die Wasserstraßen für die anderen nutzbar zu machen. Das ist noch gar nicht hervorgehoben worden. Die Summe von Kapital und Zinsen, die auf unseren preußischen Wasserstraßen durch Lotterei verloren geht, ist eine ungeheure: Ich meine darunter die aus der Vergangenheit überkommene Art des Betriebes; es ist unzweifelhaft, daß der Staat dadurch ungeheuer viel verloren hat. Dafür könnte man fast doppelt so viel Kanäle bauen, als wir jetzt haben. Wenn er nicht eine unbesiegbare Konkurrenz gegen die Eisenbahnen schafft, so liegt das bloß daran, daß die auf den Schiffen arbeitenden Leute nicht so ausgenützt werden, wie das in jedem anderen Betriebe sonst üblich ist. Nur aus diesem Grunde habe ich gesagt: 1. Eine Regelung des Verkehrs ist notwendig; 2. diese Regelung ist möglich. Ein Zwang muß eintreten. Wir haben einen Satz vergessen „ist eine Regelung notwendig.“ Diese Regelung ist weder durch Vorschriften, noch durch Polizeiverordnung zu schaffen; darum ist ein Monopol unter Umständen notwendig.

Noch ein zweites Wort, um meinen Standpunkt präziser zu kennzeichnen. Ich persönlich bin gegen ein Staatsmonopol. Ich habe an der Schifffahrtsstraße, an der ich zu arbeiten habe, genug und bin der Überzeugung, daß ein Monopol diese Arbeit ganz außerordentlich vermehren würde. Aber ich habe aus den Erfahrungen meiner Praxis die Überzeugung gewonnen, daß unter gewissen Umständen eine verständige Ausnützung der Wasserstraßen im wirtschaftlichen Betriebe nicht anders möglich sein wird, als indem man die Schifffahrt durch ein Monopol zwingt, fleißiger zu werden, als sie jetzt ist, und ich würde wünschen, daß diese Notwendigkeit in der Resolution zum Ausdruck gebracht wird.

Noch eine Bemerkung über die Eisenbahnen. Sie alle, die Linke

— nein die Rechte (Heiterkeit) hat sich mit meiner Idee identifiziert; die Linke hat sich gegen meine Idee ausgesprochen, als wenn wir alle zufrieden wären mit der Verstaatlichung der Eisenbahn. Daß manches daran zu wünschen übrig bleibt, ist Tatsache. Aber alle Länder, die die Staatseisenbahn noch nicht haben, Frankreich, Österreich, England, fangen mit der Verstaatlichung auch an. Alle gehen diesen Weg, trotz der Abneigung. (Broemel: Sie kennen es nicht!) Ich fürchte, die Sache geht mit dem Monopol in der Einschränkung, wie ich sie konstruiert habe, ebenso wie mit den Eisenbahnen. Wenn wir, weil es nicht anders geht, hier und da gezwungen sein werden, derartige Einrichtungen zu treffen, dann werden die Herren, die jetzt dagegen sind, auch dagegen reden. Die Herren, die jetzt in Österreich anfangen, Kanäle zu bauen, werden bedauern, daß sie nicht denselben Weg gegangen sind.

Kaufmann Adler-Breslau: M. H.! Wir haben aus der Philippika des Herrn Strombaudirektors Hamel entnommen, daß in der Schifffahrt auf der unteren Oder eine gewisse Unordnung eingerissen ist, daß die Mannschaften im Betriebe bummeln. Früher, als der Verkehr noch nicht die Höhe erreicht hatte, konnte man von Cosel-Oderhafen bequem in drei Tagen Breslau erreichen. Der Verkehr ist größer geworden; die Schifffahrttreibenden sind bemüht, dem Rechnung zu tragen, die Fahrzeuge heranzuschaffen. Aber jetzt kommt der casus belli, die Wasserstraße ist in ihrer Leistungsfähigkeit auf der alten Stelle stehengeblieben. Wir haben früher von Cosel bis Berlin 12 Tage gebraucht. Nie kann das Maximum an Dampfkraft ausgenutzt werden: das liegt daran, wenn ich als Schiffer an die Schleuse komme, so komme ich nicht durch, sondern muß daran warten.

Der Vorsitzende: Darf ich bitten, nicht zu sehr ins Detail einzugehen?

Der Redner fortfahrend: Die Regelung ist am besten, wenn alles an dem Knotenpunkte bewältigt wird. Die Schleusen sind nicht so, wie sie sein müßten, damit sie täglich 40—45 Schleusungen machen können. Im Durchschnitt werden es bloß 38—40 sein (Hamel: 75). Ja Fahrzeuge, aber Schleusungen nicht die Hälfte. Wir haben vor einigen Jahren ein Probeschleppen veranstaltet und gefunden, daß, wenn wir die Fahrzeuge von einer Schleuse zur andern gestoßen, so haben die Schleusen nicht bewältigen können, was die Dampfer herangeschleppt haben. Im Interesse eines geregelten Verkehrs gibt es bloß das eine: daß die Schleusen auf eine solche Leistungsfähigkeit

gebracht werden, daß sie sämtliche Fahrzeuge bewältigen. Das kann leicht geschehen, indem man sich alle Morgen von dem Schleusenmeister einen Bericht machen läßt, wieviel Schleusungen hast du geleistet von oben und von unten? Es geht bei den Schleusen sehr verschieden zu. Es gibt welche, wo die Beamten aufpassen und alles fertigmachen; dann gibt es andere Leute, die sagen, was ich nicht heute mache, mach' ich morgen. Die Schiffe, die von Cosel nach Neiße-Mündung etwa 12 Tage brauchen, können das auf so lange Zeit nicht vorher berechnen, wie tief sie laden können. Wissen sie aber genau, daß sie in zwei Tagen hingeschafft werden, dann können sie sagen, ich belade meinen Kahn mit 1,30, dann komme ich durch. Das Schleppmonopol soll uns aus der Klemme herausreißen. Die Schleusen sind ja gewissermaßen ein Staatsmonopol; aber sie leisten nicht, was sie sollen. Ich will mich verpflichten, die Schleusen so in Gang zu bringen, daß sie alles leisten, was vor sie kommt. Nur solche Leute kann man brauchen, die ihren Dienst verstehen. Sie sind auf der Schleuse und haben das Kommando. Dann gibt es eine passive Resistenz überhaupt nicht, die Schiffe werden vorwärts gebracht. Wir haben von Herrn Hamel gehört, daß die Schiffahrtstreibenden die allein Schuldigen sind. Der Schleusenstand beweist Ihnen, daß wir nicht die Schuldigen sind. Kommt der Schiffer an und sieht er eine Reihe von 40 Fahrzeugen vor sich an der Schleuse, so geht er natürlich in die Stadt. Dadurch entsteht eine gewisse Bummel (Broemel: In der Bummel treffen sich die Herren!)

Generalkonsul Manasse: Herr Hamel hat von dem Gegensatz anderer Erwerbskreise gegen Handel und Industrie gesprochen. Das ist richtig; der Gegensatz ist da und hat zu den Vorschriften geführt, die wir beklagen. Das ist auch der Grund, weshalb wir sie nicht als ein Zeichen der Kanalfreundlichkeit, sondern als ein Hindernis der Entwicklung betrachten. Wenn Herr Hamel sagt, wir dürfen diese Punkte nicht aus den Augen lassen, so ist das richtig für die allgemeine Tätigkeit des Staates, die gehemmt wird durch Rücksichten auf den Einfluß weiter Wählerkreise. Aber ich glaube nicht, daß diese Rücksicht auch von uns genommen werden muß. (Zuruf: Doch!) Wir sind ein wirtschaftlicher Verein, der es sich zur Aufgabe gestellt hat, die Schiffahrts-Interessen zu fördern und zwar ganz einseitig. Wir sind hierher gekommen, um eine Resolution zu fassen, die unsere Meinung ausdrückt, nicht die der Agrarier. Denn, wollten wir Rücksicht nehmen auf die mißgünstigen Kreise, dann kämen wir zu einer Schaukelresolution, die nichts bedeutete. Ich sollte mich täuschen, wenn nicht diese Meinung schon viel zu viel Geltung be-

kommen hat. Ich komme auf einen Wunsch von Herrn Hindenberg zurück, der es bemängelt, daß diese Gründe nicht in den Kreis unserer Betrachtung gezogen worden sind. Wenn die Herren die einzelnen Sätze lesen, so werden sie finden, daß der Nachsatz den Vordersatz aufhebt. Wir kommen auch nicht weiter mit dem Mittel, das Herr Behrend vorgeschlagen hat, denn ich finde immer wieder eine neue Einschränkung. Wir sind berufen, auszusprechen, was von dem Standpunkte der von uns vertretenen Interessen für die Bewirtschaftung der Kanäle erforderlich scheint, nicht Rücksicht zu nehmen auf die gegenwärtige politische Konstellation. Ohne weiteres will ich zugeben, daß wir eine andere Stellung einnehmen, als Herr Hamel haben wird und muß, aber wir stützen unsere Auffassung von diesen Dingen auf unsere eigene wirtschaftliche Erfahrung.

Was die Resolution Voltz ausdrückt, ist in den Beschlüssen enthalten, die wir zu der vorigen Tagung gefaßt haben. Ich wenigstens habe in meinen Erörterungen schon das ausgeführt, was Bezug hat auf den gegenwärtigen Punkt der Verhandlungen. Ich brauche daher nur ins Gedächtnis zu rufen, was durch ein Monopol für Schädigungen für unsere wirtschaftlichen Interessen zu befürchten sind und im Gefolge haben werden. Was die Verzinsung betrifft, so ist dieselbe unabhängig davon, ob wir ein Schleppmonopol haben oder nicht (Hamel: Eben nein!) Das ist unsere verschiedene Meinung! Wenn Herr Hamel weiter ginge und sagte, er verlange ein staatliches Schiffsmonopol, so würde ich das verstehen und bekämpfen. Ein Prophet bin ich ja nicht gerade, aber ich habe doch manches gesehen und glaube, mir ein Urteil gebildet zu haben. Wir glauben, daß für die Gewerbe, bei denen wir beteiligt sind, ein staatliches Monopol der Schleppschiffahrt ein Unglück sein würde. Es wird immer von dem Privatmonopol gesprochen. Ich möchte bemerken, daß das bloß auf einer Verwechslung beruht. Es ist schon ausgeführt worden, daß das Kohlsyndikat kein Monopol hat. Ein Monopol kann bloß bestehen auf einer vollständigen Beherrschung der Monopolmittel. Ein Privatmonopol kann nur bestehen auf einer vollkommenen Beherrschung der Produktionsmittel. Ein Schleppmonopol kann nicht bestehen; denn jeder kleine Schiffer kann fahren. Was bleibt da also übrig? Das Syndikat der Kohlenbesitzer, die ihre eigenen Kohlen andern Leuten nicht zur Verfrachtung geben, das sind doch nicht die Schleppdampfer, das sind die Kähne. (Hamel: Auch Dampfer!) Warum wollen Sie jemanden hindern, seine eigenen Frachten weiter zu führen. Wenn ich Kohlen wo

anders bekommen kann, dann ist es kein Monopol. Diese Sache ist höchstens ein Monopol der Besitzer der Ware, nicht der Schifffahrt. Ich glaube, daß Herr Hamel sich im Irrtum befindet; wie er das Schleppmonopol ausführt, das gibt eine Monopolisierung der Binnenschifffahrt überhaupt. Meines Erachtens haben wir alle Veranlassung, klar und so weit wie unsere wirtschaftliche Beobachtung geht, nicht so weit die Rücksicht auf die rechtsstehenden Parteien geht, zu dieser Frage uns zu äußern, ganz gleich, wenn der Staat an irgend einer Stelle etwas anderes beschließt. Eine Regelung ist selbstverständlich erforderlich, und polizeiliche Regelung denken wir uns nicht sehr angenehm, wenn sie nicht von Sachkunde gegeben ist.

M. H.! Glauben Sie, daß durch polizeiliche Regelung der Schnelligkeit, der Art der Schiffsgefäße usw., vorausgesetzt, daß sie vernünftig gehandhabt werden, eine Hemmung des Schifffahrtsbetriebes entstehen kann? Wir haben alle diese Einrichtungen an Stellen, wo ein viel lebhafterer Verkehr stattfindet, auf den Seestraßen. Wir haben die genauesten und schärfsten Bestimmungen für die Seefahrten, z. B. von Stettin aus. Da gibt es ganz bestimmte Vorschriften über das Ausweichen und dergl. Die Sache funktioniert tadellos. Die Behörden lassen sich überzeugen, wenn sich einmal Schwierigkeiten ergeben. Dieses Beispiel zeigt Ihnen, daß solche Vorschriften durchaus gangbar sind. Ich stehe auf dem Standpunkte, daß die volle Ausnutzung der Wasserstraßen nur durch private Konkurrenzkämpfe und dadurch, daß die Mittel je nach Bedürfnis gewechselt werden, gewährleistet wird, und daß diese Einrichtung auch für den Staat am besten nutzbar gemacht werden kann. Deshalb meine ich: wir müssen uns klar und entschieden dahin aussprechen, daß wir gegen alle Monopole sind. (Lebhafter Beifall!)

Ingenieur Abshoff: Ich hatte mir vorgenommen, auf verschiedene Bemerkungen zu antworten, aber ich glaube in Ihrem Sinne zu handeln, wenn ich dies mit Rücksicht auf die Zeit unterlasse.

M. H.! Wir sind hier im Deutsch-Österreich-Ungarischen Verbands für Binnenschifffahrt nicht eine einseitige Interessenvertretung. Das ist meines Erachtens nicht ganz richtig. Freilich vertreten wir die Interessen der Schifffahrt; aber schon aus der Zusammensetzung des ganzen Verbandes geht hervor, daß er nicht eine einseitige Vertretung der Schifffahrt oder des Handels oder der Technik ist, sondern allen diesen dienen soll. Von diesem Gesichtspunkte müssen wir ausgehen. Ich will davon Abstand nehmen, auf eine Reihe von Einzelheiten, die ausgeführt worden sind, einzugehen. Es handelt sich um die Fassung einer Resolution, die die Frage in gewissermaßen wissen-

schaftlichem Sinne zu behandeln hat, um eine Entschließung, die geeignet ist, praktische Schiffahrts- und Verkehrsinteressen zu vereinigen und zu verbinden und technische Momente und volkswirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Daß dabei der Staat als Vertreter der Allgemeinheit herangezogen werden muß, ist selbstverständlich. Von diesem Gesichtspunkte aus dürfen wir nicht so einseitig sein, wie dies von einer Reihe von Herren, die als Interessenten ihren Standpunkt betonen, geschehen ist. Die Resolution Voltz ist zu scharf, zu einseitig. Dagegen finde ich, daß im Gegenteil die Resolution des Sonderausschusses, von der gesagt wird, daß sie etwas nichtssagend sei, viel passender für unseren Fall ist, weil die Frage noch nicht genügend geklärt ist, und weil wir Dingen gegenüberstehen, die wir noch nicht aus der Erfahrung beurteilen können. Herr Voltz hat betont, er sei Gegner jedes Monopols, ich nehme mit Dank davon Kenntnis. Die Ausführungen des Herrn Hamel sind nicht so ohne weiteres von der Hand zu weisen. Ich stelle deshalb den Gegenantrag, daß nicht die Resolution Voltz, sondern die des Sonderausschusses angenommen wird, allerdings mit kleinen Änderungen, die schon angedeutet worden, so daß z. B. das Wort „einheitlich“ wegbleibt, daß man sagt statt angemessene Verzinsung „landesübliche Verzinsung“, und daß die Deckung der Betriebskosten mit hereingenommen wird. Ich halte es für richtiger, nicht die schroffe Stellungnahme einer Interessenversammlung zu wählen, sondern die den Verhältnissen besser angepaßte Resolution des Sonderausschusses anzunehmen.

Der Vorsitzende: Es liegt ein Antrag auf Schluß der Debatte vor; es sind noch vier Herren zum Wort gemeldet. Wollen wir diese noch hören?

Dr. Behrend: Zur Geschäftsordnung: Entweder es tritt Schluß ein und es redet niemand mehr, oder die Diskussion wird fortgeführt. Das ist im Parlament auch so. Denn wenn Schluß eintritt und vier Herren reden noch, so kann etwas gesagt werden, was wieder beantwortet werden muß.

Syndikus Hindenberg: Das ist kein logischer Gesichtspunkt daß man sagt, die Herren können noch zu Gegenreden Veranlassung geben. Ich bitte, daß der Versammlung mitgeteilt wird, wer die vier Herren sind, damit man weiß, wer von ihnen noch nicht zur Sache gesprochen hat.

Der Vorsitzende liest die Rednerliste vor.

Generalsekretär Dr. Voltz: Zur Geschäftsordnung: Es tut mir leid, Herrn Dr. Behrend widersprechen zu müssen. Ich bin der

Meinung, wir nehmen den Vorschlag an. Wenn Herr Behrend auch meint, im Parlamente geschehe das nicht, so muß ich doch sagen, daß man meist die Herren noch hört, gewissermaßen aus Gründen der Freundlichkeit, denn es sähe so aus, als ob ein Schlußantrag eingebracht worden wäre, um ihnen das Wort abzuschneiden.

Abgeordneter Broemel: Parlamentarische Gepflogenheiten empfehle ich überhaupt nicht als Muster. Das sage ich nach 24jähriger parlamentarischer Tätigkeit. Die Beschränkung der Redezeit auf 10 Minuten ist auch nicht parlamentarischer Brauch. Aber um abzukürzen, und damit wir endlich zum Schluß kommen, möchte ich vorschlagen, die Redezeit auf 5 Minuten zu beschränken.

Der Vorsitzende: Noch eine Bemerkung. Es war eine Fahrt in Aussicht genommen, welche nach der Versammlung stattfinden sollte. Jetzt ist's 4³/₄ Uhr ich weiß nicht, ob wir noch dazu kommen werden.

Strombaudirektor Hamel: Ich knüpfe an die Bemerkung des Herrn Vorsitzenden an. Zur Fahrt dürfte es schon zu spät sein. Würden die Herren die Güte haben, festzustellen, ob die Fahrt stattfinden soll oder nicht. Ich habe die Beamten, die mit dem Schiff warten, instruiert.

Abgeordneter Broemel: Wie lange kann die Fahrt dauern?

Strombaudirektor Hamel: In der Tat, die Zeit ist schon so vorgerückt, daß es kaum möglich ist. Die Fahrt muß um 6 Uhr zu Ende sein. Ich möchte empfehlen, von der Fahrt abzusehen.

Der Vorsitzende: Es scheint, als ob die Fahrt sich erübrigt.

Strombaudirektor Hamel: Ist die Fahrt also aufgegeben?

Der Vorsitzende: Es scheint so.

Strombaudirektor Hamel: Ich darf also den Kahn abbestellen.

Bergrat Gothein: Herr Hofrat Oelwein soll 10 Minuten sprechen, weil er sich noch nicht zu der Sache geäußert hat.

Hofrat Oelwein: Mitglieder des Ausschusses waren 6 Techniker. Außerdem hatte jeder Verbands-Verein das Recht, Sachverständige zu nominieren. Wenn die Herren nicht gekommen sind! Ich muß den Herren empfehlen, das ganze Protokoll zu lesen. (Zuruf: Auswendig zu lernen.) Ich habe den Eindruck, daß viele von Ihnen mit dem Gedankengange nicht recht vertraut sind. Ich selbst gestehe offen, daß ich mit dem Gange der Verhandlungen außerordentlich zufrieden bin. Ich verstehe, wie schwierig es war, eine einstimmige Resolution zu fassen. Man sagt, wir waren in Verlegenheit. Ich gebe das

Wort zurück. Sie sind in Verlegenheit je nach dem wirtschaftlichen und politischen Standpunkte, und jeder von Ihnen hat seine eigenen Anschauungen. Am besten wäre es, wir möchten 4 verschiedene Resolutionen annehmen.

Wenn Herr Gothein gesagt hat, daß wir von einem künftigen Schlepptomopol gesprochen hätten, so hat er zwischen den Zeilen gelesen. Ich glaube, das ist nicht der richtige Weg, und so würde auch Herr Kommerzienrat Tonne urteilen. Er war grundsätzlich gegen das Monopol, und daß er sich zuletzt mit unseren Anschauungen einverstanden erklärte, das war die Folge des Kompromisses, den wir schlossen, um zu einer einheitlichen Resolution zu gelangen. Ich mache aber niemandem daraus einen Vorwurf.

M. H.! Daß wir für den Schutz der Schifffahrt gesorgt haben, macht Ihnen folgender Passus begreiflich: „Die ausschließliche Berechtigung zur Ausübung des Schlepptdienstes darf kein höheres Erträgnis abwerfen, als zu einer angemessenen Verzinsung und Tilgung des hierfür aufgewendeten Anlagekapitals erforderlich ist.“

Wenn also wirklich ein Monopol eingeführt wird, soll es nicht ein Erwerbsmittel sein. Das Wort „Monopol“ scheint etwas in sich zu haben, was die Herren in Harnisch bringt. Wir haben keinen anderen Ausdruck gefunden. Wenn man gesagt hätte, ein „fest geregelter Schlepptbetrieb“, dann hätte das vielleicht weniger Anstand gefunden. Man hat das Kohlenmonopol negiert, sagen wir Kohlenkartell. Das ist doch aber nichts anderes in seiner Wirkung. Ich glaube, daß wir die Sache so vorgeschlagen haben, wie sie der Schifffahrt am dienlichsten ist, und daß wir alle Kautelen angenommen haben, um die Schifffahrt vor jedem Auswuchs zu schützen.

Abgeordneter Broemel: Herr Hamel hat sich veranlaßt gefühlt, uns vorzuhalten, daß sein Begriff vom Gemeinwohl freilich auf der höchsten Höhe stehe, daß wir aber einen Begriff des Gemeinwohls sehr viel geringeren Grades verträten. Hiergegen muß ich ausdrücklich und mit aller Entschiedenheit Verwahrung einlegen. Er hat gemeint, wir verträten in diesen Dingen, wo wir eine freie Bewegung fordern, die Interessen von Handel, Schifffahrt und Industrie. Ich erkläre, daß wir eine absolute Freiheit nicht fordern, sondern die Beschränkung der Freiheit durch staatliche Ordnung ohne weiteres anerkennen, wenn wir eine freie Betätigung von Schifffahrt und Industrie fordern. Nicht dieses ist unser Zweck, sondern es ist nur ein Mittel zur Hebung der geistigen, wirtschaftlichen und sittlichen Kultur unseres Volkes. So verstehen wir die freie Bewegung von Schifffahrt, Handel

und Industrie und haben die Überzeugung, daß bei einer vollständigen Übermacht staatlicher Gewalt unser nationales Leben einer Verkümmernng entgegenggeht unter dem Drucke bureaukratischer Maßregeln und parteipolitischer Interessen. Wir kennen kein besseres Mittel, dies abzuwehren, als indem wir eintreten für eine, das Leben erhaltende und weckende Freiheit wirtschaftlicher Tätigkeit. Ich möchte die Höhe der Anschauungen des Herrn Hamel über das Gemeinwohl nicht antasten oder bekämpfen. Aber von ihm fordere ich auch die Anerkennung, daß unsere Auffassung der seinigen keineswegs nachsteht.

Kaufmann Adler-Breslau: Ich glaube, daß wir keine andere Aufgabe haben, als unsere Interessen wahrzunehmen, und es würde z. B. im Bunde der Landwirte jeder dem Fluche der Lächerlichkeit verfallen, wenn er nicht die Interessen der Landwirtschaft wahrnehmen wollte. Die Industrie braucht Verkehrsfreiheit. Dieses Bedürfnis fühlt die Landwirtschaft nicht. Wir können nicht sagen, die Industrie ist stark genug. Wenn Herr Abshoff gesagt hat, daß aus Furcht vor einem Privatmonopol das Staatsmonopol gefordert werden müßte, so scheint mir das so, als wenn einer Selbstmord verübt aus Furcht vor dem Tode. Wir haben als Freunde der Schifffahrt gesprochen. Ich zähle selbstverständlich auch die Herren, welche für die Einführung des Monopols eintreten, zu den Freunden der Schifffahrt, ebenso wie die Gegner. An der Ehrlichkeit der einen wie der andern darf selbstverständlich nicht gezweifelt werden. Ich bemerke, daß sehr viel über die Sache gesprochen worden ist, ohne daß die Schifffahrt selbst zum Worte gekommen ist. (Widerspruch.) Ich glaube, es ist nicht die Schwäche der Sache, die sie zum Schweigen veranlaßt hat, sondern ihre Stärke. Sie hat gefunden, daß alle, die die Sache kennen, für sie eintreten, und deshalb braucht sie es nicht selbst zu tun. Trotzdem glaube ich, daß die Schifffahrt ihre eigene Wortführerin sein soll. Die heutige Debatte war sehr lehrreich. Herr Hamel hat erklärt, daß es voraussichtlich zu einem Schlepptomopol kommen wird, weil es dazu kommen muß. (Hamel: Nicht in der Allgemeinheit, sondern unter Umständen und an gewissen Stellen.)

Es fängt in beschränktem Maße an und wird dann nach und nach allgemein. Jedenfalls ist das kein Schaden, daß die Frage in unserem Kreise erwogen wurde und eine solche Lösung angenommen worden ist. Gerade deshalb dürfen wir nicht dem Rate folgen und die Sache zu milde beurteilen, sondern müssen uns möglichst bestimmt gegen die Einrichtung eines Monopols aussprechen. Und wenn uns

gesagt wird, daß wir sonst in Verlegenheit kommen werden, daß die Verhältnisse stärker sein werden als wir, so ist dies kein Grund, unsere Beschlüsse nicht zu fassen. Ich glaube daher, m. H., daß wir die Resolution so, wie sie von Herrn Voltz vorgeschlagen ist, annehmen sollen.

Bergrat Gothein: M. H.! Wenn der Herr Vorredner seine Verwunderung darüber ausgesprochen hat, daß so wenig Herren der Schifffahrt das Wort genommen haben, so darf ich annehmen, daß diese Herren mich zu den Ihrigen zählen. Ich stehe der Oderschifffahrt so nahe, daß ich mich dazu rechnen darf. Aber das darf ich auch für mich in Anspruch nehmen, daß ich nicht einen einseitigen Interessenstandpunkt, sondern den der Allgemeinheit hier vertrete. Immer im Leben habe ich mir dies zur Aufgabe gemacht. Ich nehme an, daß die Kenntnis der Schifffahrts-Angelegenheiten allen so geläufig ist, daß ein solches Mißverständnis, wie es Herrn Hindenberg mit der Distanzierung passiert ist, keinem andern Herrn begegnen wird. Es handelt sich darum, daß durch polizeiliche Maßregeln, die ziemlich einfach durchzuführen sein werden (Hamel: Einfach?). Jawohl; ich brauche bloß den Leuten Nummern zu geben. Herr Hamel hat gesagt: Die Interessenten bauen auch keine Wasserstraßen. Beim Mittellandkanal haben sie es bereits getan (Hindenberg: Nein!) (Hamel: Bei Oberhausen. Ich selber habe die Sache bearbeitet.)

Es ist vorgeschlagen worden, die Resolution des Sonderausschusses mit einigen kleinen Änderungen anzunehmen. Streichen Sie an der einen Stelle das Wort „einheitlich“, so ist Absatz 2 vollständig unverständlich und ganz unhaltbar. Entweder müssen wir die ganze Resolution annehmen, wie sie steht und liegt, obwohl sie widerspruchsvoll ist, oder wir können sie überhaupt nicht annehmen. Mit den Änderungen machen Sie etwas Unmögliches daraus. Dann ist befürwortet worden, die Resolution anzunehmen, weil sie nichtssagend ist. Aber, m. H., dazu sind wir doch nicht hergekommen, nichts zu sagen, sondern etwas Klares zu sagen. Weil die Resolution das Wort „Monopol“ nicht enthält — in der Überschrift steht's und in der Frage ist es gestellt; man ist darum herumgegangen, um das ominöse Wort nicht auszusprechen. Aber wir haben die Pflicht, klipp und klar eine deutliche Antwort zu geben, und deshalb dürfen wir nicht darauf verzichten, das Wort „Monopol“ auszusprechen. Das tut die Resolution Voltz, die ich Sie anzunehmen bitte.

Strombaudirektor Hamel: Eine persönliche Bemerkung! Ich

halte es für angebracht, zu erklären, was sich von selbst versteht, daß mir nicht die Absicht vorgeschwebt hat, an der Reinheit der politischen Auffassung zu zweifeln, wie sie seitens eines Teiles der Herren, die gegen das sogenannte Monopol gesprochen haben, zum Ausdruck gekommen ist. Ich bin Herrn Abgeordneten Broemel noch ganz besonders dankbar, daß er meine Äußerungen im übrigen anerkannt hat. Was ich sagen wollte, war: die Herren, die gegen das Monopol sprechen, haben zweifellos bei ihrem Vorgehen das Wohl der Allgemeinheit in dem Sinne im Auge, wie es Herr Broemel gekennzeichnet hat, daß nämlich auf dem von ihnen vorgeschlagenen Wege das jedem Patrioten am Herzen liegende Ziel des Wohles der ganzen Kulturentwicklung des Vaterlandes in wirtschaftlicher, sittlicher und sonstiger Beziehung erreicht wird.

Ich für meinen Teil habe eine eigene Anschauung nicht äußern wollen. Ich wollte bloß hervorheben, die Herren gehören einem bestimmten Kreise an und sind infolgedessen in ihrem Gedankengange bis zu gewissem Grade beeinflußt wie jeder. Nun gibt es andere Kreise, die andere Interessen haben und andere Absichten verfolgen, andere Mittel wollen, ohne daß man ihnen absprechen darf, das Wohl des Staates genau so selbstlos, rein und energisch zu verfolgen, wie die andern von einer anderen Seite. Weil das so ist, habe ich gesagt, sollten wir, die wir in diesem Falle über eine praktisch-technische Frage sprechen, bei unseren Erwägungen die Wege, auf denen wir das Wohl des Staates zu erreichen suchen, nicht allein in den Vordergrund zu stellen suchen, sondern die Gesichtspunkte der andern, die das Wohl des Staates ebenso ehrlich erstreben, auch gelten lassen. Das hatte ich im Sinne; wenn ich etwas anderes gesagt habe, dann nehme ich es ohne weiteres zurück. Es ist mir nicht eingefallen, die guten Absichten irgend jemandes auch nur mit einem Worte anzugreifen.

Syndikus Hindenberg: Nur noch einige Worte! Herr Gothein hat den Vorwurf gemacht, daß die Sonderkommission das Wort „Monopol“ nicht gebraucht habe, ein Vorwurf, als ob wir Gimpelfängerei treiben wollten. Wir haben das Wort Monopol nicht gebraucht, weil damit immer der Begriff der privatkapitalistischen Ausbeutung verbunden ist. Das wollten wir verhindern, und deshalb setzten wir das Wort „einheitlicher Schlepptrieb“. Das ist der Grund, weshalb das Wort nicht ausgesprochen wurde.

Der Vorsitzende: Die Rednerliste ist erschöpft. Wir werden zunächst über die Vorschläge des Sonderausschusses abstimmen.

Die Herren, die dafür sind, daß diese angenommen wird, bitte ich, das zu erkennen zu geben.

(Es werden 9 Stimmen dafür abgegeben.)

Wir machen die Gegenprobe!

(Es geschieht.)

Das ist unzweifelhaft die Majorität.

Strombaudirektor Hamel: Ich möchte mich ganz allgemein fassen; ich brauche mich um die Wortfassung nicht zu bemühen.

Ich möchte den Antrag stellen, daß die Absage ans Monopol in milderer Form stattfindet, vielleicht in der Form, daß wir dem Hauptgedanken zuerst beistimmen. A limine, fürchte ich, wird er abgelehnt.

Bergrat Gothein: Wir könnten in der Abstimmung über einen Teil gesondert abstimmen. Es würde den Wünschen des Herrn Hamel entsprechen, wenn über den Schlußabsatz getrennt abgestimmt würde.

Der Vorsitzende: Sie sind einverstanden, daß wir über den Schlußabsatz besonders abstimmen?

(Es erfolgt kein Widerspruch.)

Wir wollen also über die Resolution abstimmen mit Ausnahme des letzten Satzes.

Bergrat Gothein: Ich schlage vor, wir stimmen erst ab, ob der Schlußsatz gestrichen werden soll, und dann über die Resolution, wie sie sich gestaltet haben wird.

Der Vorsitzende: Soll der Schlußsatz im Sinne Hamels modifiziert werden?

(Das ist die Minderheit.)

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Das ist die Mehrheit.)

Jetzt stimmen wir über den Gesamtantrag Voltz ab.

(Es geschieht.)

Das ist die Mehrheit!

Ich bitte um die Gegenprobe!

(Das ist die Minderheit!)

Der Antrag Voltz ist daher angenommen.

Punkt 3.

Anträge der Mitglieder.

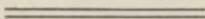
Der Vorsitzende: M. H.! Noch ein Wort! Bei dem letzten ordentlichen Verbandstage ist die Frage erörtert worden, wo der nächste ordentliche Verbandstag stattfinden soll. Ich stehe auf dem Standpunkte, daß diese außerordentliche Tagung nichts daran geändert hat. Es wurde bei den Beschlüssen von Stettin bestimmt, daß der Vorstand die Ermächtigung erhalten sollte, das weitere zu regeln. Ich bin der Meinung, daß sich an der nächsten Tagung durch die heutige nichts geändert hat. Stimmen Sie damit überein? (Es geschieht.) Die nächste Tagung findet also in Linz a. d. Donau statt.

Abgeordneter Broemel: Zur Geschäftsordnung! M. H.! Wir stehen am Ende langer und zum Teil sehr lebhafter Debatten. Wenn am Anfange unserer Debatten es vielleicht noch zweifelhaft sein konnte, ob in Gemäßheit des Statuts es zweckmäßig war, diese Tagung einzuberufen oder nicht, so kann am Schlusse derselben kein Zweifel darüber bestehen, daß die Verbandsleitung richtig daran handelt, daß sie die Tagung einberufen hat. Ich glaube, wir schulden der Verbandsleitung aufrichtigen Dank dafür. Wenn noch eine Einwirkung auf die Entscheidung in diesen wichtigen Fragen erreicht werden kann, war die jetzige Zeit die einzige, und die Hilfe, die der Verbandstag geleistet hat, war wirklich Hilfe zur rechten Zeit. Doch nicht bloß der Verbandsleitung, sondern auch der so außerordentlich geschickten, freundlichen, lebenswürdigen Leitung durch den Herrn Vorsitzenden müssen wir unsere Anerkennung aussprechen und unsern herzlichsten Dank sagen.

Ebenso haben wir der Vorbereitung der ganzen Veranstaltung, der sich eine ganze Anzahl von Breslauer Herren und nicht zum geringsten Grade Herr Generalsekretär Rágóczy in so dankenswerter Weise angenommen haben, unsern herzlichsten Dank auszusprechen. Ich darf Sie alle ersuchen, Ihre Zustimmung zu dem von mir ausgesprochenen Danke für den Herrn Präsidenten und seine Mithelfer durch Erheben von den Plätzen zu erkennen zu geben.

(Es geschieht.)

Der Vorsitzende: Ich danke für die freundlichen Worte und schliesse die Versammlung.



Anlage.

Zusammenstellung der Vorschläge des Sonder-Ausschusses und der Beschlüsse des Außerordentlichen Verbandstages.

A.

Zur Frage der Abmessungen der Kanäle und der Kanalschiffe.

I. Vorschläge des Sonder-Ausschusses.

1. Da einerseits auf einzelnen großen Strömen der Verbandsländer — Donau, Rhein und Elbe — nach wie vor eine Anzahl von besonders großen Schiffen verkehren wird, welche nicht die Bestimmung haben werden, dem Durchgangsverkehr von einem Flußgebiet zum andern zu dienen, und da andererseits selbst auf einigen Kanälen — wie z. B. den ungarischen Kanälen, dem Elbe-Trave-Kanal und voraussichtlich auch auf dem neuen Rhein-Herne-Kanal — wegen der örtlichen Verhältnisse Schiffe besonderer Abmessungen zugelassen werden müssen, so empfiehlt der Ausschuss nicht die Einführung eines Normschiffes mit der Bedeutung, daß dessen Abmessungen die größten, überhaupt zulässigen auf allen Hauptkanälen der Verbandsländer sein sollen.
2. Dagegen hält es der Ausschuss für den künftigen ungehinderten Durchgangsverkehr für erforderlich, daß alle Haupt-

II. Beschlüsse des Verbandstages.

Der Verbandstag dankt dem Sonder-Ausschusse aufs wärmste für die, die Frage der Abmessungen der Kanäle und der Kanalschiffe klärenden und vertiefenden Verhandlungen und spricht seine volle Übereinstimmung mit den gefaßten Beschlüssen aus.

wasserstraßen der Verbandsländer so eingerichtet werden, daß Schiffe von 8,0 m Breite, 65,0 m Länge — ohne Steuer gemessen — und 3,80 m Höhe über dem Wasserspiegel ungehindert auf ihnen fahren können. Bei 1,75 m Tauchtiefe haben diese Schiffe eine Tragfähigkeit von etwa 600 t, was für den Durchschnitt der wirtschaftlichen Bedürfnisse als notwendig und ausreichend erachtet wird. Es ist Sorge zu tragen, daß diese Tauchtiefe auf allen Hauptkanälen zulässig ist.

3. Bei der Prüfung der in Nürnberg 1898 beschlossenen geringsten Schleusen-Abmessungen erachtet der Ausschuß die nutzbare Kammerlänge von 67,0 m für das oben beschriebene Durchgangsschiff als ausreichend. Die lichte Torweite von 8,60 m ist aber auf 9,0 m zu erhöhen, weil die Erfahrung gelehrt hat, daß für den Verkehr von großen Schiffen ein verhältnismäßig größerer Spielraum in den Schleusenhäuptern zur Beschleunigung der Ein- und Ausfahrt und damit zur Beschleunigung des ganzen Kanalbetriebes notwendig ist. Aus dem gleichen Grunde müsse auch die kleinste Wassertiefe in der Schleuse, d. h. über dem Drempel von 2,50 m auf 3,00 m erhöht werden.

4. Hinsichtlich des Kanalquerschnitts in freier Strecke hat die Erfahrung gelehrt, daß einerseits ein trapezförmiger Querschnitt in leichtbeweglicher Bodenart sich nicht hält, und daß andererseits bei Kanälen mit Schnellbetrieb eine größere Wassertiefe unter dem Schiffsboden nötig ist, als seither angenommen wurde. Die neusten Übigauer und Berliner Modellversuche haben ferner für solche Kanäle ergeben, daß in Rücksicht auf den Schiffswiderstand muldenförmige Querschnitte mit möglichst steilen Böschungen den Vorzug verdienen. Der Ausschuß ist deshalb der Meinung, daß bei der Annahme einer Geschwindigkeit eines Einzelschiffes von 5 km in der Stunde und bei einem Verhältnis des eingetauchten Schiffsquerschnitts zum benetzten Kanalquerschnitt von 1:4,5 dem muldenförmigen Querschnitt in der Mitte eine Tiefe von mindestens 3,0 m gegeben werden müsse.
5. Unter festen Brücken, die den Vorzug vor beweglichen haben, wird eine lichte Höhe von 4,0 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstande für das allgeringste zulässige Maß erklärt. Der nutzbare Kanalquerschnitt ist möglichst ungeschmälert darunter durchzuführen.

B.

Zur Frage der zweckmäßigsten Zugkraft auf den neuen Kanälen.**I. Vorschläge des Sonder-Ausschusses.**

1. Zur wirtschaftlichen Ausnutzung der Kanäle bietet der elektrische Schiffszug vom Ufer das geeignetste Mittel.

Schleppen vom Wasser aus kann nur in besonderen Fällen in Frage kommen.

II. Beschlüsse des Verbandstages.

1. Der Außerordentliche Verbandstag dankt dem Sonder-Ausschusse aufs wärmste für seine, die Frage des elektrischen Schleppzuges vertiefende und klärende Arbeit.

a) Der Auffassung des Sonder-Ausschusses des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt, daß der elektrische Schiffszug vom Ufer aus das allein geeignete Mittel zur wirtschaftlichen Ausnutzung der Kanäle sei, kann **nicht** zugestimmt werden.

b) Vom Standpunkte der Sicherheit wie der Regelmäßigkeit und Schnelligkeit des Betriebes dürfte dieser — sofern das bei den, zurzeit bei dem elektrischen Schiffszuge vorliegenden, noch längst nicht genügenden Erfahrungen überhaupt gesagt werden kann — auf langen Kanälen mit nur seltenen Lade- und Löschröhrungen wesentliche Vorteile bieten, vorausgesetzt, daß die Verkehrsdichte seine hohen Anlagekosten lohnend erscheinen läßt.

c) Wo an Kanälen zahlreiche Lade- und Löschröhrungen bestehen oder zu erwarten sind, wird aber der Ladeverkehr durch den elektrischen Zug verteuert, erschwert oder gar in Seitenhäfen gedrängt und damit

2. Der Verkehr von selbstfahrenden Schiffen soll nicht ausgeschlossen werden, sofern sie die für den Betrieb und die Erhaltung des Kanals gebotenen Vorschriften erfüllen.
3. Es ist zu erwägen, ob bei Feststellung der Schleppgebühren auch der Schiffswiderstand berücksichtigt werden soll.

der wirtschaftliche Wert der Wasserstraßen beeinträchtigt.

d) In solchem Falle ist zurzeit der, den Lade- und Löschverkehr nicht behindernde Dampferschleppzug vorzuziehen, ebenso dann, wenn auf einer Wasserstraße Kanalstrecken mit offenen oder kanalisierten Flußstrecken oder Seen abwechseln.

e) Auf offenen kanalisierten Flüssen kann zurzeit ein Schleppzug nur durch Dampfer in Betracht kommen.

2. Auch, wo ein elektrischer Schiffszug vom Ufer aus besteht, ist der Verkehr anderweitig geschleppter oder mit eigener Kraft fahrender Schiffe zuzulassen.

3. Eine Berücksichtigung des Schleppwiderstandes bei der Erhebung von Schleppgebühren erscheint erforderlich.

C.

Zur Frage der Einführung des Schleppmonopols.

I. Vorschläge des Sonder-Ausschusses.

II. Beschlüsse des Verbandstages.

Der Außerordentliche Verbandstag des „Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt“ dankt seinem Sonder-Ausschusse für die, die Frage des Schleppmonopols und der Organisation des Verkehrs vertiefenden und klärenden Verhandlungen.

Er spricht aber in Abweichung von den vorliegen-

A.

1. Die Frage, ob das in Preußen für den künftigen Kanal Rhein-Hannover gesetzlich festgelegte Schleppmonopol auf den von der Donau zur Oder, zur Elbe und zum Rhein zu bauenden Kanälen 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.

2. 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

den Beschlüssen folgende Ansichten aus:

A., B. und C.

Zur größtmöglichen technischen Ausnutzung von Wasserstraßen erscheint ein Schleppmonopol nicht erforderlich.

Diese läßt sich vielmehr ebensogut durch den Erlaß und die sorgfältige Überwachung von (schiffahrtspolizeilichen) Vorschriften erreichen.

Insbesondere können auf den Kanälen Mindest- und Höchstgeschwindigkeiten, sowie auf ihnen und kanalisierten Flüssen der Schleppezwang vorgeschrieben werden, der jedoch nicht auf die mit der Strömung talwärtsfahrenden Schiffe auszudehnen ist.

Die Erstellung staatlicher Schleppgelegenheit ist nur dann zu befürworten, wenn durch private Ringbildung eine Benachteiligung der Einzelschiffer stattfindet; sie hat sich auf die Schaffung einer gesunden Konkurrenz zu beschränken.

Jedes staatliche oder private Schleppmonopol ist zu verwerfen, da dadurch der wirtschaftliche Wert der Wasserstraßen beeinträchtigt werden würde.

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.

10.00

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351806

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314603

POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

~~6890~~

356. 10.000.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351807

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314604

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351808

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314605

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351809

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314606

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351810

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314607

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351811

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314608

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351812

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314609

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351758

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299321

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351814

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351813

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314610

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000314611