

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000309188

11 - 7856

Was hat die Schweiz von der Fortführung der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee zu erwarten?

Vortrag

gehalten in der III. Jahresversammlung des Nordostschweizerischen Verbandes
für Schiffahrt Rhein-Bodensee am 1. Oktober 1911

von

Generalsekretär Rágóczy, Berlin

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt,
Schriftleiter der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“,
Generalsekretär des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes
für Binnenschiffahrt



Selbstverlag des Verbandes





11-351775

Druck von Huber & Co. in Frauenfeld

BPU-3-94/2018

Meine sehr geehrten Herren!

Wenn zwei Freunde aus ernster Veranlassung zusammenkommen, so werden sie in der Regel Geschäfte zu erledigen haben, Geschäfte, bei denen meist jeder einen Vorteil gegenüber dem anderen zu erzielen hofft. Wenn ich heute zu ihnen komme, aus dem deutschen Norden, dann kommt der Freund zum Freunde, der nichts gewinnen will an materiellen Gütern, sondern nur befestigen die bestehenden guten Beziehungen, der freundschaftlich die Hand drücken will an besonderen festlichen Tagen, der unter Umständen hilfreich zur Seite treten will, weil es von ihm gewünscht wird. Und wie vor wenigen Tagen Ihre Vertreter bei uns in Berlin auf der so eindrucksvoll verlaufenen Tagung des Deutsch-Österreich-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschifffahrt ihre Bereitwilligkeit zu erkennen gaben, mit uns in Deutschland, Oesterreich und Ungarn zusammenzuwirken zur Herstellung der angestrebten Verbindungskanäle zwischen den großen Strömen, — — ebenso bereitwillig nahen wir uns Ihnen hier in der Schweiz mit der festen Absicht, treu zusammenzuarbeiten zur Verwirklichung Ihrer Hoffnungen und Bestrebungen.

Und wenn an gewissen Stellen im Deutschen Reiche, wie z. B. im Vereine Deutscher Ingenieure, jüngst Zweifel geäußert wurden darüber, ob man Ihre Bestrebungen unterstützen solle, ob nicht etwa die Produktions- und Absatzverhältnisse für Deutschland stellenweise eine nachteilige Änderung erfahren könnten, — meine Herren, wir im „Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt“ stehen diesen Zweifeln ferne. Wir wollen unbekümmert um Sonderinteressen mit Ihnen eine neue Wasserstraße für unseren gemeinsamen Verkehr schaffen, in der festen Überzeugung, daß sie beiden Nationen zum Segen gereichen wird. Wir sind frei von der ängstlichen Abwägung des größeren oder kleineren Maßes von Vorteilen, die dem einen oder dem anderen Teile aus diesem Verkehrswege erwachsen werden oder können; wir sehen nur auf die kulturelle und verkehrsfördernde Wirkung, da fast jeder neue

Verkehr dem Versender wie dem Empfänger in gleicher Weise Vorteile bringt. Und wenn ich denn der ehrenden Aufforderung Ihres Herrn Präsidenten gefolgt bin und die Übernahme eines Referates für die heutige Tagung zugesagt habe, so tat ich es weniger in der Hoffnung, Ihnen neue Perspektiven eröffnen zu können, als in dem Wunsche, immer von neuem die Zusammengehörigkeit derjenigen Wirtschaftsgebiete zu betonen, die durch gemeinsame Wasserstraßen verbunden sind und somit besonders günstige Vorbedingungen für einen vorteilhaften Güteraustausch auf dem Wege der Binnenschifffahrt darbieten.

Und eigentlich hätte ich Ihnen auch heute um so weniger Neues vorzutragen, als gerade vor kurzem, gleich nach erfolgter Übernahme des heutigen Referates, von Ihrem rührigen Verbande ein so ausgezeichnetes Werk über die vorwüfliche Frage erschienen ist, das im Grunde genommen alle die aufgetretenen Zweifel beseitigt und auf alle Anfragen klare und bündige Antwort gibt. Im meine das inhaltsreiche Buch von Utzinger über die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen für die Schweiz. Wenn ich trotzdem heute vor Ihnen an dieser Stelle stehe, so geschieht es, weil es für die hiesigen Freunde einer neuen Wasserstraßenpolitik und für die Schifffahrts-Interessenten vielleicht doch von Bedeutung sein könnte, das Bekannte von anderer Seite, von unbeteiligter, wenn man so sagen will, zu hören, womöglich auch in anderem Gewande, in das die Erfahrungen aus anderen Stromgebieten verwoben sind.

Meine Herren! Ihr Land hat, trotz seines geringen Umfanges, im Rate der Völker Europas eine bevorzugte Stellung; die Schweiz hat einen guten Klang. Und wenn das ganze kultivierte Europa seit Jahrzehnten Ihre Berge und Täler aufsucht, um Erholung zu finden von anstrengender Geistesarbeit oder um zu genießen die Schönheiten Ihrer Seen und Flüsse, so dünkt dem Beschauer der schlanken Nachen des Ruderers ein lieblicheres Bild als der schnaufende Schlepper eines Transportzuges. Und wie wenige der zahllosen Schweizer-Reisenden werden inne, daß hier in der herrlichen „freien“ Schweiz ein Volk wohnt, das sich „unfrei“ fühlt

in wirtschaftlicher, besonders verkehrspolitischer Beziehung, das sich hinaussehnt aus der Abgeschlossenheit, die die Bergeshöhen bewirken, die Anteil haben wollen an den guten Dingen der Welt, an dem wirtschaftlichen Aufschwunge der Nationen, die an das weltbeherrschende Meer streben, an die See, die heute wie zu allen Zeiten vermittelt den Genuß zahlloser Güter, von Waren, die in der heutigen Zeit kein Kulturvolk entbehren kann. Und wenn auch sonstige Verkehrswege diese Güter heranzubringen vermögen, so erfordert doch der heutige scharfe Wettbewerb Aller gegen Alle gebieterisch die Verbilligung des Bezugs wie des Versands.

Das sind zwar allbekannte Tatsachen und allbekannte Ziele; aber ihre Nutzanwendung auf die Schweiz ist eine Notwendigkeit, wenn anders dieses Land seine Stellung unter den Nationen des europäischen Festlandes behaupten will.

Beachten wir nun kurz einige der hauptsächlichsten Verhältnisse.

Die Schweiz mit ihren $3\frac{1}{2}$ Millionen Einwohnern ist ein eigenartiges Land, eingebettet in das Herz Europas, mit dem höchsten Gebirge unseres Erdteils, mit vielem Ödland, mit zahlreichen Seen und Flüssen, die $\frac{1}{20}$ des Areals ausmachen; an den politischen Grenzen umgeben von vier großen Reichen von verschiedener wirtschaftspolitischer Struktur. Aber an dieser, sowie an der eigenartigen Kultur jedes dieser Länder nimmt die Schweiz infolge der Zusammensetzung der Bevölkerung und der historischen Entwicklung des eigenen Staates Anteil. So kommt es, daß hier alle die verschiedenen Kulturbestrebungen in den Nachbarländern Verständnis finden, und insbesondere, daß die Schweiz als das kleinere Gebilde Anschluß sucht an die Verkehrswege, die zu jenen Ländern führen. Und es ist daher auch vollkommen begreiflich, daß unser Freund Gelpke-Basel den großzügigen Plan entwarf, die Schweiz zum zentralen Mittelpunkte eines neuen nord-südlichen und ost-westlichen Weltverkehrs umzugestalten durch Ausbildung der vorhandenen Wasserstraßen und Schaffung neuer Kanäle, die die Schweiz mit dem Donau-, dem Po-, dem Rhein-, dem Rhone- und dem Marnegebiete in schiffahrtlicher Hinsicht verbinden sollen. Ein Durchgangsverkehr, wie wir ihn im früheren Mittel-

alter im Bodenseegebiete finden, soll so seinen Weg durch die Schweiz nehmen und diese mit befruchten.

So großes Verständnis ich diesen großzügigen Plänen und Bestrebungen auch entgegenbringe und so begreiflich diese Hoffnungen auch sind vom Standpunkte jeden Nationalpolitikers, der sein Vaterland zu der höchsten Stufe der Kultur und der wirtschaftlichen Macht emporzuführen trachtet, so möchte ich doch für meine Person glauben, daß es zweckmäßiger sei, das zunächst Erreichbare anzustreben.

Meine Herren! In Deutschland sind meines Erachtens ganz zu Unrecht die Gelpkeschen Pläne stellenweise phantastisch bezeichnet worden; an anderen Stellen dagegen hat dieses Programm, man darf das wohl offen aussprechen, Befremden erregt. Denn einmal befürchtet man, daß durch solche durchgreifende Änderung der Verkehrsbedingungen eine Reihe beachtenswerter Kulturmomente (Eisenbahnen, Schifffahrtbetriebe, Industrien) benachteiligt bzw. entwertet werden könnten, und dann, daß die für Herstellung der angestrebten Wasserstraßen erforderlichen Mittel die Kräfte der Schweiz übersteigen könnten.

Auf das letztgedachte Bedenken möchte ich es mir als Ausländer versagen, hier einzugreifen. Um so mehr, als der Entschluß zur Inangriffnahme großzügiger Kulturaufgaben nicht lediglich nach den gegenwärtigen finanzwirtschaftlichen Verhältnissen eines Landes beurteilt und von ihnen abhängig gemacht werden darf, sondern nach den Erfordernissen eines aufstrebenden Volkes.

Dagegen muß auf die Rückwirkung auf die Nachbarländer und auf die vorhandenen Verkehrswege und gewerblichen Verhältnisse im eigenen Lande Rücksicht genommen werden von dem Realpolitiker, der ja seinerseits nur reale Werte schaffen bzw. sie steigern will.

Und da möchte ich glauben, daß die schweizerischen Schifffahrtsvereinigungen ihre ganze Kraft konzentrieren sollten auf die eine Frage, auf das eine Ziel, auf den einen Wunsch: die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee.

Wenn die Schweiz bei diesen ihren Bestrebungen auf die Unterstützung der reichsdeutschen Kreise hofft, dann können gleichzeitig nicht wohl Kanalprojekte aufgestellt werden, die möglicherweise den Verkehr mit und in Deutschland benachteiligen. So ist

es denn mit besonderer Freude zu begrüßen, daß ihr geehrter Verein vor einiger Zeit den Beschluß gefaßt hat, sich in seinem Arbeitsprogramm lediglich auf die Frage der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee zu beschränken.

Und das ist in der Tat ein hohes Ziel, des Schweißes der Edlen wert!

Meine Herren! Der Rhein, der „Vater“ Rhein, wie er in Wort und Lied genannt wird, ist uns in Deutschland ein gütiger, fürsorglicher Vater, dem die ganzen Rheinlande bis an das Meerestade so Unendliches zu verdanken haben. Zwar straft er uns manchmal durch böse Hochwässer und schädliche Überschwemmungen; aber diese Ausbrüche seines Zornes ertragen wir geduldig und freuen uns seiner dauernden, segenspendenden Arbeit. Die Bedeutung der Rheinschifffahrt für die wirtschaftliche Entwicklung der Uferstaaten ist Ihnen gestern abend in dem Lichtbildervortrage vor Augen geführt worden, und bei der nachhaltigen Beschäftigung mit den Rheinschifffahrtsfragen, die hier in der Schweiz Platz gegriffen hat, darf der kulturelle Wert einer regelmäßigen Frachtschifffahrt als bekannt vorausgesetzt werden. Nur das Eine will ich in diesem Zusammenhange erwähnen, daß der Rhein an Leistungsfähigkeit jede Eisenbahnlinie in Deutschland übertrifft.

Denn während in Preußen die am stärksten befahrene Eisenbahnstrecke einen Jahresverkehr von 5 Millionen Tonnen aufweist, wurden an der deutsch-holländischen Grenze auf dem Rheine im letzten Jahre nach dem soeben erschienenen Jahresberichte der „Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt“ rund 30 Millionen Tonnen Güter verzeichnet.

Wir sehen also, daß die Eisenbahnen trotz ihrer vielen Ausnahmetarife nicht in der Lage sind, den Wettbewerb mit der Binnenschifffahrt erfolgreich auszuhalten. Nur im gebrochenen Verkehre, d. h. wenn die Güter an den Endpunkten der Schifffahrt auf der Eisenbahn weiterverfrachtet werden, und wenn, wie leider meistens auf den deutschen Staatseisenbahnen, dann die Ausnahmetarife nicht zur Anwendung kommen, dann tritt die Allgewalt des Staatseisenbahnsystems in die Erscheinung, indem sie die nutzbringende Verwertung des Wasserstraßenverkehrs für die Bevölkerung unmöglich macht. Ausnahmen von dieser betrüblichen Erscheinung sehen wir in Baden und Sachsen, wo in Mann-

heim und Kehl bezw. in Riesa an der Elbe ein wertvoller Umschlagsverkehr von der weit ausschauenden Verkehrspolitik der dortigen Staatseisenbahnen begünstigt wird, und hier sehen wir auch die Früchte einer solchen Staatskunst: nicht bloß zunehmenden Durchgangsverkehr, sondern auch steigende Zahl der Ansiedlung industrieller Unternehmungen, die die Steuerkraft der Plätze erhöhen und somit wieder für die Stadtgemeinden die Mittel schaffen für die Errichtung anderer gemeinnütziger Anstalten.

Hier in der Schweiz hat man bereits gelernt, aus diesen Erscheinungen Nutzen zu ziehen. Man begnügte sich nicht mehr mit den vielen Ausnahmetarifen, welche die badischen und die reichsländischen Eisenbahnen im Umschlagsverkehre von Straßburg und Mannheim für den Versand nach Basel gewährten — die Fortführung der Rheinschiffahrt bis Basel war zunächst das Ziel. Und, meine Herren, wenn noch vor wenigen Jahren in Deutschland schiffahrtkundige Männer diese Bestrebungen als halbe Utopien bezeichneten, so haben die Erfolge, die Tatsachen denjenigen Männern recht gegeben, die mit zäher Entschlossenheit ihren Weg gingen und heute ihre Mühen belohnt finden in dem Bestehen eines regelmäßigen Schiffahrtsverkehrs bis zum nördlichen Ausgangstore der Schweiz.

In derselben Weise, in demselben Werdegange wird auch die Weiterführung der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee erfolgen.

Zwar gibt es hier größere Schwierigkeiten zu überwinden: die Vielheit der staatlichen Interessen, schwierige Stromstrecken, Schutz der Naturschönheiten bei Beseitigung dieser Schiffahrtshindernisse und endlich auch die eigenen Eisenbahnen in der Schweiz.

Wenn die letzteren — und damit berühre ich wohl eine besonders brennende Frage — aus der Fortführung der Schiffahrt bis zum Bodensee eine Beeinträchtigung ihrer Einnahmen befürchten, so ist diese Sorge unbegründet; denn überall zeigt die Erfahrung, daß neben der Schiffahrt auch die Eisenbahnen ihre volle Beschäftigung finden; denn es ist ja eben der große, nicht hoch genug anzuschlagende Nutzen der billigeren Wasserstraße, daß sie vielfach erst neuen Verkehr ermöglicht, bisher unverfrachtbare Güter transportfähig macht, daß sie neue Siedlungen

gewerblicher Art veranlaßt und somit zur Erhöhung allgemeiner Wohlfahrt beiträgt.

Der bekannte französische Nationalökonom Colson sagt an einer Stelle seines Werkes *Cours d'économie politique*:*

„Une nouvelle voie de communication peut parfaitement ne pas couvrir ses charges, même en tenant compte des augmentations qu'elle engendre dans le rendement des voies anciennes et des imports et rester cependant une œuvre utile grâce aux bénéfices directs pour le réseau public.“

Und diese direkten Vorteile für die allgemeine Wohlfahrt sind es, die an anderen Stellen festgestellt worden sind. In einer dem preußischen Landtage 1904 bei der letzten großen Kanalvorlage vorgelegte Denkschrift hat die preußische Regierung für 20 verschiedene Wasserstraßen bzw. Häfen in ziffernmäßiger Weise den Beweis erbracht, wie infolge der billigeren Wasserfracht neue Industrien entstanden, vorhandene vergrößert sind, wie neue Arbeitsgelegenheit geschaffen wurde und Wohlstand eingekehrt ist. Für Karlsruhe hat der dortige Regierungsassessor Barck vor einigen Jahren in der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ nachgewiesen, daß die früheren ungünstigen Preisunterschiede für die wichtigeren Konsumartikel (gegen Mannheim) verschwunden sind seit der Eröffnung des Karlsruher Hafens, seit der Herstellung eines Anschlusses an den Rheinstrom.

Und wenn man nun sagt, ja, nur die Städte haben Vorteil von den Wasserstraßen — allerdings bauen diese in Deutschland wenigstens ihre Häfen auch auf eigene Kosten! — so ist diese Behauptung unbegründet. Ich habe 1908 an Hand umfassender statistischer Vergleiche für einen andern Rheinhafen, für Worms, nachweisen können, daß, wie die Stadt selbst, auch das Hinterland, also die landwirtschaftlichen Bewohner des Wormser Wirtschaftsgebietes, gleicherweise Anteil haben an den Vorteilen der billigeren Zufuhr von Konsumartikeln, die eben erst die Schifffahrt und die von den Städten geschaffenen Umschlagseinrichtungen ihnen gewährt.

Erforderlich ist allerdings zum Zwecke einer rationellen Ausnutzung der Wasserstraße die Schaffung von Verbindungsanlagen

* Colson, *Cours d'économie politique*. VI. Bd. S. 205.

mit der Eisenbahn; denn im Zusammenwirken beider Transportmittel erst kann für die Allgemeinheit der höchste Nutzen gewonnen werden. Und in diesem Falle befruchten sie sich auch gegenseitig. Ein mir erst neulich bekannt gewordener Fall aus der industriellen Praxis bestätigt dies. Eine Jutefabrik in Landsberg an der Warthe, einem rechten Nebenflusse der mittleren Oder, hat ihre ursprünglich an anderer Stelle geplante Niederlassung hier vollzogen, da hier Wasserstraße und Eisenbahn in engster Verbindung stehen. Und heute entfallen von den 10 Waggons Güter, die die Fabrik täglich empfängt oder befördert, 7 auf die Wasserstraße und 3 auf die Eisenbahn. Das Jahr bringt also der Eisenbahn durchschnittlich $3 \times 300 = 900$ Doppelwagen = 9000 Tonnen Güter, die sie ohne das Vorhandensein der Wasserstraße, ohne die Niederlassung der betreffenden Fabrik nicht hätte.

Nun meinen zahlreiche Gewerbetreibende, die Wasserstraßen seien nur für die großen Unternehmungen von Bedeutung. Der kleinere und mittlere Gewerbetreibende, der gemeine Mann habe kein Interesse an den Schiffahrtswegen, abgesehen von ihren Funktionen in der Personenbeförderung. In letzterer Beziehung habe ich schon einige Tatsachen angegeben, die dieser Behauptung widersprechen: Die Verbilligung der meisten Konsumartikel kommt **jedermann** zugute.

Nun ist es ja zutreffend, daß die Verbilligung der Frachten bei großen Schiffsladungen am meisten in die Erscheinung tritt, da die Kosten des Transportes nicht in demselben Maße wachsen wie die Größe des Schiffes, weil in der Binnenschiffahrt gerade im Gegensatz zu den Eisenbahnen die Generalkosten bei der einzelnen Fahrt im umgekehrten Verhältnisse zu der Ladefähigkeit des Fahrzeuges abnehmen. Ein Kahn von 600 Tonnen, der also 60 Doppelwagen, annähernd 2 Güterzüge, faßt, erfordert nicht viel mehr Unkosten an Unterhaltung, Reparaturen, Schlepplohn und Personallöhnen als ein Kahn von 400 Tonnen. Aber die großen Fahrzeuge — auf dem Rheine haben wir heute Kohlenkähne von 1000, 1700 bis 2500 Tonnen Tragfähigkeit — werden vorwiegend für Transporte in Frage kommen, die für Großbetriebe (Großhändler, Eisenbahnen, Schiffahrtsgesellschaften, Elektrizitäts- und Eisenwerke) die Rohstoffe heranzubringen haben. Die Allgemein-

heit wird auch in der Nordschweiz wohl mit Fahrzeugen mittlerer Größe rechnen müssen.

Zwar ist bei den Projekten für die auf der Strecke Basel-Konstanz anzulegenden Schleusen auf große Rheinschiffe ausdrücklich Bedacht genommen worden, und die Schweiz hat nach Utzinger 1907 bereits 21,8 Millionen Doppelzentner Steinkohlen aus dem Auslande — vorwiegend aus Deutschland — bezogen; aber diese werden ebenso wie die an Erzen, Getreide, Zucker, Tabak, Lebensmitteln, Vieh usw. meines Erachtens doch nicht so umfassend sein, daß man einen Verkehr auf 1700 Tonnen-Schiffen als die Regel erwarten darf. Dazu kommt, daß die Schweiz mehr Güter empfängt als versendet, daß sie, wie Deutschland in seiner Handelsbilanz, mehr Rohstoffe einführt und mehr Fabrikate exportiert. Daraus ergibt sich, daß die Fahrzeuge, die nach Basel-Konstanz-Lindau-Bregenz fahren werden, mehr Hinfracht als Rückfracht haben werden. Das wird aber wieder auf die Frachtsätze einwirken. Und so möchte ich vermuten, daß aller Wahrscheinlichkeit nach sich auch im Rheinverkehre nach und von der Schweiz die Verwendung sogen. kleinerer Fahrzeuge von selbst herausstellen wird.

Die These, daß auf Kanälen das 600 Tonnen-Schiff das rentabelste sei, und auf dem Rheine das 1700 bis 1900 Tonnen-Schiff, kann nicht allgemein aufgestellt werden. Alles Leben, besonders aber in der Privatwirtschaft ist relativ, ist abhängig von den besonderen Umständen, und diese Eigenart des Ortes, der Gegend, des Landes, der Bevölkerung, der Gewerbe ist es, die auch in der Schifffahrt entscheidend ist für die Wahl des Transportgefäßes.

Wir sehen auch auf dem Rheine heute noch neben den neuen Riesenkähnen, die unsere Bewunderung erwecken, Fahrzeuge von 3 bis 400 Tonnen Tragfähigkeit, die ihren Zweck erfüllen, die für den Stückgutverkehr bestimmt sind, für die Heranbringung der nach Übersee bestimmten Ladungen, für Sendungen, die in Antwerpen und Rotterdam in die Seeschiffe umgeladen werden. Und auch für andere hochwertige Güter, wie Getreide und Zucker, kommen die sogen. kleineren Fahrzeuge auf dem Rheine zur Verwendung. Ich muß allerdings befürchten, als rückständiger Verkehrspolitiker mit diesen Hinweisungen betrachtet zu werden. Indessen

die Beobachtung neuerer Vorgänge scheint mir doch recht zu geben. Die Leipziger Kanalinteressenten sind neuerdings aus ökonomischen Rücksichten allerdings zunächst von dem 600 Tonnen-Schiff auf das 400 Tonnen-Schiff zurückgegangen, wobei die Vergrößerung der Schleusen für 600 Tonnen-Schiffe bei späterem Bedarfe vorgesehen bleiben soll. Aber auch die Verkehrsbedingungen scheinen mir für Leipzig und dessen Hinterland mehr für ein 400 Tonnen-Schiff zu sprechen, da der Massenartikel Baumwolle, die für den Chemnitzer Bezirk in Betracht kommt, heute schon über Riesa an der Elbe (mit 600 bis 1000 Tonnen-Schiffen) bezogen werden kann im Hinblick auf die für Bremen-Chemnitz eingeführten Eisenbahn-Ausnahmetarife, und die Saale (mit dem anschließenden Kanale nach Leipzig) nur für 400 Tonnen Schiffe befahrbar ist.

Ebenso haben die Lahnkanal-Interessenten, die für ihren Hüttenbezirk mit Rücksicht auf die anschließende Rheinstrecke zunächst eine Kanalisierung des Flusses für 600 Tonnen-Schiffe angestrebt hatten, schließlich sich von mir davon überzeugen lassen, daß ein 400 Tonnen-Schiff selbst der sogen. Schwerindustrie vortreffliche Dienste für die Beförderung von Massengütern (Erze, Kohlen, Koks, Steine, Kalk) leisten könne, und sind dann schließlich auf ein 200 Tonnen-Schiff gekommen, nachdem sie den alten Finow-Kanal (Berlin-Stettin) mit seinen kleinen Abmessungen (170 bis 200 Tonnen-Schiffe) und seinem großen Verkehre (rund 2 Millionen Tonnen im Jahre) in Betracht gezogen hatten.

Wir sehen also, nicht die Größe des Fahrzeuges ist allein ausschlaggebend für die wirtschaftliche Ausnutzung der Wasserstraße bzw. für den Wert der Binnenschifffahrt, sondern eine Reihe von Umständen, die zusammen ins Auge zu fassen sind, die auch in ihrer Gesamtheit die Tarifbildung beeinflussen.

Für den Transport der Güter kommt aber außer diesen rein wirtschaftlichen Momenten in Frage ihre Eigenart, ihr Verhältnis zu Umfang und Gewicht, und daher muß für besondere Güter (Petroleum, Vieh, Koks) je nach ihrer Verpackung oder ihrer Empfindlichkeit wie bei den Eisenbahnen auch in der Binnenschifffahrt das Augenmerk auf die Herstellung von besonders konstruierten Fahrzeugen gerichtet werden. Solche Fahrzeuge finden wir auf Rhein, Elbe und Oder. Fingerzeige für eine diesbezügliche Konstruktion gibt z. B. auch die vom Deutschen

Staatsbahnwagenverband 1910 aufgestellten Gewichtsangaben für auf Eisenbahngüterwagen beförderte Güter, die als Mittelwerte für die Bemessung der Eisenbahnwagen, aber auch für andere Fälle wohl verwendbar sind.

Wenn nun zum Nachweis des großen Nutzens der Rheinschifffahrt für die Schweiz auf die Differenz zwischen den jetzigen Eisenbahntarifen und den wahrscheinlichen Rheinfrachtsätzen Rotterdam-Basel oder Duisburg-Konstanz oder Mannheim-Lindau hingewiesen wird, so können wir auf Grund zahlloser Erfahrungen in der Praxis ohne weiteres annehmen, daß für die hochwertigen Güter die direkte Wasserfracht der Eisenbahnfracht weit überlegen sein wird. Etwas anders wird es bei Massengütern sein, wo immer mit der Konkurrenz der Staatseisenbahnen gerechnet werden muß (Baumwolle geht von Bremen nach Chemnitz billiger mit der Bahn direkt als über Hamburg-Riesa auf der Elbe und von da mit der Bahn weiter nach Chemnitz, und Petroleum und Getreide gehen heute von Bremen nach Lindau zu fast gleichem Preise mit der Eisenbahn wie über Rotterdam-Mannheim auf dem Rhein und von da mit der Bahn weiter).

Die Tarifbildung ist ein Akt der Hoheitsrechte des Staates und unterliegt bekanntlich keinem parlamentarischen Mitbestimmungsrechte, und die Staatseisenbahnen in Preußen wenigstens haben sich nicht gescheut, stellenweise Ausnahmetarife einzuführen, die den Wasserstraßen gerade den Verkehr in Massengütern wegnehmen.

Überhaupt ist es mit der Tarifbildung auf den Eisenbahnen eine eigene Sache.

Der bekannte Eisenbahnpolitiker Acworth sagt darüber in seinem Werke:*

Die Bestimmung eines Eisenbahntarifs ist, mit einem Worte gesagt, eine Kunst und nicht eine Wissenschaft, und es ist dies eine Kunst, welche nach dem Ausdrucke Bagehots geübt

* W. M. Acworth, Grundzüge der Eisenbahnwirtschafts-Lehre (in der Übersetzung [Manzcher Verlag, Wien 1907] von Dr. H. v. Wittek).

werden muß in einer Art Zwielficht, in einer Atmosphäre von Wahrscheinlichkeiten und Zweifel, wo nichts ganz klar ist, wo manche Aussichten für viele Ereignisse bestehen, wo zugunsten verschiedener Fahrtrichtungen gar vieles vorgebracht werden kann, und wo nichtsdestoweniger eine Richtung entschlossen gewählt und unverrückt verfolgt werden muß.

Wir müssen bei unsern Binnenschiffahrtsbestrebungen auf diese Verhältnisse ein scharfes Augenmerk halten und alle Mittel und Hebel in Bewegung setzen, um in unseren Staaten ein freundschaftliches Einvernehmen mit den Staatseisenbahnen herbeizuführen. Beide müssen sich gegenseitig ergänzen und unterstützen; sie dürfen sich nicht bekämpfen.

Und daraus ergibt sich auch für die Bestrebungen hier in der Nordostschweiz die Lehre, die Bevölkerung davon zu überzeugen, daß die Eisenbahnen für Staat und Volk zwar höchst wertvolle gemeinnützige Einrichtungen sind, daß sie aber namentlich da, wo natürliche Wasserstraßen ihre Ergänzung finden in der Binnenschiffahrt, die jene entlastet von unrentablen, mühseligen, voluminösen Transporten, für die die großen Fahrzeuge auf den Wasserstraßen besser geeignet und in ihrer Transportleistung billiger zu arbeiten in der Lage sind.

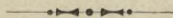
Meine Herren! Fassen wir das Gesagte zusammen, so ergibt sich für die Schweiz, namentlich für die Nordostschweiz, durch die Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee, die die Schiffahrtsstraße Basel-Konstanz um rund 150 km verlängert, eine Reihe von Vorteilen bei weiser Beschränkung in der Wahl der Mittel, bei der Verfolgung der Ziele, bei dem Zusammengehen mit den benachbarten Ländern und mit den vorhandenen Verkehrsanstalten. Eine Verbilligung des Bezuges der Rohstoffe und der Konsumartikel, des Versands von Fabrikaten, die Schaffung von neuen gewerblichen Ansiedlungen, die Steigerung des Exports und die Verbesserung der Handelsbilanz.

Werden die Aufgaben Ihres Verbandes erfüllt sein, dann wird auch das Bodensee-Becken den weiteren Anschluß nach Osten suchen; dann wird die wirtschaftliche Bedeutung dieses uralten Handels- und Kulturzentrums so zunehmen, daß auch der Donaustrom, der die Güter der fruchtbaren osteuropäischen Wirt-

schaftsgebiete für Mittel- und Westeuropa heranbringen soll, suchen und finden wird.

Dieses letztere Ziel ist eine der Aufgaben des jüngst erwähnten „Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschifffahrt“, auf dessen letzter Tagung, wie eingangs bemerkt, unser Freundschaftsbund eine neue Festigung erfahren hat.

Ihrem Vereine aber wünsche ich von Herzen baldige Erfüllung Ihrer Hoffnungen, Ihrem friedlichen Kampfe Heil und Sieg, Ihrem Lande Blühen und Gedeihen von der Fortführung der Rheinschifffahrt bis zum Bodensee.



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351775

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000309188