

Zur Lage der Binnenschifffahrt.

Auf den nordwestdeutschen Kanälen hat sich der Kohlenverkehr wesentlich gehoben, und es wird auch viel Umladung an den Seehäfen in Erzen usw. erwartet. Für die Verbesserung des staatlichen Schleppbetriebes wurden der Schiffsabteilung verschiedene Vorschläge seitens des Kriegsausschusses für die westdeutsche Binnenschifffahrt unterbreitet. Auch die Beschäftigung der Weserschifffahrt ist rege. In Mittel- und Ostdeutschland haben die letzten Tage den verschiedenen Stromgebieten so erhebliche Wassermengen zugeführt, wie man sie selten gesehen hat. Auf der Elbe kam es dadurch zunächst zur Einstellung des Schiffsbetriebes, die nun wohl auch für einige Zeit vorhalten und den kaum begonnenen Verkehr stören wird. Der Versand böhmischer Braunkohlen war bisher ziemlich schwach und ist neuerdings auch noch für Bahn- und Elbeweg der Regelung durch die sächsische und bayerische Kohlenausgleichsstelle unterstellt worden. Im Bergverkehr ab Hamburg wurden weiter die letzten Frachten notiert: Massengut Magdeburg 35 Pf., Dresden 69 Pf., Kohlen Berlin 36 bis 38 Pf. für 100 Kilogramm. Auf den Märkischen Wasserstraßen fand nach den Osterfeiertagen noch ein regerer Durchgangsverkehr statt, dem nun durch das Hochwasser der benachbarten Ströme vorläufig eine Beschränkung gesetzt ist. Die Ankünfte waren u. a. auch in Jüder rege und ebenso erfolgten alle möglichen Anbindungen im Stückgutverkehr. Im Verkehr über den Hohenjollerkanal ergab sich eine Sperre der Ostoberschleuse und der Finow-Schleuse in Hohensaaten wegen des Oberhochwassers; zum Verkehr diente nur noch in beschränktem Maße die Westoberschleuse dajelbst. Auch die Oder hat ganz beträchtliches Hochwasser, das, durch neue Zuflüsse vom schlesischen Gebirge verstärkt, einen sehr langsamen Verlauf nimmt. Demzufolge ist auch dort die Schiffsentwicklung gehemmt, und die Kohleanbindungen zum Umschlag in Cosel und Oppeln blieben gering, zumal fast gar kein Leerraum herankam. Die Kohlenfracht ab Cosel blieb auf 76 Pf. Oberpree, 72 Pf. Stettin, 104 Pf. Hamburg, alles für 100 Kilogramm, ab Oppeln 5 Pf. billiger. Für den Bergverkehr ab Stettin sind Ankünfte zu verzeichnen. Im Osten ist nunmehr die Schifffahrt ab Königsberg eröffnet, und auch der Schiffsbetrieb auf der polnischen Weichsel ist wieder aufgenommen.

Auf der Donau ist seitens der österreichischen und ungarischen Gesellschaft der Stückgutverkehr von Zemin nach Ruffschut auf-

genommen worden, wobei lediglich ungarische und bulgarische Stationen bedient werden. Im Donauverkehr traten auch neuerdings einige tarifliche Änderungen ein. Im ungarischen Eisenbahn- und Flußschiffsverkehr gelten ab 1. Mai 1917 neue Bestimmungen über Stempelgebühren der Frachtbelege, so kosten z. B. Sendungen im Flußverkehr bei 10 000 Kilogramm und darüber 120 Heller, sonstige Sendungen 30 Heller.

Um die im militärischen Interesse gebotene Entlastung der Eisenbahnen durch verstärkte Heranziehung der Wasserstraßen möglichst zu fördern, werden ab 20. April für Sendungen im Ausnahmetarif 6 (Braunkohlen usw.), die über See nach außerdeutschen Ländern gehen, die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) an Stelle der bisher niedrigsten Frachtsätze erhoben. Andererseits werden vom gleichen Tage ab die Ausnahmetarife 6 c, 6 f und 6 k (Steinkohlen usw.), soweit sie niedrigere Frachtsätze als die des Rohstofftarifs gewähren, an die Verwendung im Inlande zur Entlastung der Eisenbahnen durch verstärkte Heranziehung der Wasserstraßen und an die Abfuhr mit Landfuhrwerk, Kleinbahnen oder zu Schiff nach inländischen Verbrauchsplätzen gebunden.