

## Eisenbahnen und Wasserstraßen.

Von

Stadtbaurat Hahn-Neukölln.

Das weitverzweigte und sehr leistungsfähige Netz der deutschen Eisenbahnen hat den durch den Heeresbedarf bedeutend gesteigerten Verkehrsansprüchen während des Krieges lange Zeit in so vorzüglichem Maße genügt, daß große Zweige der Binnenschifffahrt vollständig vom Gütertransport ausgeschaltet werden konnten. Der stetig wachsende Bedarf der Heeresverwaltung, das Zunehmen der Bedürfnisse und der weitere Aufschluß der ausgedehnten besetzten Gebiete und der im Kriege starke Verschleiß aller Materialien hat jedoch den Verkehr, besonders seit dem letzten Herbst so sehr gesteigert, daß ein fühlbarer Mangel an Betriebsmitteln bei den Eisenbahnen eingetreten ist. Infolgedessen mußte zunächst die Zahl der Personenzüge vermindert, dann die Annahme von Gütern auf bestimmte Warengattungen beschränkt und schließlich die gesamte Güternahme für einige Zeit eingestellt werden.

Da alle Güter heute dringend an ihrem Bestimmungsort benötigt werden, so führt jede Verkehrssperre der Eisenbahnen zu erheblichen Uebelständen, die bei dem völligen Stilliegen der Binnenschifffahrt während des langen Winters schwer empfunden wurde. Bei Wiederaufnahme der Schifffahrt wird eine Entlastung der Eisenbahn und damit eine Besserung der augenblicklichen Verkehrsschwierigkeiten eintreten. Aufwirft sich jedoch die Frage, ob das freie Spiel der Kräfte allein ausreicht, um fernerhin während und bei Beendigung des Krieges so viele Güter von den Eisenbahnen abzulenken, daß ähnliche schwere Verkehrsstockungen wie im vergangenen Winter für die Zukunft vermieden werden.

Vor Ausbruch des Krieges vollzog sich die Teilung des Verkehrs zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen nach den Grundsätzen der verkehrspolitischen Wahrscheinlichkeit: Ließ für eine Verkehrsbeziehung sich der Nachweis erbringen, daß die Beförderung zu Wasser sich billiger stellte als auf der Bahn, so war auf Grund anderwärts gesammelter Erfahrungen damit zu rechnen, daß ein bestimmter Anteil des Gesamtverkehrs den Wasserweg wählte. Die Abneigung gegen die Verfrachtung der Güter zu Wasser verlor gegenüber den ökonomischen Vorteilen um so mehr, je größer der Frachtvorsprung wurde. Betrag der prozentuelle Anteil der Wasserfracht bei 15 pCt. Ersparnis z. B. 25 pCt. des Gesamtverkehrs, so konnte man bei 25 pCt. Ersparnis bereits mit über 50 pCt. und bei 40 pCt. mit über 90 pCt. Wasserfracht rechnen.

Hierin lag das Mittel, durch Tarifänderungen eine gewisse beabsichtigte Verschiebung des Verkehrs im Verhältnis der Bahn zur Wasserfracht hervorzurufen, zugleich aber war hierin auch der scharfe Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Schifffahrt begründet.

Der Krieg führte eine vollständige Umwertung aller Dinge herbei. Wirtschaftliche Fragen treten zurück. Es spielt bei den heute geltenden Preisen und dem geringen Angebot für alle Erzeugnisse kaum noch eine Rolle, ob an der Fracht durch Bezug zu Wasser ein Centesimales erspart wird. Entscheidend für die Wahl des Transportweges ist heute die Gewohnheit, der Anspruch auf Schnelligkeit und die Vermutung, daß die Beförderung auch tatsächlich erfolgt. Die Verkehrsteilung zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen ist jetzt nicht mehr das Ergebnis bestimmter Verhältnisse, sondern in weitgehendem Maße von zufälligen Verhältnissen abhängig. Die Tarifpolitik versagt bei der Regelung des Verkehrs. Das freie Spiel der Wirtschaftskräfte scheidet damit von selbst aus, und es wird unmöglich, eine beabsichtigte Entlastung der Eisenbahnen oder eine Heranziehung der Schifffahrt unter Ausnutzung des in dem Dienst gestellten Schiffsparks und seiner Mannschaften in einem gewollten Umfange zu erreichen, wenn nicht von einem bestimmten Tage an die Eisenbahnen für die Annahme gewisser Güter in wichtigen Verkehrsbeziehungen gesperrt und die Verfrachtung ausschließlich auf den Wasserweg verwiesen wird. Zuvor ist nach Zusammenschluß der Schifffahrtbetriebe oder nach Anmieten von Schiffsraum seitens der Bahnverwaltung und nach Festlegung bestimmter Tarife ein Fahrplan sowohl für den Massenverkehr als auch für den Stückgutverkehr aufzustellen. Der Betrieb ist von vornherein so umfangreich auszugestalten, daß auf dem Wasserwege ohne besondere Prüfung der Notwendigkeit der Frachtsendung der gesamte, von der Bahnbeförderung ausgeschlossene Verkehr aufgenommen werden kann. Der vorhandene große Schiffspark an Lastkähnen und Dampfschiffen reicht bei dem Daniederliegen der Bautätigkeit und der Personenschifffahrt nicht nur aus, die notwendige Entlastung der Eisenbahnen in vollem Umfange herbeizuführen, sondern ermöglicht auch, in den großen Verbrauchszentren der westlichen Wasserstraßen wie auch der östlichen Wasserstraßen, vor allem in Groß-Berlin, im Laufe des Sommers und Herbstes Vorräte, besonders an Kohlen, anzusammeln, die im kommenden Winter oder, wenn es bei Beendigung des Krieges gilt, die Bahnen für andere Zwecke freizumachen und zeitweilig für den allgemeinen Güterverkehr wieder zu sperren, zur Deckung des allgemeinen Bedarfs mit herangezogen werden könnte. Wo die Beschaffung der männlichen Bedienungsmannschaften auf unüberwindliche Schwierigkeiten stößt, müßten weibliche Hilfskräfte herangezogen werden. Wo die Umschlagvorrichtungen es gestatten, muß neben dem direkten Wasserverkehr auch der gebrochene Verkehr zwischen Eisenbahn und Wasserstraße eingeführt werden.

Fiskalische Erwägungen müssen bei der Frage nach der Teilung des Eisenbahn- und Schifffahrtsverkehrs während des Krieges ausscheiden. Der Kampf zwischen Wasserstraßen und Eisenbahnen muß ruhen. Maßgebend muß bei allen Entscheidungen nur der Gesichtspunkt sein, im Sommer und Herbst die Wasserstraßen in großem Umfange zur Bewältigung des Verkehrs heranzuziehen. Nur so können die schweren Störungen, die im letzten Winter durch das Stocken des Eisenbahnverkehrs in der Volksernährung und in der Gütererzeugung hervorgerufen wurden, für die Zukunft vermieden werden, nur so kann das deutsche Wirtschaftsleben am ehesten bei Beendigung des Krieges wieder vom Zwange befreit, wieder in geordnete Bahnen geleitet werden.