

20. 7. 1917.

## Ein Reformvorschlag für die Binnenschifffahrt.

Von

Otto Thomas, Berlin.\*)

Seit langer Zeit besteht die Absicht, der ohne Zweifel sehr aniederliegenden Binnenschifffahrt zu helfen. Alle interessierten Kreise, Schiffer-Verein, Schifffahrts-Gesellschaften usw. geben sich unaufhörlich die größte Mühe, der Privatschifffahrt auf die Beine zu helfen. Wenn man Reden und Ansichten von Interessenten vergleicht, die vor 20 Jahren und länger sich vornehmen ließen, mit denen der Jetztzeit, so muß man leider feststellen, daß die bisher aufgewendete Mühe eigentlich Zeitverschwendung war, denn zwischen den Klagen von einst und jetzt besteht fast kein Unterschied, eher kann man behaupten, daß es jetzt schlimmer aussieht als früher.

Ich spreche vorläufig nur von den Gebieten der Elbe, Saale, Oder und der märkischen Wasserstraßen. In Zukunft werden dabei auch die Verhältnisse des Rheins, der Donau, Weichsel usw. eine Rolle spielen, denn wenn nur erst die verbindenden Kanäle ausgebaut sein werden, werden auch Fragen, die jetzt nur die ersterwähnten Flüsse beschäftigen, ohne weiteres auch auf die anderen Wasserstraßen hinüberspielen.

Die Privatschifffahrt hat ja mit ihren Aufbesserungsbestrebungen naturgemäß die wenigsten Erfolge zu verzeichnen, obgleich es nicht an tüchtigen Fachleuten gefehlt hat, die mit dem besten Willen an die Bekämpfung der bestehenden Notlage herangetreten sind. Verfolgung von Sonderinteressen, Ausbeutung der Schiffer durch das Dazwischendrängen sogenannter Prokureure bei Abschluß von Geschäften haben jeden von fern winkenden Erfolg im Keime erstickt.

Daher wird es in diesen Kreisen nach weiteren Jahrzehnten wahrscheinlich auch nicht anders aussehen als jetzt, wenn nicht Hilfe von anderer Seite kommt, worüber weiter unten die Rede sein soll.

Aber auch die großen Schifffahrtsunternehmungen, welche teilweise mit großem Kapital arbeiten, haben nicht das erreicht, was angestrebt wurde; obgleich man hätte annehmen können, daß die Aufsichtsräte und Direktoren dieser Firmen als anerkannte Fachleute etwas Durchgreifendes zu schaffen in der Lage hätten sein müssen, noch dazu, wo die Banken, die teilweise mit großen Beträgen in der Schifffahrt beteiligt sind, ebenfalls das dringendste Interesse hatten, etwas Gutes zu erreichen. Ich denke da besonders an die drei Firmen Kotte, „Nordwest“, „Vereinigte Schiffer“.

Kotte und Nordwest lebten schlecht und recht nebeneinander hin, verdienten ein Jahr etwas und konnten bei bescheidenen Abschreibungen auch eine kleine Verzinsung des Anlagekapitals herauswirtschaften; es kamen aber auch Jahre, wo von einem Verdienst nicht die Rede war. Neben diesen beiden großen Unternehmungen bestanden und bestehen noch einige kleinere und kleine Firmen, die aber auch nicht glänzend dastehen. Eines schönen Tages erschien eine neue Aktiengesellschaft auf dem Plane (die „Vereinigten Schiffer“), welche Dampfer baute und eine Reihe Jahre gute Ertragnisse lieferte, weil die neuen Schiffe keine Reparaturen kostspieliger Art beanspruchten und die gesamte Organisation nicht viel kostete. Der Erfolg wurde auch mit auf Kosten der alten Firmen erzielt: letztere mußten die Frachtmunterbietungen der „Vereinigten Schiffer“ parieren, mit dem Endresultat, daß alle Gesellschaften nichts mehr verdienten.

Nun hoben die Sanierungsbestrebungen an. Neben Betriebsbeschränkungen, außerdem Hinausschieben von Reparaturen, wurden Koalitionen gebildet, um das Frachtenwerfen zu verhindern; es wurden die greifbaren Güterquantitäten nach einem besonderen Schlüssel verteilt, es wurden kleine Unternehmungen, die Konkurrenz boten, aufgekauft, und als das alles nicht half, entschlossen sich die Leiter der drei großen Gesellschaften, ihre Betriebe reslos zu verschmelzen. Wenn man dabei die Meinung der betreffenden Direktoren hörte, so war das Rätsel gelöst, das Uebel endgültig behoben, die Schifffahrt aus der Klemme und allen Beteiligten geholfen. Das Zusammenlegen der Geschäftsstellen brachte große Ersparnisse an Kontor- und Lagermieten, die Gehälter der Beamten beanspruchten trotz Aufbesserung der einzelnen Kategorien nicht solche Summen wie bisher, denn es konnte Personal erspart werden. An den Kohlenrechnungen wurden ebenfalls große Ersparnisse gemacht, denn wo bisher drei schlecht besetzte Dampfer die Strecken abfuhren, wurde dieselbe Leistung neuerdings von einem Dampfer bewältigt. Um die Kaufmannschaft und Spediteure nicht aufsässig zu machen, wurde eine sehr vernünftige Tarifpolitik betrieben, die Frachten also nicht etwa sinnlos in die Höhe getrieben.

Und doch wurde der beabsichtigte Erfolg nicht erreicht, obgleich aller Voraussetzung nach ein solcher nicht ausbleiben konnte.

Das lag daran, daß die Konkurrenz schon wieder vor der Tür stand. Kaum war die Fusion perfekt, da tauchte ein neues Unternehmen auf, und das alte Spiel begann von neuem, auch wieder mit demselben Erfolge. Keine Seite verdiente etwas, sondern man schwelgte in Unterbilanzen und übte sich in Aktien-Zusammenlegungen. Man sollte solche Kurzsichtigkeit nicht für möglich halten. Anstatt, daß nun endlich die Lehre aus der betrüblichen Vergangenheit gezogen würde, soll der alte Tanz wieder von frischem losgehen, denn neuerdings wird in den Blättern abermals Stimmung für Fusionen usw. gemacht.

Dabei wird zur Abwechslung nach dem Staate geschrien. Die Schifffahrt soll verstaatlicht werden, das soll helfen. Wo sollte das hinaus! Soll der Staat vielleicht alle Privatschiffer und sämtliche Schifffahrtsgesellschaften, Dampfervereinigungen usw. übernehmen und das Personal zu Staatsbeamten machen? Selbst wenn sich die beteiligten Uferstaaten (in Gemeinschaft mit Oesterreich) in Friedenszeiten zu etwas derartigem aufgeschwungen hätten, jetzt im und nach dem Kriege werden die öffentlichen Mittel jedenfalls nötiger für andere Zwecke gebraucht. Dabei wäre nicht zu verkennen, daß jetzt gar nicht ein so ungeeigneter Zeitpunkt für den Bundesrat oder das Reich wäre, der Frage näher zu treten, denn es ließen sich jetzt manche Dinge, an die im Frieden nur nach Lösung vieler Schwierigkeiten heranzukommen wäre, im Kriege kurzerhand ordnen, wie dies auf anderen Gebieten auch der Fall ist.

Dabei denke ich auch an die in Bildung begriffene Schifffahrtsgruppe der Heeresverwaltung, die trotz ihrer Jugend schon viel geleistet hat und die auch, in die Friedenszeit hinübergeleitet, nicht wieder einzugehen braucht, sondern entsprechend ausgebaut werden könnte. Eventuell könnte auch eine andere Zentralstelle, ähnlich der Eisenbahn-Verwaltung, für die Schifffahrt geschaffen werden.

Verstaatlichung muß ausgeschlossen sein, denn das ist aus pekuniären und sonstigen Gründen nicht möglich. Fusionen, und seien es solche durchgreifendster Art, helfen nur für kurze Zeit. Mein Vorschlag geht nun dahin, der Schifffahrt dadurch

zu helfen, daß die bestehenden Unternehmen sowie die Privatschiffer konzessioniert werden, dergestalt, daß das augenblicklich vorhandene Material an Kähnen und Dampfkräften, also der vorhandene Laderaum und die vorhandene Schleppkraft, nicht vermehrt, resp. erweitert, sondern nur ersetzt und betriebsfähig erhalten werden darf. Registriert und vermessen sind ja durch die Wasserbauverwaltungen alle Fahrzeuge, eine Aufnahme macht also keine Schwierigkeiten. Neue Konzessionen werden nicht erteilt, sondern die heranwachsenden Kräfte, welche z. B. als Bootsleute fahren, rücken nach besonderem Examen in die durch Tod usw. entstandenen Lücken in die Reihen der Schiffsführer auf, neuer Kahnraum und Dampfkraft wird nur zugelassen, wenn Bedarf vorliegt, worüber eine amtliche Stelle, der ein Stab von Fachleuten zur Seite steht, zu befinden hätte. Auf diese Weise würde gleich eine ungesunde Schiffbautätigkeit, an der die Werften gewiß kein Interesse haben, unterbunden.

Wird nach diesem Vorschlage gehandelt, könnte sich die Binnenschifffahrt in wenigen Jahren zu einem normalen Ertrag durchmausern, ohne daß von irgend einer Seite pekuniäre Aufwendungen zu machen wären. Befürchtungen, daß die Konzessionäre ihre Bäume in den Himmel wachsen lassen, bestehen nicht, denn die Eisenbahnen mit ihren vielfach unrationellen Ausnahmetarifen schieben da schon einen Riegel vor.

Auch für das Reich könnte dabei etwas abfallen. Es Heßen sich Neukonzessionen besteuern, sei es durch eine einmalige Zahlung oder laufende Abgaben. Es wird sich niemand weigern, für eine solche Konzession zu zahlen, da diese doch, nachdem die Frachten durch Numerus clausus sich allmählich gehoben haben, für gute Existenz bürgen leistet. Auch die Altkonzessionäre wären vielleicht, sobald nach Verlauf von einigen Jahren der erstrebte Erfolg sich zeigt, nicht abgeneigt, in irgend einer Form dem Staate eine neue Einnahmequelle zu eröffnen, wenn sie sehen, daß das Niederhalten ungesunder Konkurrenz ihnen ein ruhiges Arbeiten gewährleistet.

\*) Wir geben diese Äußerungen aus Interessentenkreisen wieder, ohne uns in allen Punkten mit dem Verfasser einverstanden zu erklären.