

werden kann, sondern daß zwei Staaten der Aufnahme widersprechen müssen¹⁾. Eine wesentliche Verbesserung besteht darin, daß die Fortbildung der Bestimmungen über die bedingungsweise zur Beförderung kommenden Gegenstände (Anlage 1) erleichtert ist. Diese Gegenstände spielen in der Industrie eine immerhin bedeutende Rolle, und die Technik macht ununterbrochene Fortschritte in ihrer Herstellung. Es war daher sehr unbequem und unter Umständen schädigend für die beteiligten Kreise, wenn eine Änderung, d. h. fast immer eine Erleichterung der Beförderungsbedingungen im internationalen Verkehr nur auf einer internationalen Konferenz bewirkt werden konnte, d. h., daß die Beteiligten oft jahrelang warten mußten, bis ihre Wünsche erfüllt wurden. Dieses Hindernis ist beseitigt durch Einsetzung einer besonderen technischen Kommission, die notwendige Änderungen selbständig, vorbehaltlich der Genehmigung der Vertragsstaaten, beschließen kann. Diese fachmännische Kommission ist schon im Mai 1925, also vor dem Inkrafttreten des geänderten I. U. G., zum erstenmal zusammengetreten. Die Dauer der beiden I. U. soll nunmehr unbegrenzt sein, mindestens sollen die Übereinkommen fünf Jahre in Kraft bleiben. Das Ausscheiden einer Verwaltung ist erst drei Jahre (jetzt schon ein Jahr) nach Vornahme der Kündigung möglich. Diese Bestimmungen beweisen, daß die Eisenbahnen und die Verkehrtreibenden nunmehr von der Unentbehrlichkeit dieser Verträge durchdrungen sind.

Über den Inhalt des I. U. P. ist Besonderes nicht zu sagen. Der neue Entwurf ist auf der Grundlage des Entwurfs von 1911 ausgearbeitet, und die meisten Bestimmungen sind denen der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung gleich. Das I. U. P. gilt nur da, wo direkte Personen- oder Gepäcktarife bestehen; die Möglichkeit des Anschlusses von Schifffahrtslinien und Kraftwagen ist auch im I. U. P. vorgesehen. Die Bestimmungen über die Organisation usw. sind denen des I. U. G. wörtlich gleichlautend, und das Zentralamt erstreckt seine Tätigkeit auch auf das neue Übereinkommen. Eine auch äußerliche Vereinigung der beiden Übereinkommen ist in Aussicht genommen. Die Konferenz von 1923 hat sich offenbar nicht die Zeit nehmen können zu dieser mehr redaktionellen Arbeit.

Fassen wir die Ergebnisse der vorstehenden Erörterungen zusammen, so sehen wir, daß sehr bald nach Beendigung des Kriegs in ganz Mitteleuropa das lebhafteste Bedürfnis entsteht, die durch den Krieg zerstörten Verkehrsverhältnisse wieder in Ordnung zu bringen, ja sie zu erweitern und zu verbessern. Alle nationalen Gegensätze treten diesem wirtschaftlichen Bedürfnisse gegenüber in den Hintergrund. Wir sehen aber ferner, daß diese Bestrebungen schon bald gewisse praktische Ergebnisse gehabt haben. Hierher gehört zunächst die aus freien Entscheidungen der Eisenbahnen hervorgegangene Verbesserung des Wagenumlaufs durch Wiederherstellung des Wagenübereinkommens des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und die Ausdehnung des Übereinkommens auf fast ganz Europa. Hierher gehört ferner die Gründung des internationalen Eisenbahnvereins. Ob diese Gründung einen dauernden Fortschritt bedeutet, ist mir zweifelhaft, solange daneben der gleichen Ziele verfolgende Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen fortbesteht. Ich würde es für richtiger nicht allein im deutschnationalen, sondern auch im allgemein wirtschaftlichen Interesse gehalten haben, wenn nicht

¹⁾ Bisher sind alle Neuaufnahmen einstimmig erfolgt. Mir ist nur ein Fall bekannt, in dem die Aufnahme an dem Widerspruch eines Staates, des Deutschen Reiches, mit Recht gescheitert ist. Ein solcher Widerspruch würde jetzt zur Ablehnung der Aufnahme nicht mehr genügen.

ein neuer Verein gegründet, sondern der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen durch Anschluß der übrigen europäischen Eisenbahnen erweitert werden und dadurch die Einheitlichkeit auf diesem Gebiet aufrecht erhalten, das Arbeitsfeld vergrößert und eine fortschreitende Entwicklung dieser segensreichen Einrichtung gesichert wäre. Ein Fortschritt, weniger für den deutschen als für den mitteleuropäischen Verkehr ist die auf Anregung des Völkerbundes beschlossene und bereits in Kraft getretene Vereinbarung über die Erleichterung der Durchfuhr. Einen Fortschritt bedeutet ferner, ungeachtet der mancherlei Bedenken gegen gewisse Änderungen, die von den Berner Konferenzen vereinbarte Neugestaltung des Internationalen Übereinkommens über den Güterverkehr und der Abschluß des Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr. Es ist zu hoffen und dringend zu wünschen, daß diese Übereinkommen bald von einer genügenden Anzahl von Vertragsstaaten ratifiziert werden und in Geltung treten. Die unausbleibliche Folge wird für Deutschland die Änderung einiger Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und die Umarbeitung der Eisenbahnverkehrsordnung sein. Daß daneben die wiederum vom Völkerbund angeregte Vereinbarung der Internationalen Eisenbahnrechtsordnung in Kraft tritt, ist für Deutschland von keiner erheblichen Bedeutung.

Also — teils erreichte, teils vorbereitete Fortschritte im internationalen Eisenbahnverkehr. Schmerzlich ist, daß dem Deutschen Reich die wirklich führende Stellung auf diesem Gebiet, wenn nicht entzogen, doch diese Stellung zweifellos eingeschränkt ist. Es wird die Aufgabe der deutschen Verkehrspolitik sein, diese Stellung zurückzuerobern. Daß solche wirtschaftlichen Zusammenschlüsse, die die Völker räumlich und persönlich einander näherbringen, auch von politischer Bedeutung sind, d. h. daß sie beitragen zur Abschaffung der Kriege, zur Befestigung des Friedens, das habe ich früher geglaubt. Der Weltkrieg hat diesen Glauben nicht nur erschüttert, sondern vernichtet. Das Zeitalter der Eisenbahnen hat nicht verhindert, daß während des Kriegs Zustände geherrscht haben, die an die schlimmsten Zeiten des Mittelalters erinnern, und daß die Völker sich mit einer früher nie dagewesenen Erbitterung bekämpften haben. Und diese Zustände haben heute noch kein Ende gefunden. Das darf uns aber nicht abhalten, immer weitere Fortschritte im Verkehrsleben zu erstreben.

Grundfragen der deutschen Binnenschiffahrtspolitik.

Von Dr. A. F. Napp-Zinn, Privatdozent an der Universität Köln.¹⁾

Vorweg einige allgemeine Sätze über das Verhältnis von Wirtschaftspolitik und Wirtschaftswissenschaft! Werner Sombart äußerte sich vor einiger Zeit, man vermöge noch nicht zu sagen, ob die Stimischung, die die heutige Wirtschaftspolitik kennzeichne, Äußerung eines bewußten Bekenntnisses zu einem „gemischten“ System oder nur Ausdruck der inneren Zerfahrenheit der Staatsleiter sei. Sie trete darin zutage, daß die Wirtschaftspolitik unserer Tage sowohl universalistisch als individualistisch eingestellt sei, daß sie sich zum Prinzip der freien Konkurrenz bekenne, aber vor weitgehender Regelung des Wirtschaftslebens nicht zurückschrecke²⁾.

¹⁾ Antrittsvorlesung, gehalten am 10. 6. 1925 in der Aula der Universität Köln.

²⁾ Sombart, Die Ordnung des Wirtschaftslebens, S. 61. — Berlin 1925.

Soll nun die Sozialwirtschaftslehre sich darauf beschränken, eine Analyse der verworrenen Strebungen der Wirtschaftspolitik zu geben, oder soll sie aus irgend-einem Ideal heraus selbst Richtungweisend, stiftend wirken? Nein, ihre Aufgabe liegt zwischen diesen Extremen. Fußend auf der Erkenntnis wirtschaftspolitischen Handelns, der in ihm enthaltenen Zielsetzungen und seiner Folgen vermag sie darzulegen, inwieweit diese in der Vergangenheit einander widerstritten oder zusammen-gingen, kann sie für die Zukunft zeigen, welche Einzelhandlungen gewissen wirtschaftspolitischen Leitsätzen entsprechen und welche Folgen aus ihnen zu erwarten sind. Negativ vermag sie nachzuweisen, welche Hemmnisse der Erfüllung bestimmter wirtschaftspolitischer Ideale entgegenstehen. Gerade für das Deutsche Reich der Gegenwart ist diese letzte Aufgabe, der Nachweis der Begrenzung wirtschaftspolitischer Möglichkeiten, von besonderer Wichtigkeit. Wenn vor dem Krieg ein freier Staat mit ungeschwächten Macht- und Wirtschaftsmitteln seine wirtschafts-, insbesondere handelspolitische Einstellung vor und in der Welt überwiegend selbst bestimmen konnte, ist für das Deutschland der Nachkriegszeit die wirtschafts-politische Wissenschaft weniger eine Lehre relativ freier Möglichkeiten, wie der Un-möglichkeiten einerseits, der Zwangsläufigkeit andererseits. Mehr denn je ergibt sich die Notwendigkeit, unser wirtschaftspolitisches Handeln einem obersten Prinzip, dem des höchstmöglichen ökonomischen Ertrags unterzuordnen, hinter dem ökonomisch-rationale Gesichtspunkte, seien sie etwa politischer, ethischer, traditionalistischer Natur mehr oder minder zurücktreten müssen. Nicht etwa, weil sie weniger wert seien, sondern weil wir zunächst einmal einen Ertrag erringen müssen, auf dessen Grundlage erst wieder die Frage nach stärkerer Berücksichtigung anderer Gesichtspunkte gestellt werden kann. Soweit dies mit dem Streben nach höchstmöglichem Ertrag bereits vereinbar ist, steht dem natürlich nichts im Weg, wie man auch nicht verkennen darf, daß die Unterstellung der Wirtschaftspolitik unter das ökonomische Prinzip, eben weil es sich um einen Staat handelt, eine politische Zielsetzung einschließt. In diesem Rahmen gilt es, zugleich Individuum und Gemeinschaft zur Erreichung höchsten Ertrages einzusetzen. Die Erfahrung, in welchem Kreis der Einzelmenschen oder die verschiedenen von ihm gebildeten Gruppen die höchste Wirksamkeit erzielen, muß leitend sein für die Übertragung der Wirtschaftsfunktionen an Einzel- oder Kollektivwesen. Die Erkenntnis von den Vorteilen der Gemein-tätigkeit für die Gesamtheit, ein allhergebrachtes Gut spezifisch deutscher Volks-wirtschaftslehre, muß in zu bestimmenden Grenzen ihre Anwendung finden, ebenso wie die von den Erfolgen des individualistischen Gewinnstrebens. Es er-gibt also das Inbeziehungsetzen der zu lösenden Aufgaben zu den Fähigkeiten des Einzelnen und der Gesellschaft von selbst ein „gemischtes“ System der Wirt-schaftspolitik im Sombartschen Sinne. Auf dieser allgemeinen wirtschaftspolitischen Basis will ich für das engere Gebiet der deutschen Binnenschiffahrtspolitik eine Reihe von Fragenkomplexen zur Darstellung und zur Beantwortung zu bringen suchen. Sie gelten:

1. dem staatlichen Träger der Binnenschiffahrtspolitik,
2. den leitenden Prinzipien gegenüber dem Ausland,
3. dem vorwiegend innerstaatlichen Verhältnis der Binnenschiffahrt zu den anderen Verkehrswegen,
4. dem Ausbau der Binnenwasserstraßen,
5. der grundsätzlichen Betriebsorganisation.

Die Darlegung selbst wird zu ergeben haben, inwieweit es sich bei den Frage-stellungen um zeitlich bedingte oder gewissermaßen dauernde handelt. Sie wird auch zeigen, inwieweit wir noch von klarem Ziel und ihm entsprechender Tat ent-

fernt sind. Aus persönlichen näheren Beziehungen zu den Dingen vermag ich zu sagen, daß es noch harte Kämpfe kosten wird, bis die Erkenntnis von der Bedeu-tung rein wirtschaftlicher Einstellung zu den Binnenschiffahrtsfragen und der darauf fußende, zweifellos auch in manchen maßgebenden Kreisen vorhandene Ver-wirklichungswille sich durchgesetzt haben wird.

Die erste Frage nach Träger und Organisation der Binnenschiffahrtsver-waltung knüpft zweckmäßig an die augenblickliche Gestaltung an. Gemäß Art. 97 und 171 der Reichsverfassung sollen die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in Eigentum und Verwaltung des Reiches stehen. Bekanntlich sind vom 1. April 1921 ab diese Wasserstraßen in den Besitz des Reiches übergegangen. Die Länderbehörden behielten die Verwaltung auf Anweisung und Kosten des Reiches, bis über verschiedene noch strittige Punkte eine Einigung erzielt worden sei. Eine Reichsinstanz wurde lediglich in der Zentrale durch die Wasserstraßen-abteilung des Reichsverkehrsministeriums geschaffen. Es bestand nun die Absicht, aus dieser vorläufigen Regelung unter gleichzeitiger Schaffung eines Reichswasser-rechts zu einer endgültigen zu gelangen. Doch scheiterten die Bestrebungen des Reiches sowohl im Hinblick auf das Wasserrecht wie die durchgehende Reichs-verwaltung der Binnenwasserstraßen am Widerstand der Länder. So blieb dem Reich nichts anderes übrig, als einen Antrag an den Staatsgerichtshof auf Aner-kennung der Berechtigung des Reiches, eine eigene Wasserstraßenverwaltung ein-zurichten, der bereits Januar 1921 eingereicht worden war, nach dem Staatsver-trag vom 1. April 1921 aber ruhte, wieder aufzunehmen. Soweit die tatsächliche Gestaltung der Frage, ihre kritische Behandlung an diesem Ort hat weder auszugehen vom juristischen Gesichtspunkt, der meines Erachtens zugunsten des Reiches spricht, noch vom politischen, von dem ich die volle Verwirklichung der Wasserstraßen als nationales Element bejahe, sondern von der wirtschaftlichen Seite. Und hier heißt die Frage formal: was ist billiger, die bisherige Verwaltung in Mittel- und Unterinstanz durch die Länder, oder die durchgehende Verwaltung durch das Reich? Und des Weiteren: bietet die erste oder die zweite Verwaltungs-weise den günstigsten wirtschaftspolitischen Wirkungsgrad?

Der derzeitige Zustand kann nicht als wirtschaftlich bezeichnet werden. Die Länder liquidieren beim Reich die Kosten, die ihnen durch die Verwaltung der Binnenwasserstraßen entstehen. Sie geben an, wieviel Arbeitsanteile gewisser Be-anten auf das Reich entfallen. Das Reichsverkehrsministerium ist nicht in der Lage, über die Ausgaben eine Kontrolle zu führen, wie sie in der sonstigen reichs-eigenen Verwaltung gehandhabt wird. Mittel- und Oberinstanzen pflegen den in manchen Punkten von einander abweichenden Verwaltungsreglements der Länder nach zu handeln. Besonders aber dadurch, daß die örtlichen Bereiche sich an die außerwirtschaftlich erwachsenen Grenzen der alten Bundesstaaten anlehnen, ist eine teilweise weder technisch noch organisatorisch verantwortbare Gliederung erhalten geblieben. Als durchschlagendes Beispiel hierfür vermag die Verwaltungs-organisation der kanalisiertem Mainstrecke zwischen Mainz und Aschaffenburg zu gelten, wo acht Stautufen dem preußischen Wasserbauamt in Mainz und drei Stau-stufen dem bayerischen Wasserbauamt in Aschaffenburg unterstehen. Dement-sprechend sind auch in der Mittelinstanz drei verschiedene Behörden beteiligt: die preußische Rheinstrombauverwaltung in Koblenz, das hessische Ministerium der Finanzen in Darmstadt und die bayrische Regierung Unterfranken in Würzburg. Oder ein anderes Beispiel: Die Unsicherheit auf dem Rhein erforderte in den Nach-kriegsjahren die Schaffung einer besonderen Stromsicherheitspolizei, über deren Organisation die vier am Rhein liegenden Länder (Preußen, Hessen, Bayern,

Baden) nicht einig werden konnten. Während Preußen für seinen Teil bereits 1920 durchgriff, ist die Organisation in Hessen und Bayern erst jetzt im Werden, nachdem namentlich auf der hessischen Stromstrecke durch Schiffsberaubungen den Schifffahrttreibenden bedeutende Verluste entstanden sind. So wird in Verwaltungsfragen, die technisch oder organisatorisch eine Einheit bilden, in großem Umfang Doppel- und Mehrfacharbeit geleistet, noch dazu bisweilen ohne ein homogenes Resultat zu erzielen. Nicht nur rein finanzpolitisch bereitet diese Überorganisation Anstoß. Auch die Umständlichkeit des Verkehrs der Schifffahrttreibenden mit den Behörden liegt klar zu Tag. Gegenüber den Plänen auf Schaffung einer diese Unwirtschaftlichkeiten vermeidenden Reichsorganisation ist von Landesseite neben kleineren Gesichtspunkten geltend gemacht worden, daß die bisherige Verwaltungsart sich bewährt habe, daß eine zentralisierte Verwaltung höhere Kosten verursache, daß die Berücksichtigung der Landeskulturinteressen leiden möchte. Dem ersten Einwand gegenüber verweise ich auf die konkreten Darlegungen mit der Materie vertrauter Persönlichkeiten, denen die Gegner Gleiches nicht gegenüberstellen vermochten¹⁾. Auch meine persönlichen Erfahrungen lassen die durchgehende Reichsorganisation als wirtschaftlicher erscheinen. Die Gefahren einer kostspieligen Zentralisation sind leicht durch maßvolle Delegation von Rechten an Mittel- und Unterinstanzen zu vermeiden. Letztlich ist auch eine Schädigung der Landeskulturinteressen nicht zu erwarten, da die Regeln für die Zusammenarbeit der Wasserstraßendirektionen und -ämter mit den Landeskulturbehörden der bisherigen Übung, gegen die wirtschaftliche Einwände nicht laut geworden sind, nachgebildet werden können.

Ist somit verwaltungswirtschaftlich die Reichsorganisation der Wasserstraßen notwendig, so ergibt sich das Gleiche im Hinblick auf eine einheitliche Wasserstraßenpolitik. Nur wenn die Entscheidung in der Hand des Reiches liegt und dieses befähigt ist, seinen Willen allseitig durchzuführen, ist eine solche zu verwirklichen. Nur so ist eine Schädigung der deutschen Wirtschaft, sei es dem Ausland gegenüber, sei es im Inland durch die Rivalität der Länder vermeidbar. Der Kampf um die Regulierung des Oberrheins zwischen Mannheim und Straßburg um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert, aber auch die Behandlung des Mittellandkanalprojektes in der jüngeren Zeit legen Zeugnis gegen die Hoheit der Länder und für die des Reiches auf dem Gebiet der Wasserstraßenpolitik ab, deren wirtschaftlichen Inhalt die folgenden Ausführungen zu verdeutlichen haben werden.

Die zweite Frage, nämlich nach den leitenden Prinzipien der Binnenschiffahrtspolitik gegenüber dem Ausland, nimmt vorleitend die Kardinalfrage der auswärtigen Handelspolitik: wirtschaftliche Autarkie oder Eingliederung, zum Ausgangspunkt. Einleitend wies ich bereits darauf hin, wie sehr die handelspolitischen Möglichkeiten Deutschland durch den Zwang zur Erzielung von Höchstserträgen beschränkt sind. Die Autarkie, in der Gesamtheit eine Unmöglichkeit, wird damit auch relativ, also in den Gebieten der Erzeugung, in denen sie mit höherem Aufwand herstellbar ist, erschwert. Auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt ist sie an sich in deren zwei Elementen, d. h. dem Weg wie dem Betrieb, denkbar. Vor dem Krieg kam in Hinblick auf den Weg dieser Gedanke namentlich in dem Projekt der sog. deutschen Rheinmündung zum Ausdruck. Wenn schon damals in kapitalreicher Zeit die Ausführung dieses Planes mit Rücksicht auf die geringe Rentabilität, wahrscheinlicher sogar Defizitwirtschaft schwersen Bodenken begünstigte, so dürfte heute

¹⁾ Vgl. „Die Organisation der Wasserstraßenverwaltung im Reichstag“ in: Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1925, S. 84 ff und S. 126 ff.

seine Verwirklichung ganz außerhalb des Bereiches der Möglichkeit liegen. Man muß auch bedenken, daß Eingliederung nicht nur Abhängigkeit des sich auf Auslandsleistungen verlassenden Staates bedeutet, sondern gleichzeitig des leistenden fremden Staates. Gerade in dem hier vorliegenden Fall eines fremden Mündungshafens ist diese letztere Abhängigkeit evident, da er seine Kundschaft nicht wie ein normaler Produzent zu wechseln vermag. Auch von einer in einer Monopolrente sich äußernden Abhängigkeit der deutschen Rheinschiffahrt von Rotterdam zu sprechen, wie Arnst es einmal tat¹⁾, ist bei genauerer Kenntnis der Dinge nicht angängig. — Im Hinblick auf die Nationalität des Binnenschiffahrtbetriebes ist die äußere Wirtschaftspolitik Deutschlands kaum aktiv gewesen, zeigt auch keine Ansätze dazu. Auch hier wirkt sich eine gegenseitige Abhängigkeit von Frachtgeber und Frachtführer aus. Man kann sogar sagen, daß dieser, wenn er als Ausländer in nicht zu großer Zahl oder unorganisiert auftritt, sogar die schwächere Position innehat, da bei gleichem Preisangebot die Frachttorgabe eher an den Angehörigen des eigenen Staates erfolgen wird. Ein Hineintragen politischer Gesichtspunkte in den Binnenschiffahrtbetrieb erscheint deutscherseits nur als Retorsionsmaßnahme anbringbar, etwa Frankreich gegenüber, das den unter seiner Flagge segelnden Schiffen auf dem Rhein gewisse Vorzüge einräumt. Die Frage des Verbotes der sog. Kleinschiffahrt, d. h. zwischen den Häfen eines Staates für fremdstaatliche Unternehmen, ist für Deutschland von geringer Bedeutung, da sein Interesse an der Binnenschiffahrt auf fremden Flußstrecken kleiner ist wie das der Fremden auf den deutschen.

Von ungleich größerer Wichtigkeit für die Binnenschiffahrt ist die Rückwirkung der nationalen Seehafenpolitik durch die Erstellung von Ausnahmetarifen seitens der Eisenbahn. Diese Maßregel, durch die sich einfachen Gedanken entwachsen, birgt im Hinblick auf den größeren handelspolitischen Gesichtspunkt oft einen Widerspruch in sich, da das in der Verkehrslenkung über eigenem liegende Streben nach Autarkie nicht vereinbar ist mit der damit verbundenen Förderung des In- und Exportes. Bekannt man sich aber unter irgendeiner Begründung zur nationalen Seehafenpolitik und erkennt die Rückwirkung auf Binnenhäfen und Schifffahrt, denen damit ein Teil des unter normalen Umständen ihnen zufallenden Verkehrs entzogen wird, so wird man immerhin anerkennen müssen, daß im allgemeinen die nationale Seehafenförderung vor der des Binnenhafens Bedeutung hat. Denn einmal vermag die erstere in größerem Umfang auch andere handelspolitische Vorteile (Gewinnung von Handel und Spedition) erlangen helfen, ein andermal kann sie die Konzentration in einzelnen großen Plätzen, sofern die Massenvergrößerung ökonomisch wirkt, fördern. Auch dürfte man der Seeschiffahrt als nationalwirtschaftlichem Faktor die größere Bedeutung zusprechen. Man wird diesen Satz aber wieder einschränken müssen, wenn, wie im Falle der Rheinschiffahrt, die eigene Flagge im Binnenland fremdstaatlicher Konkurrenz und Einwirkung besonders ausgesetzt ist. Andererseits ist nicht abzustreiten, daß bei einer tarifpolitischen Förderung von Binnenhäfen an Strömen, deren Mündung im Ausland liegt, ein Teil der Förderung dem Ausland zugute kommt. Hinwiederum kann man vom Standpunkt der Expansion aus die Interessenverflechtung, die durch die Förderung nationaler Binnenhäfen mit fremden Mündungshäfen entsteht, bejahen. Es kann ja auch die Wirkung einer tarifpolitischen Unterstützung der Binnenschiffahrt sich in die fremden Seehäfen auf eine Inanspruchnahme der fremden Hafeneinrichtungen und der fremden Umschlagsarbeiter beschränken, während See- und

¹⁾ Arnst: Antwerpen, Rotterdam und die deutsche Rheinmündung, S. 76. — Stuttgart 1918.

Binnenschifftransport, sowie der Geschäftsbetrieb im fremden Hafen, was Kapital und Leistung betrifft, in eigenen Händen liegen kann. Indessen stehen einer Binnenhafenförderung, die vom Gerechtigkeitsstandpunkt zu bejahen ist, eine Reihe tarifökonomischer und -politischer Schwierigkeiten entgegen. Andererseits muß auf eine bedeutende Gefahr, die in der Seehafenpolitik liegt, hingewiesen werden: So kann sie es möglich machen, daß Güter von dem an sich billigeren Wasserweg durch die Tarifgestaltung auf den mit höheren Selbstkosten rechnenden Bahnweg gezogen werden. Ihre Wirkung kann beim Export sogar in einem verschleierte Dumping bestehen, insofern durch nur teilweise Bezahlung der Transportleistungen heimische Arbeitswerte verschleudert werden. Selbstverständlich muß das unvollständige Entgelt für die Auslandsfahrten durch höhere Belastung der Inlandstransporte ergänzt werden. Damit rühren wir an einen Hauptpunkt der Tarifpolitik, der für die Binnenschiffahrt wie für die anderen Transportwege wichtig, insbesondere aber für die Gestaltung des Verhältnisses von Eisenbahn und Binnenschiffahrt von vielleicht ausschlaggebender Bedeutung ist.

„Heraus an das Selbstkostenprinzip in der Kostendeckung“, diese Forderung möchte ich an die Spitze der Betrachtungen über die innere Binnenschiffahrtspolitik setzen. Es muß einmal deutlich auf die ökonomische Zweckwidrigkeit einer Verkehrstarifgestaltung hingewiesen werden, die Transportleistungen ganz oder teilweise unentgeltlich zur Verfügung stellt. Eine Übernahme der Kosten irgendwelcher Verkehrsleistungen, gleich ob nur der Darbietung des Weges oder auch der Beförderung als solcher auf die Schultern eines Gemeinwesens, d. h. die Deckung mittels Steuern, ist ökonomisch nur verantwortbar, wenn diese Verkehrsleistung so gut wie von jedermann in Anspruch genommen werden muß und die Inanspruchnahme nicht soweit verschieden ist, daß die Deckung aus Steuern das Gegenleistungs- oder Leistungsfähigkeitsprinzip nennenswert verletzt. Für Kraftverkehr, Eisenbahn, Schiffahrt kann diese Voraussetzung heute nicht als gegeben bezeichnet werden. Man muß sich darüber klar sein, was ein Nachgeben gegenüber dem allgemein Schlagwort zugunsten „freier“ Verkehrsleistungen: „es komme ja der Allgemeinheit zugute“, bedeutet. Nichts anderes, als daß einmal Transporte von einem mit niederen Selbstkosten arbeitenden Verkehrsmittel auf eines mit höheren, aber künstlich niederen Preisen abgelenkt werden können, daß aber auch die Darbietungen von Verkehrsleistungen unter den Selbstkosten zu einer Verringerung des Transportkostenelementes in den Berechnungen der Wirtschaft und damit zu verstärkter Inanspruchnahme des betreffenden Verkehrsmittels führt. Daß die Binnenschiffahrt in Deutschland durch die vielfach kostenlos oder zu geringerem Preis erfolgte Zurverfügungstellung von Straßen und Häfen Nutzen gezogen hat, insofern eine Ausdehnung ihres Tätigkeitsgebietes damit verbunden war, liegt zutage. Es wäre aber verkehrt, wollte man nun das Selbstkostenprinzip auf die bestehenden Verkehrsmittel, deren Aufbau zum Teil unter der Voraussetzung seiner Nichtdurchführung erfolgte, anwenden, will man nicht zu einer Brachlegung großer Kapitalien und Arbeitskräfte gelangen. Um so nachdrücklicher sei die Forderung nach stärkerer Berücksichtigung der Selbstkosten für die künftige Binnenschiffahrtspolitik erhoben. Eine Vernachlässigung anderer Gesichtspunkte wird damit nicht gefördert. Die Frage nach der Leistungsfähigkeit der verschiedenen Güter und ihrer betriebswirtschaftlichen Ausnutzung in Richtung auf den größtmöglichen Umsatz besteht nach wie vor zurecht. Weiter verlangt der Gesichtspunkt der Benutzung der Verkehrsmittel als Triebkraft (gelegentlich auch Hilfsmittel bei Notständen) zu einer Entfaltung der Wirtschaftskräfte abgelegener oder unentwickelter Landesteile Berücksichtigung. Wie aus wirtschaftlichen kann man auch die Förderung zurückgebliebener Gegenden

aus allgemeinen politischen oder kulturellen Beweggründen betreiben. Es handelt sich dann eben um ökonomisch irrationale Ideale, deren Umstreuung ins Kreis der Ökonomie überschreitet. Will man sie aber innerhalb dieses behandeln, so ist bei anfänglich oder vorübergehend unter Selbstkosten zur Verfügung gestellter Verkehrsleistung (z. B. durch Ermäßigung von Kanalabgaben) stets die Frage nach Wiedereinbringung des Verlorenen durch spätere Betriebsgewinne zu stellen. Wie nach außen die Seehafenpolitik der Eisenbahnen für die Binnenschiffahrt von besonderer Bedeutung ist, so gilt dies auch nach innen von der allgemeinen Tarifpolitik. Es ist kein Zweifel, daß die Bahn durch die zeitliche und örtliche Unabhängigkeit (d. h. den minimalen Einfluß der Naturereignisse und die leichtere Überwindbarkeit geographischer Hemmnisse) an Macht der Binnenschiffahrt überlegen ist. Sie vermag durch ihre Tarifgestaltung diese an die Wand zu drücken, sei es, daß sie in den Zeiten der notgedrungenen Ruhe der Binnenschiffahrt sich durch Monopolpreise schadlos hält für in den Konkurrenzzeiten aufrechterhaltene Unterbietungspreise, sei es, daß die Konkurrenzstrecken niedriger tarifiert wie solche ohne Konkurrenz von Binnenwasserstraßen, sei es, daß sie speziell in den Entfernungen Konkurrenzpreise in Ansatz bringt, die das ökonomische Vorzugsgebiet der Wasserstraßen bilden, und sich in anderen schadlos hält. Wenn die zwei erstgenannten Möglichkeiten ein bekanntes Requisit der Privatbahnen im Kampf mit der Binnenschiffahrt bilden, ist im Staatsbahnsystem Deutschlands der letzte Fall mit der Einführung des Staffeltarifs nach dem Weltkrieg akut geworden. Die volkswirtschaftliche Kernfrage lautet hier: Ist für gewisse Entfernungen der reine Wassertransport oder der gebrochene Transport effektiv mit geringeren Selbstkosten verknüpft wie der reine Bahntransport? Wir stehen damit vor einem der heikelsten Probleme der Verkehrswissenschaft, nämlich dem der Selbstkostenberechnung im Verkehrswesen, die im Eisenbahnverkehr besonders durch die Verbindung von Personen- und Gütertransport erschwert ist. Noch kürzlich hat der Nestor der deutschen Verkehrswissenschaft A. von der Leyen sich skeptisch über die Erfolgsmöglichkeiten der Selbstkostenberechnung im Eisenbahnwesen geäußert¹⁾. Ich gestehe, trotz der erkannten Schwierigkeiten optimistischer zu denken. Ein Resignieren in dieser Frage würde nichts weniger wie einen Freibrief für Gewaltkuren und den Verzicht auf einen wirtschaftlichen Aufbau des Verkehrswesens bedeuten. So vieler Arbeit es noch bedarf, um einwandfreie Näherungswerte ergebende Resultate zu erzielen, wird man bereits jetzt auch dem gebrochenen Verkehr auf Grund der Selbstkosten einen größeren Umfang zusprechen müssen, als er ihn durch die derzeitige Bahntarifpolitik aufweist. Mit anderen Worten: die Staffel der heutigen Tarife ist zu scharf. Würde die Bahn im direkten wie im gebrochenen Verkehr ihre Frachten den Selbstkosten entsprechend festsetzen — ein gemäßigter Staffeltarif wäre das Ergebnis —, so würde der Verkehr in dem Umfang dem gebrochenen Weg zufallen, als dieser die ökonomische Gerade bildet. Setzt aber die Bahn im direkten Verkehr die Frachten unter den Selbstkosten fest — entweder, weil aus den obengenannten Gründen bestimmte Gegenden gefördert werden sollen, oder weil es sich um ein geringwertiges Gut handelt —, so besteht für sie gar kein Interesse, weder privat noch volkswirtschaftlich, diese Transporte auszuführen, wenn mit Hilfe eines anderen Transportmittels bei nur teilweiser Bahnbenuztung niedrigere Gesamt-Selbstkosten (von Bahn und Schiffahrt) entstehen. Sie darf dann nicht nur nicht für ihre Teilstrecken über den Selbstkosten liegende Frachten verlangen, sondern muß gegebenenfalls diese soweit unter Selbstkosten ansetzen, daß die Transporte von selbst den voraussetzungsgemäß

¹⁾ Gelegentlich der Besprechung des Sarter-Kittelschen Buches über „Die neue Deutsche Reichsbahngesellschaft“ im „Archiv für Eisenbahnwesen“, 1925, S. 219.

billigeren gebrochenen Weg einschlagen. Um die ökonomische Notwendigkeit einer tarifpolitischen Zusammenarbeit von Eisenbahn und Binnenschiffahrt nochmals besonders darzutun, sei der Fall angenommen, daß es, gleich aus welchem Beweggrund, wünschenswert erscheine, einer gewissen, sowohl durch die Bahn wie zu Wasser bedienbaren Gegend eine bestimmte Ware zu einem unter den Selbstkosten und Frachten der als billigste Transportmittel angenommenen Binnenschiffahrt liegenden Preis zuzuführen. Es ist dann ökonomisch richtig, wenn die Transporte der Binnenschiffahrt überlassen und von der Bahn den Beziehern der Ware Rückvergütungen gezahlt werden, deren Deckung aus bei anderen Transporten erzielten Überschüssen erfolgt. — Die Einsicht in die Ökonomie des Selbstkostenprinzips ist, wie bemerkt sei, noch bedauerlich gering. Um so erfreulicher, daß die derzeitige deutsche Eisenbahngesetzgebung die Durchführung volkswirtschaftlicher Gesichtspunkte, die wie dargelegt, auch nicht zum Schaden der Bahn sind, nicht verhindert¹⁾. Es wird vielmehr eine der vornehmsten Aufgaben des von dem Betrieb der Reichsbahn entlasteten Reichsverkehrsministeriums sein, darauf hinzuwirken, daß jedes Verkehrsmittel zu der seiner Leistungsfähigkeit entsprechenden Entfaltung gelangt. Seitens der Binnenschiffahrttreibenden dürfen andererseits an eine Änderung in der Tarifpolitik der Bahn, sei es durch Einschränkung der Seehafenausnahmetarife, sei es durch Ermäßigung der allgemeinen Tarifstafel, keine zu weit reichenden Hoffnungen geknüpft werden, da eine Wandlung hier einerseits eine durchschnittliche Frachtermäßigung, andererseits eine solche in den Nahentfernungen bringen müßte und damit auch nachteilige Wirkungen erzielen könnte. Jedenfalls bin ich der Überzeugung, daß eine Verteilung der Transporte auf Wasser und Bahn nach ökonomischen, also nicht Kampf-Gesichtspunkten unter Beibehaltung der derzeitigen wirtschaftlichen Struktur von Bahn und Schiffahrt möglich ist, daß eine Vereinigung in einer Hand, wie Heisterberg einmal meinte²⁾, hierzu nicht notwendig ist, daß die Möglichkeiten zur volkswirtschaftlich richtigen Einsparung der Verkehrsmittel auch so gegeben sind.

Das für die Einstellung der Binnenschiffahrt zu anderen Verkehrsmitteln angegebene leitende Prinzip läßt sich auch auf den vierten Fragenkreis, d. h. den Ausbau der deutschen Binnenwasserstraßen, anwenden. Deckung der Selbstkosten muß auch für die neuen zu erbauenden Wasserstraßen gefordert werden. Ob eine solche bei den heutigen Zinssätzen bei einem einzigen der deutschen Kanalprojekte erreichbar ist, ist zu bezweifeln. Es bliebe zu erwägen, ob der eine oder andere Plan einen Minder-Zinsertrag in späteren Jahren herauswirtschaften ließe. Allgemein muß aber das Bedenken geäußert werden, bei der heutigen Kapitalarmut etwa mittels Steuern die gewaltigen Summen für Kanalbauten aufzubringen, von denen ein Ertrag erst in einer Reihe von Jahren erwartet werden kann. Nichtsdestoweniger kann mit Überwindung der derzeitigen Depression auch auf ein Wiedergreifbarwerden einer bescheidenen Zahl deutscher Wasserstraßenpläne gerechnet werden. Sieht man von den in den Zeitleufen der Nachkriegsjahre gegebenen Anstößen ab, so bleibt als neuer wertbeständiger Antrieb zum Ausbau des Netzes die Verbindung mit der Gewinnung von Wasserkraften übrig. Gerade diese Vereinigung zweier Produktionen zwingt zu einigen Erwägungen. Es ist eigenartig, daß von technischer Seite einestells darauf exemplifiziert wurde, daß durch die Verwendung von Kraftwasserstraßen auch für Schiffahrtszwecke die Wirtschaftlichkeit litte, anderen-

¹⁾ Vgl. Reichsbahngesetz vom 30. 3. 1924, § 2, Abs. 5. — R.G.Bl. 1924, Nr. 82, S. 272 und 277.

²⁾ Vgl. Heisterberg, Schiffsrachten und Eisenbahntarife in ihrer jüngsten Entwicklung, in „Verkehrstechnik“ 1921, S. 131.

teils versucht wurde, durch Richtung der Pläne sofort auf Schiffahrts- wie Kraftwasserstraße die höchste Rentabilität zu erzielen. In letzterer Hinsicht lehrreich ist die von Contag unter Benützung der staatlichen Vorarbeiten verfaßte Denkschrift über die Verbindung der Weser mit dem Main—Donau-Gebiet durch einen Werra—Main-Kanal¹⁾. Contag geht grundsätzlich davon aus, daß zugleich ein Schiffahrtsweg geschaffen und Wasserkräfte gewonnen werden, entwirft immer unter dem Gesichtspunkt des geringsten geographisch-technischen Widerstandes den durch große Kunstbauten sich auszeichnenden Plan der Wasserstraße, berechnet die gewinnbaren Wasserkräfte (297 Millionen Kwst), die Gesamtkosten (300 Millionen Mark), die Jahreskosten (23 Millionen Mark), den zu erwartenden Verkehr (547 Millionen tkm), die abgabepflichtige Verkehrleistung (434 Millionen tkm) und die aus Schiffahrtsabgaben zu erwartende Jahreseinnahme (2,7 Millionen Mark). Er folgert, daß die nach Abzug der Verkehrseinnahme verbleibende Jahreskostensumme aus dem Kraftgewinn gedeckt werden müsse, „wenn das Kanalunternehmen an sich wirtschaftlich sein soll“. In der Schlußbetrachtung führt Contag an, daß bei den Veranschlagungen des Mittelland- und des Main—Donau-Kanales eine Ersparnis von 3—4 Mark je t Verkehrsgut gegenüber der Eisenbahnbeförderung ermittelt worden sei, und äußert dann wörtlich:

„Bewertet man so in volkswirtschaftlichem Sinn die Frachtersparnis eines Jahresverkehrs von 3,27 Millionen, rechnet man ferner nicht bloß mit den Abgaben von 2,7 Millionen Mark, sondern mit etwa ebenso großen Einnahmen auf den anschließenden Strecken der neuen Wasserstraße Bremen—Regensburg, bewertet man weiter die 215 Millionen Kwst verkäuflichen Strom in Anbetracht der höheren Kohlenpreise mit 4—5 Pfennig und zieht die mittelbaren Vorteile für das Kanalgebiet in Betracht, so ergibt sich ein wirtschaftlicher Wert für den Werra—Main-Kanal, der dessen Jahreskosten von rund 23 Millionen Mark weit übertrifft.“

Abgesehen davon, daß bei Einsetzung der in Zahlen genannten unteren Werte, von denen man die Schiffahrtsabgaben auf den anschließenden, ebenfalls erst auszubauenden bzw. neu anzulegenden Wasserstraßen ohne weiteres streichen muß, rein rechnerisch in Frage gestellt ist, ist es einmal als grober Fehler zu bezeichnen, wenn eine für andere Wasserstraßenpläne ermittelte Frachtersparnis auf einen unter ganz anderen Voraussetzungen arbeitenden Plan übertragen wird. Aber überhaupt ist die Wirtschaftlichkeit des Wasserstraßenbaues gar nicht ermittelt. Und zwar liegt der Fehler in der ursprünglichen Zielsetzung eines gleichzeitigen Ausbaus von Schiffahrt- und Kraftwasserstraße. Die erste Frage zu einer Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Produktion zweier einem Prozeß entspringender Waren ist nicht gestellt, nämlich: Ist das zweite Produkt in der Lage, einen Ertrag abzuwerfen, der für seine Produktion entstehenden zusätzlichen Kosten, d. h. die sich zu den vollen für das erste Produkt entstehenden Kosten zugesellen, übersteigt? D. h. im vorliegenden Fall: Wird die Schiffahrt die Kosten einbringen, die ihre Anlagen zusätzlich zu den Kosten der Kraftwasserstraße verursachen? Bedenkt man, daß allein die vorgesehene geneigte Ebene und die drei Hebewerke schon einen Jahreskostenaufwand von annähernd 2 Millionen Mark verursachen, die jährlichen Verkehrseinnahmen aber nur 2,7 Millionen Mark betragen, so muß man es mangels einer begründeten Berechnung der zu erwartenden Frachtersparnis als zweifelhaft bezeichnen, ob der Bau eines Schiffahrtskanales Werra—Main wirtschaftlich ist.

¹⁾ Sonderdruck aus der Zeitschrift „Die Bautechnik“, Berlin 1924.

²⁾ Ist keines der Produkte in der Lage, einzeln die für es entstehenden Kosten zu tragen, so ergibt sich die zweite Frage: Sind die Produkte in der Lage, außer den für jedes entstehenden Spezialkosten nach irgendeinem Schlüssel die gemeinsamen Kosten zu tragen?

Dieses Beispiel zeigt einwandfrei, daß der Techniker in den prinzipiellen Wirtschaftsfragen sich der Fragestellung des Ökonomen anzupassen hat, während er andererseits diesem durch die technischen Fortschritte neue Organisationsprobleme stellt. Grundsätzlich wird es also von den einzelnen Daten abhängen, ob ein Schiffsfahrkanalprojekt durch gleichzeitige Planung als Kraftwasserstraße rentabel sein wird. Einige wenige Pläne werden auch ohne solche bei normalen Zinssätzen diese Forderung erfüllen. Ohne mich auf Einzelheiten einzulassen, auch ohne das Verhältnis der Wasserstraßenprojekte zu denen von Massengüterbahnen zu erörtern, möchte ich aussprechen, daß aus der großen Scheit der Pläne mir für die nähere Zukunft nur wirtschaftlich erscheinende: von neuen Kanälen der Hansa-Kanal, der Mittelland-Kanal und der Main-Donau-Kanal, von Stromkanalisierungen des Rheins oberhalb Straßburg, des Neckars und der Oberrheins, wozu noch die Wasserwasserbesserungen auf verschiedenen Flüssen und der Ausbau bestehender Kanäle hinzutreten. Für die neuen Pläne pflegen allgemein die bisherigen Verkehrsleistungen der Bahn den Weg zu weisen. Den umgekehrten Weg, durch Schaffen von Verkehrswegen mit Absicht Standortveränderungen zu erzielen, ist man in der Vergangenheit eigentlich nur nebeneinander gegangen. Und doch ist dieses Problem, das hier nur aufgeworfen werden kann, ein ernstes, vielleicht auch fruchtbares. Nicht nur rein wirtschaftlich, auch vom politischen und kulturellen Standpunkt lohnt sich seine Untersuchung. Eng in Verbindung damit steht die Frage der Zentralisation und der Dezentralisierung, auch sie vielseitig, hier aber nur andeutbar. Man vergegenwärtige sich nur einmal die Extreme: Zusammenballung der Industriebetriebe an einigen wenigen Hafenplätzen oder Verteilung der Werke an den Wasserwegen. Hier scharfe Absonderung der Industrie von den landwirtschaftlichen Bezirken, dort tunlichste Vermischung der Gewerbezüge, hier grob-, dort feinschmales Verkehrsnetz. Wieweit sind wir doch im Grundsätzlichen noch von klarer Erkenntnis und Zielsetzung entfernt! Ein Blick auf die bis heute übliche Hafenpolitik bestätigt dies. Kommunalpolitische Absichten, das Streben nach Größe, dem zufolge man neue Unternehmungen an den Ort zu fesseln sucht, können bis heute als die überwiegenden Triebfedern des Hafenausbaus bezeichnet werden. Der Wettlauf um den sog. Interessenten hat hier vielfach dazu geführt, daß die Kostendeckung im Hafenbetrieb nicht mehr erreicht, bisweilen von vornherein — gedeckt durch das Schlagwort von den der Allgemeinheit zugute kommenden Vorteilen — nicht erstrebt wurde. So leiden wir schon seit Jahrzehnten zweifellos an einer Überproduktion von Binnenhäfen, deren Ende bei der Gernegrobucht vieler kleiner Gemeinwesen noch nicht abzusehen ist. Dabei vergegenwärtige man sich einerseits den weitreichenden Einfluß, den die Neuanlage eines Hafens dank der Vielseitigkeit seiner Funktionen auf die Verkehrsstruktur der Umgegend ausüben vermag, den technischen, verwaltungsmäßigen und kaufmännischen Aufwand, den er auch außer seiner selbst verursacht. So muß man sich fragen, einmal, ob diese Planlosigkeit der Anlage anhalten soll, einandermal, ob durch den Bau im Wettbewerb die Anlenkung großer Kapitalien von anderweitiger fruchtbarer Anlage gebildet werden soll. In Verbindung mit dem allgemeinen Ausbau der Wasserstraßen erscheint mir auch hier der Weg zu größerer Wirtschaftlichkeit nur mittels eingehender wissenschaftlicher Untersuchungen und größerer Planmäßigkeit gangbar. Bei dieser wird allerdings Wert darauf zu legen sein, daß nicht Schematisierung zur Beschränkung der Initiative führe. Vielleicht genügt die zwangsweise Begutachtung aller Wasserbauteurwürfe durch staatlich anerkannte Gremien wirtschaftlicher und technischer Fachleute: ein dankbares Arbeitsfeld für die neugeschaffenen Wasserstraßenbeiräte.

Zum Schluß einige grundsätzliche Worte über die betriebliche Organisation der Binnenschiffahrt. Von Zeit zu Zeit wird immer einmal wieder die Meinung geäußert, auch die Binnenschiffahrt sei am besten von Staatswegen zu betreiben. Der Gedanke einer durchgreifenden Planwirtschaft im Verkehrswesen, die den Reibereien zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und ebenso der vielfach unökonomischen Betriebszersplitterung ein Ende bereiten soll, ist wohl als Hauptstütze anzusprechen. Kürzlich hat Matern, wenn auch sehr zurückhaltend, sich zugunsten eines staatlichen Binnenschiffahrtbetriebes ausgesprochen, indem er die Worte prägte, Bau, Unterhaltung und Betrieb bilden eine organische Einheit, die Überwachung einer geordneten Unterhaltung diene gleichermaßen dem Verkehr, schließlich sei die geschichtliche Vergangenheit der Wasserstraßenverwaltung eine zu große, um ihr die Befähigung, einen sparsamen Verkehr ordnungsmäßig zu leiten, abzusperrn¹⁾. Ich gestehe, dieser dürftigen Begründung skeptisch gegenüberzustehen. Kann man nicht auch die ganze Volkswirtschaft als „organische Einheit“ etikettieren und müßte sie dementsprechend verstaatlichen? Gerade so gut wie die Wasserstraßenverwaltung zur Verstaatlichung des Schiffsahrtbetriebes führen soll, kann man im Hinblick auf die Landstraßenverwaltung auch die Verstaatlichung allen Fuhrwerks von den Lastkraftwagen bis zu den Milchkarren verlangen. Schließlich soll man nicht von Leistungen auf einem Gebiet auf Fähigkeiten auf einem ganz anderen schließen, zumal diese sich bei der letzten Gelegenheit, nämlich im Weltkrieg, als teilweise fehlend erwiesen haben. Es empfiehlt sich auch hier, daß die Vertreter des Wasserbaus im allgemeinen auf ihrem Gebiet bleiben und von diesem aus mit den Männern der Wirtschaft zusammen arbeiten. Ich vermag an dieser Stelle nicht den Gesamtkomplex der Verstaatlichungsfragen der Binnenschiffahrt zur Darstellung zu bringen. Hinweisen möchte ich aber auf die meines Erachtens ausschlaggebenden Momente. Einmal: der durch die Schiene gegebene Zwang einer einzigen Betriebsverwaltung und die daraus resultierende Monopolgefahr ist, hinreichende Leistungsfähigkeit der Wasserstraße vorausgesetzt, für den Binnenschiffahrtbetrieb nicht gegeben. Des weiteren hat ja Deutschland während und nach dem Krieg auch Erfahrungen mit einer staatlichen Organisation der Binnenschiffahrt zu machen vermocht. Und obchon zahlreich Männer aus der privaten Binnenschiffahrt in dieser Organisation Verwendung fanden, ist nicht abzutreten, daß diese schnell auch gewisse bürokratische Züge, die dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit zuwiderlaufen, annahm. Es sind die gleichen Erfahrungen, die Deutschland wie die alliierten Länder bei staatlichen Schiffsfahrtsorganisationen gemacht haben: daß die kleinen Vertriebe der privaten Betriebsorganisationen gegen die Staatsökonomie nicht den Vorteil aufzuheben vermögen, den die wirtschaftliche Selbstverantwortlichkeit des einzelnen gegenüber dem Staatsbetrieb bietet.

So glaube ich in großen Zügen einen Überblick über die Hauptfragen der deutschen Binnenschiffahrtspolitik gegeben zu haben. Ich war gezwungen, die Begründung mancher Stellungnahme auf die mir als wichtigst erscheinenden Punkte zu beschränken. Knapp auch die Anregungen zu weiterer verkehrswissenschaftlicher Arbeit. Und doch möchte ich hierauf den Hauptweg legen und der Anschauung Ausdruck geben, daß wir trotz aller bisherigen Einzelleistungen erst im Anfangsstadium systematischer verkehrswissenschaftlicher Arbeit stehen. Auch sie wird dazu beitragen haben, unser Volk einem Zustand größerer geistiger und wirtschaftlicher Freiheit entgegenzuführen.

¹⁾ Vgl. Matern: „Die Wasserstraßen, ihre verkehrs- und kulturwirtschaftlichen Aufgaben und ihre Stellung im deutschen Verkehrswesen“ in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ 1925, S. 121.