

→ In Gedanken, die Binnenschifffahrt zu organisieren, kann man auch von einer anderen Seite her nähern. Der Satz, daß Deutschland nach dem Kriege nur durch eine Zusammenfassung und Steigerung aller wirtschaftlichen Kräfte seine frühere Stellung auf dem Weltmarkte zurückgewinnen kann, ist fast eine Selbstverständlichkeit geworden. Zur Erreichung dieses Zieles bedarf es in erster Linie eines einheitlich geführten Verkehrswesens, das ungeteilt in den Dienst der als notwendig erkannten wirtschaftlichen Zwecke stellen könnte. Wie ist das zu bewerkstelligen?

In der Literatur sind verschiedene Wege zur Vereinheitlichung der Eisenbahn- und Wasserstraßenpolitik angegeben (s. z. B. F. Ulrich, wohl der erste, der diesem Gedanken in einer wissenschaftlichen Untersuchung seine Aufmerksamkeit zuwandte¹⁾), hielt die Verstaatlichung der Binnenschifffahrt für eine wichtige Aufgabe des zwanzigsten Jahrhunderts, und zwar in der Überzeugung, daß „Reich oder Staat das Schleppmonopol und die Festsetzung der Frachten“ übernehmen sollte. Selbst wenn man die berechtigten Bedenken gegen den Staatsbetrieb nicht teilt, kann man sich von dieser Lösung nicht befriedigt fühlen. Gegen die Einführung des Schleppmonopols auf dem Rheinschiffkanal ist mit Recht darauf hingewiesen worden, daß durch die Einführung eines staatlichen Schleppmonopols der technische Fortschritt gehemmt werden könne, weil der Binnenschiffahrtsbetrieb dadurch an diese Form der Organisation für alle Zeit gebunden werde. Sehr beachtenswert sind jedoch Gedanken, die Wirminghaus im September 1916 in der Kölner Zeitung entwickelt hat²⁾. Wirminghaus schlägt die Einführung einer Zwangsorganisation für sämtliche Binnenschiffbetriebe — zunächst im Rheingebiet — vor, auf deren Durchführung dem Staate ein gehöriger Einfluß zuzugestehen sei. Jeder staatliche Eingriff käme für die Rheinschifffahrt insofern nicht

in Betracht, wie die Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft für 1910, wonach „die fortwährende Überproduktion an Schiffsmaterial den fressenden Schaden bedeutet, der die Rheinschifffahrt krankt“, und Pleißner bemerkt (a. a. O. S. 35) über die Elbe, „daß zwischen dem Jahre 1897 und 1902 der Kahnraum infolge des Konkurrenzkampfes in einer übermäßigen, der Nachfrage nicht entfernten Weise vermehrt und dadurch die Beschäftigungsmöglichkeit der Fahrzeuge um 25 % verringert worden“ sei.

a. a. O. S. 98 ff.

Vgl. Kölner Zeitung, Jahrg. 1916, Nr. 932 u. 936.

