Die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstrassen : Studientage für internationale Binnenschifffahrt, Paris 1961

Autor(en): **Töndury, G.A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **54 (1962)**

Heft 4-5

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-921456

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen

Studientage für internationale Binnenschiffahrt, Paris 1961

DK 656.62 : 061.3

Unter dem hohen Patronat von M. *Michel Debré*, Ministerpräsident der Republik Frankreich, wurden in der Zeit vom 1. bis 3. Oktober 1961 in Paris Studientage für internationale Binnenschiffahrt durchgeführt, gleichzeitig mit der Eröffnung einer Internationalen Ausstellung über die Flußschiffahrt; diese Veranstaltung fand also schon kurz nach dem Internationalen Schiffahrtskongreß von Baltimore statt.

Internationale Binnenschiffahrts-Ausstellung

Am Sonntagvormittag, 1. Oktober 1961, wurde durch M. *Robert Buron*, französischer Minister der öffentlichen Arbeiten und des Verkehrs, die erstmals zur Durchführung gelangende internationale Binnenschiffahrtsausstellung eröffnet (Bilder 1 und 2), die zwei Wochen dauerte und am linken Ufer der Seine, unweit des Eiffelturms eingerichtet war, am gleichen Orte, wo jeden Herbst der Salon Nautique das Neueste auf dem Gebiete der Schiffsindustrie und des Wassersports zur Schau stellt. Auf 850 m² Ausstellungsfläche wiesen acht Länder (Frankreich, die USA, Kanada, Deutschland, Belgien, die Niederlande, Italien und die Schweiz) sowie verschiedene internationale Organisationen (EWG, Mosel usw.) auf ihre besonderen Binnenschiffahrtsprobleme hin, da und dort durch übersichtliche Reliefs und Modelle (z. B. St. Lorenz-Strom); ausführlicher wurden namentlich die Binnenschiffahrtsfragen der verschiedenen Regionen des Gastlandes Frankreich dargestellt.

Schiffahrt auf der unteren Seine

Der Sonntagnachmittag und -abend galten einer vielstündigen Fahrt auf der Seine, um bei gleichzeitig ungezwungener Kontaktnahme mit den vielen Kongreßteilnehmern die Verkehrsverhältnisse auf der unteren Seine zu sehen und als Abschluß die nächtliche Fahrt durch die beleuchtete französische Hauptstadt zu erleben. Mit Autocars fuhr die große Teilnehmerschar bis zu der 35 km von Paris entfernten Schleuse von Andrésy, einer modernen, anfangs 1959 in Betrieb genommenen Anlage. Hier zeigten im Staugebiet die durch moderne Waschmittel entstehenden Schaumbildungen besonders eindrücklich den heutigen unhaltbaren Verschmutzungsgrad der Flüsse im Bereich großer Siedlungen und Industriezonen; die fast vollständig schaumbedeckte Seine glich einer mit Packeis bedeckten Wasserfläche.

Mit drei ganz modernen, stark verglasten Passagierbooten begann um 16 Uhr die schöne und aufschlußreiche Bergfahrt auf der Seine (Bilder 3 und 4), die wegen Motorendefekts eines der Boote erst nach Mitternacht unweit der Place de la Concorde ihren Abschluß fand. Trotz der vom Meer nach Paris in Betrieb genommenen Öl-Fernleitungen ist der Öltransport auf den Seineschiffen nach wie vor intensiv. Auffallend waren die vielen Schubkompositionen, die hauptsächlich für den Sand- und Kiestransport sowie für die Brennstoffbeförderung eingesetzt werden. Die Schubschiffahrt beherrscht den Verkehr auf der unteren Seine. Paris ist heute mit einem Jahresgüterumschlag von 70 Mio t der zweitgrößte Binnenhafen Europas.

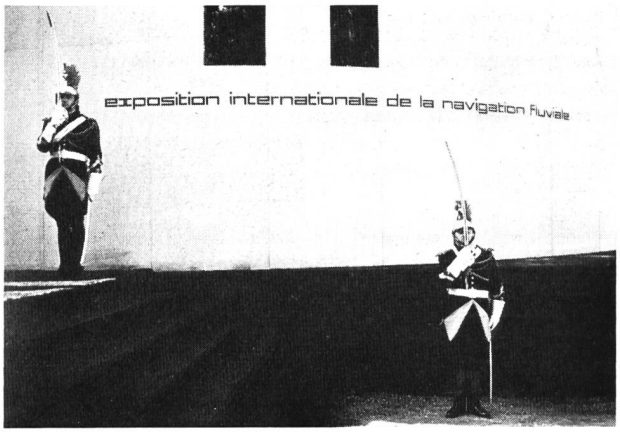


Bild 1 Eröffnung der am Ufer der Seine aufgebauten Internationalen Schiffahrtsausstellung am 1. Oktober 1961 in Paris

Besonders unansehnlich ist die arge Verschmutzung der unteren Seine, welche die Abwasser der Millionenstadt Paris und der großen Industriezone aufzunehmen hat.

Die Fahrt bot namentlich während der stimmungsvollen Dämmerung — bei einsetzendem Rieselregen mit prachtvollem mehrfachem Regenbogen — und durch die nächtlich beleuchtete «Ville Lumière» einen würdigen Abschluß des ersten Kongreßtages.

Bild 2 Begleitet von André Bougenot (links), dem Präsidenten des Conseil National de la Navigation Fluviale, begibt sich der französische Arbeits- und Verkehrsminister Buron zur Eröffnung des Internationalen Binnenschiffahrtskongresses

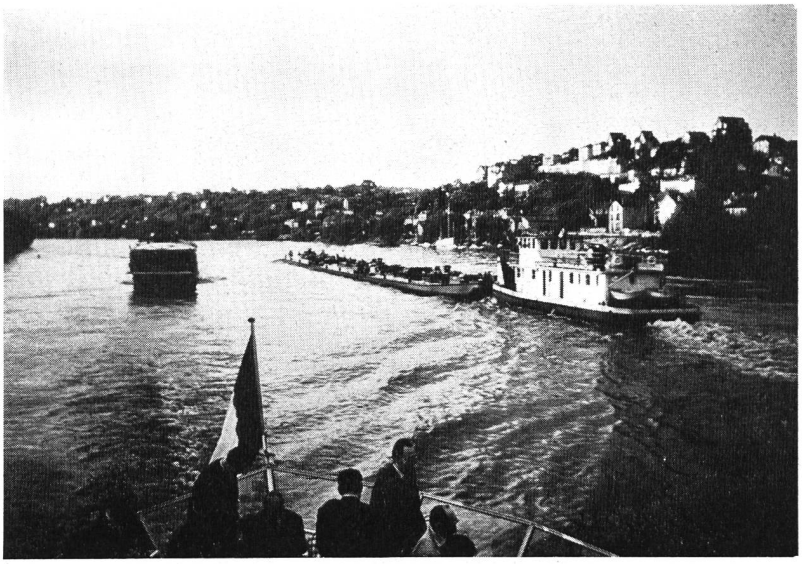


Bild 3
Unterwegs auf der Seine unterhalb Paris; die Schubzüge dominieren bei weitem als Verkehrstyp

Vortragsveranstaltungen [1]

Am Montagmorgen nahmen um 9 Uhr die Vortragsveranstaltungen, die im großen, hervorragend geeigneten Konferenzsaal des Ende 1958 eingeweihten UNESCO-Palastes stattfanden (Bilder 5/7), ihren Anfang. Das auf nur zwei Tage zusammengedrängte Vortragsprogramm darf wohl als allzu strapaziös bezeichnet werden, war doch am ersten Vortragstag mit 13 Vorträgen sogar eine mehrstündige Nachtsitzung eingeschaltet, die fast bis Mitternacht dauerte!

An der von 13 Staaten (Frankreich, den USA, Kanada, Deutschland, Belgien, Österreich, Norwegen, UdSSR, England, Italien, den Niederlanden, Indien und der Schweiz) beschickten internationalen Tagung nahmen etwa 750 Kongreßteilnehmer aus allen Sparten der Binnenschiffahrt und zahlreiche Begleitpersonen teil.

[1] Eine ausführliche Zusammenfassung der Vorträge ist erschienen im Heft 18 vom 25. Oktober 1961 der «Revue de la Navigation Intérieure et Rhénane» S. 791/808; der vollständige Text der Vorträge erscheint demnächst in Paris als stattlicher 240seitiger, illustrierter Band, und ist für 70 NF erhältlich bei M. G. Viala, Secrétaire Général des Journées d'Etudes Internationales de la Navigation Fluviale, 8, rue de Lota, Paris 16e.

Der fachliche Teil der Tagung umfaßte 24 Vorträge, die am Schlusse dieser Berichterstattung aufgeführt sind.

Kongreß-Sprachen waren Französisch, Englisch, Deutsch und Russisch, wobei durch Simultanübersetzung jedem Zuhörer eine gut funktionierende Übertragungsapparatur zur Verfügung stand.

Es würde den Rahmen dieser Berichterstattung allzusehr sprengen, wenn über sämtliche interessanten und aufschlußreichen Vorträge referiert werden müßte; wir beschränken uns daher auf einige Hinweise und Ausführungen über Beiträge, die unser Land besonders interessieren und benützen dafür gerne, z. T. im Wortlaut, die ausgezeichnete Berichterstattung von Dr. *D. Weber*, in der «Internationalen Transportzeitschrift», Basel.

Die Vortragsveranstaltungen wurden eingeleitet durch eine sehr bemerkenswerte Begrüßungsansprache von *André Bougenot*, ehemaliger Minister und gegenwärtiger Präsident des «Conseil National de la Navigation Fluviale», Initiant und Vorsitzender dieser Tagung. Neben der Überbringung der Grüße und guter Wünsche unterzog er sich auch der Aufgabe, die Stellung der Binnenschiffahrt in einem modernen In-

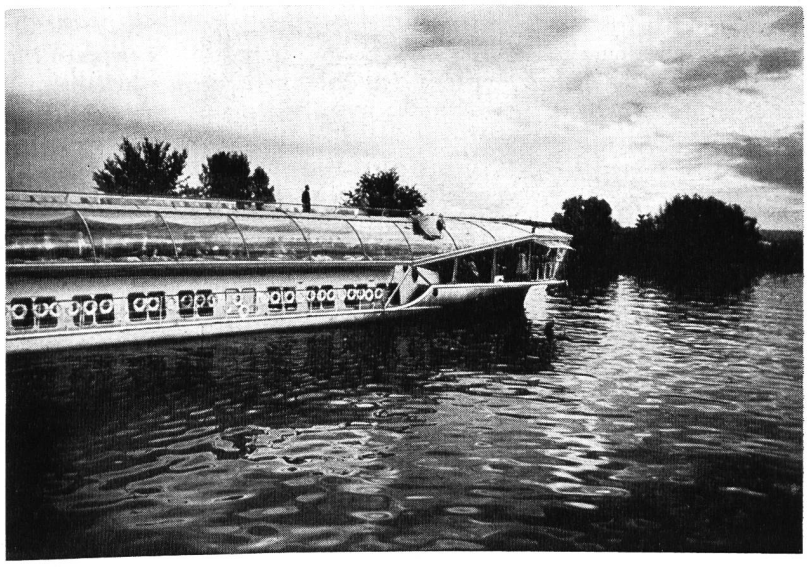


Bild 4
Abendliche Fahrt auf der Seine mit stark verglasten modernen Passagierschiffen, welche eine außerordentlich gute Aussicht auf die Landschaft erlauben

Bild 5
Übersicht über den ganz modernen, im November 1958 eingeweihten Gebäudekomplex des UNESCO-Sitzes in Paris; der niedere Bau rechts beherbergt u. a. den großen Konferenzsaal

dustriestaat zu beleuchten. Neue Transportmittel stehen oft ihres spektakulären technischen Materials wegen im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses, und immer wieder tauchen Auguren auf, die dann das Ende der herkömmlichen Verkehrsarten voraussagen. Aber abseits dieser Sensationen arbeitet die Binnenschiffahrt beinahe unbemerkt an der Verbesserung ihrer Stellung im Transportsystem. In Frankreich haben sich beispielsweise ihre Beförderungsleistungen, die rund ein Drittel der Bahntransporte ausmachen, in den letzten Jahren stetig erhöht, obwohl die Vorbedingungen dazu außerordentlich ungünstig waren. In einer Verkennung der wahren wirtschaftlichen Grundtatsachen hat es nämlich die französische Regierung jahrelang an genügenden Investitionen für die Erhaltung des Wasserstraßennetzes fehlen lassen, so daß von einer Herrichtung der Kanäle für den modernen Großverkehr keine Rede sein konnte. Die Industrie ihrerseits, als kühle Rechnerin, hat die realen Vorteile des Fluß- und Kanaltransportes immer im Auge behalten und ausgenützt — daher auch die erwähnte Erhöhung der Verkehrszahlen. Die Wasserwirtschaft wird für das moderne Gemeinwirtschaftsleben ohnehin immer bedeutungsvoller. Die Industrie hat sich auch unabhängig von den Schiffahrtsmöglichkeiten in der Nähe von Wasserläufen angesiedelt, weil sie das Wasser als Rohstoff oder technischen Hilfsstoff braucht. Im weitern bedarf der Wasserhaushalt auch im Interesse der Trinkwassersicherung einer besonderen Pflege. Der Zwang zur Erschließung immer neuer hydraulischer Elektrizitätswerke schließlich bringt es mit sich, daß die Wasserläufe mehr und mehr gestaut und reguliert werden müssen. Will man dann auf den betreffenden Gewässern auch noch Schiffahrt treiben, so braucht man eigentlich nur noch Schleusen einzufügen.

Arbeits- und Verkehrsminister *R. Buron* überbrachte dann den Kongreßteilnehmern die Grüße und guten Wünsche der französischen Regierung. Im weiteren zeigte er die geschichtliche Bedeutung der Wasserstraßen auf und belegte auch ihre Wichtigkeit für die moderne Wirtschaft. Eine besondere Rolle kommt den Binnenschiffahrtswegen als den internationalen Austausch fördernde Verbindungsmittel zu, vor allem auch in der europäischen Integrationsbewegung. Buron faßte seine Überlegungen in den Kernsatz zusammen: «Es ist vernünftig zu denken, die Binnenschiffahrt sei für ein aktives Wirtschaftsleben notwendig» (Il est raisonnable de penser que le transport fluvial est nécessaire à une vie économique active). Mit dieser Feststellung glaubte der Regierungsvertreter auch, ein wichtiges Ergebnis der Arbeiten im Rahmen der Studientagung vorwegzunehmen.

Ph. Lamour (Frankreich) forderte in einer sehr temperamentvollen Vortragsweise zum Thema «Der Wasserweg als Belebungsfaktor einer wirksamen Bewirtschaftungspolitik» («La voie d'eau, agent dynamique d'une politique efficace d'aménagement du territoire») ein französisches Wasserstraßennetz, das den 1350-t-Schiffen zugänglich ist. Großen Wert legt er auf die neue Technik der Schubschiffahrt mit zukünftigen Convois von 3000 t. Er sprach für eine aufbauende Erneuerung der Binnenschiffahrtspolitik; es erweise sich, daß die Industrie überall dort eine schlechte Entwicklung zeige, wo keine Wasserstraßen vorhanden sind. Er bemängelte dann den seit Jahrzehnten ungenügenden Unterhalt veralteter Kanäle, die noch teilweise den Zustand des 18. Jahrhunderts aufwiesen. Abschließend plädierte er für die möglichst rasche Schaffung einer den modernen Anforderungen genügenden Schiffahrtsverbindung Rhone—Rhein.

E. Hutchinson (USA) belegte in seinem englischen Vortrag über «Interne Transporte in den Vereinigten Staaten» als Präsident der amerikanischen Interstate Commerce Commission mit einem ausgedehnten Zahlenmaterial die Wichtigkeit der Binnenschiffahrtstransporte für die Wirtschaft der USA. Es gelang ihm auch, die Organisationsform, die tech-

nische Entwicklung und die neueren Strukturwandlungen des Verkehrs klar darzustellen. Die staatliche Reglementierung nimmt in den USA einen breiten Raum ein.

Dr. *W. Geile*, Vorsitzender des Zentralkomitees der deutschen Binnenschiffahrt, sprach über die «Wegekosten der Verkehrsmittel im allgemeinen und der Binnenschiffahrt im besondern». Die Erfassung dieser Kosten bildeten ein Problem für sich. Auf Grund von deutschen Untersuchungen über das Jahr 1957 wird man grosso modo sagen können, daß die Bahn pro Tonnenkilometer etwa vier- oder fünfmal mehr Wegekosten verursacht (2,14 Pfennige) als die Binnenschiffahrt (0,48 Pfennige). Die moderne Entwicklung der verkehrspolitischen Auseinandersetzungen haben aus den Problemen der Wegekosten in der Verkehrswirtschaft einen Zankapfel gemacht. Heute könne das Prinzip, daß jeder Verkehrsträger die vollen Kosten der Wege decken muß, die er benutzt, kaum mehr in Zweifel gezogen werden. Auch alle europäischen Organe halten diesen Grundsatz aufrecht, und in Deutschland anerkennen ihn Behörden, Wissenschaft, Verkehrsbenützer und in weitgehendem Maße auch die Verkehrsträger selbst. Über den Begriff der Wegekosten selbst hingegen herrscht noch keine Einigkeit. Geiles Vortrag bedeutete einen Versuch, verschiedene Abgrenzungs- und Streitfragen zu klären. Bereits über die Art und Weise der Kostenerfassung könne man verschiedener Ansicht sein. Jedenfalls eigne sich die übliche kameralistische Buchhaltung der öffentlichen Verwaltung nicht zur Lösung derartiger Aufgaben und ein Übergang zu betriebswirtschaftlichen Kostenrechnungen sei deshalb unerläßlich. Bei den Eisenbahnen würden sich dabei keine großen Probleme stellen, hingegen bei den Straßen und Schiffahrtswegen, die wohl am besten speziellen Betriebsgesellschaften zu unterstellen wären. — Die Kosten seien, je nachdem, ob sie für den Unterhalt, die Erneuerung, die Amortisierung, die Kapitalverzinsung oder die Verwaltung aufgewendet werden, in gewisse Kategorien einzuteilen, die dann gesondert betrachtet werden müssen. Von den Erneuerungskosten sagt Geile zum Beispiel, daß sie kaum aus den behördlichen Budgets herausgelesen werden könnten, weil dort zwischen Unterhalt- und Erneuerungsaufwendungen nicht unterschieden wird und zudem die gewährten Kredite mit dem effektiven Erneuerungsbedarf nur lose zusammenhängen. Wichtig ist die investitionsähnliche Wertvermehrung, welche Erneuerungen mit sich bringen. Dabei wird es in der Praxis nicht immer einfach sein, die Erneuerungsaufwendungen auf die mutmaßliche Dauer der Benutzung gerecht zu verteilen. Wertvermehrungen und Abschreibungen darauf sind kostenmäßig nach den bekannten Grundsätzen der Betriebswirtschaft zu erfassen. Besonders für die Berechnung der Amortisationen können ohne weiteres die in der Privatwirtschaft gebräuchlichen Prinzipien herangezogen werden. Da Grundstücke, wirtschaftlich gesehen, eine unbeschränkte Existenz haben und keiner Abnutzung unterliegen, sind sie bei den Verkehrsträgern nicht zu amortisieren. Eine Gruppe für sich bilden wiederum die Kapitalkosten, die in einer volkswirtschaftlichen Rentabilitätsberechnung auch dann theoretisch einzubeziehen sind, wenn die Finanzierung durch die öffentliche Hand erfolgt. Maßgebend

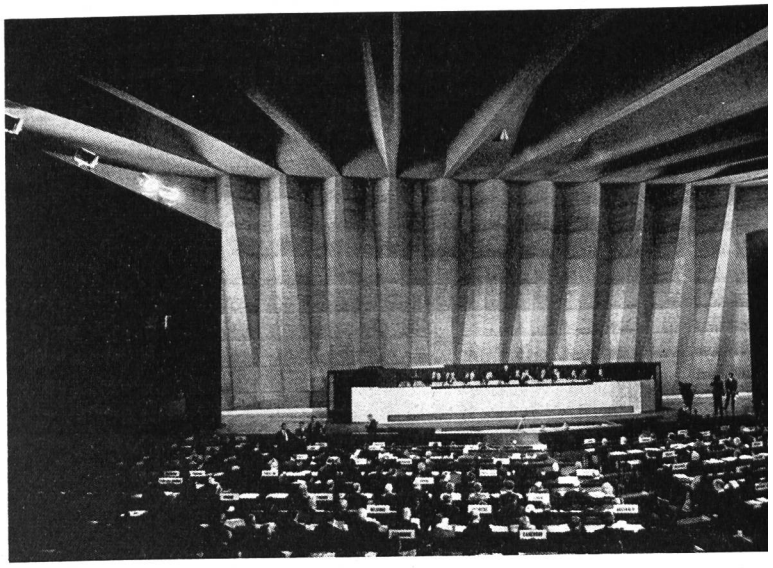
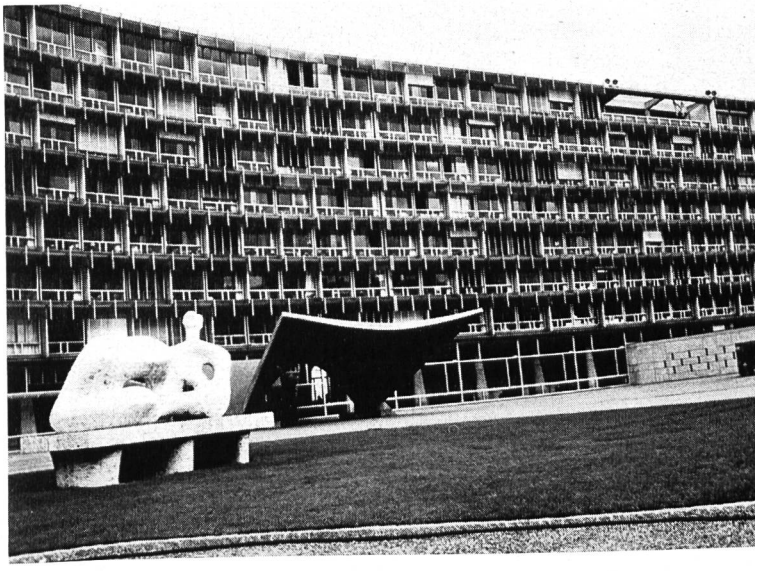


Bild 6 Der große, 1000 Personen fassende Konferenzsaal im UNESCO-Gebäude; man beachte die sehr originelle Behandlung der Betonwandflächen mit roher Schalungsstruktur

ist für die ganze Investitionssumme der landesübliche Zinsfuß, und zwar unabhängig von den Modalitäten der Finanzierung im Einzelfall. Kalkulatorische Zinsen sind sodann (im Gegensatz zu den eben erwähnten Abschreibungen) auch auf den Verkehrswert des benutzten Bodens zu errechnen. Dieser Boden geht wegen seiner Verwendung durch die Verkehrsträger anderen Nutzern verloren, verursacht volkswirtschaftlich gesehen also Kosten. Eine gewisse Anlage kann neben ihrem Zweck als Verkehrsweg auch noch anderen Zwecken dienen. In solchen Fällen scheint es gerecht, die Gesamtkosten auf die einzelnen Nutznießer zu verteilen. Der Verteilungsschlüssel ist im Grenznutzenzuwachs zu sehen, den jeder Nutznießer erhält. Falsch wäre es, vom Verursachungsprinzip auszugehen und die Kosten einfach nach ihrem Entstehungsgrund zuzuweisen. Die in der Literatur auch schon etwa vertretene Meinung, die gesamten mit den Binnenhäfen in Zusammenhang stehenden

Bild 7 Skulptur und Eingangsdetail beim UNESCO-Gebäude in Paris



Kosten seien der Binnenschiffahrt als Wegekosten anzurechnen, lehnt Geile ab. Die Häfen nützen nur zu einem Teil, hauptsächlich mit der Wasseroberfläche, direkt der Binnenschiffahrt. Die kostspieligen Umschlagsanlagen, die Quaibefestigungen usw. dienen oft gesonderten Zwecken, wie zum Beispiel der Lagerung. Sie sind deshalb nicht der Binnenschiffahrt anzurechnen.

A. Videtski (UdSSR) orientierte in russischer Sprache über das Thema «Die Rolle der Flußschiffahrt im öffentlichen Verkehr der Sowjetunion», wobei er die bedeutenden Anstrengungen seit der russischen Revolution besonders herausstrich. Die Sowjetunion verfügt über ein außerordentlich ausgedehntes Wasserstraßennetz, das allerdings aus klimatischen Gründen auf großen Strecken nur während 6 bis 7 Monaten im Jahr befahrbar ist. Für unsere im allgemeinen völlig anderen westeuropäischen Verhältnisse ist vor allem aus den Bemerkungen des Redners zur Berufsausbildung eine Lehre zu ziehen. Die Sowjetunion bildet die Fahrensleute und Techniker der Binnenschiffahrt auf breiterer Basis aus und sorgt auch für die spätere berufliche Fortbildung. Hier wäre bei uns, obwohl wir natürlich nicht über die Zwangsmittel eines totalitären Staates verfügen, im allgemeinen doch ein Mehreres möglich.

Einen besonders interessanten Vortrag hielt Botschafter *L. Schaus*, Mitglied der EWG, über die «Gemeinsame Transportpolitik». Er wies darauf hin, daß die EWG vor allem die Probleme der «Pipelines» und deren Einfluß auf die Binnenschiffahrt studiere. Die EWG sucht auch nach geeigneten Abgrenzungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Transportarten, wobei neben den technisch-wirtschaftlichen besonders auch geographische und juristische Aspekte zu berücksichtigen seien, die auf alle Mitglieder der EWG anwendbar sind. Botschafter Schaus bemerkte, daß die Mannheimer Akte durch die Römer Verträge der EWG nicht berührt werde und stellte die Frage, ob die Römer Verträge und die Verträge des Rheins miteinander vereinbar seien. Für die Mannheimer Akte sei der Geist des damaligen Vertrages maßgebend, der die Sicherung des Verkehrs und polizeilicher Funktionen eingeführt habe; der Vertrag habe in den verflossenen 100 Jahren seinen Zweck erreicht. Die Freiheit dürfe nicht zum Hemmschuh werden. Höhere Interessen der europäischen Staaten, auch der nicht der EWG angehörenden, seien zu berücksichtigen. Die heute 170 Millionen Einwohner umfassende Organisation der EWG sei eine Realität, mit der man zu rechnen habe. Das Ziel ihrer Tätigkeit liege in einer stetigen Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Mitgliedländer.

Prof. Dr. *H. Vonk*, Direktor im niederländischen Verkehrsministerium sprach über die «Stellung der Binnenschiffahrt in der niederländischen Wirtschaft». Der Sprecher hatte schon zuvor ein Manuskript mit gründlichen Zahlenangaben und graphischen Darstellungen verteilen lassen, das die Wichtigkeit der Binnenschiffahrt für die niederländische Wirtschaft im einzelnen belegte. Im Gegensatz zu den übrigen Referenten verzichtete dann Prof. Vonk darauf, einfach sein Manuskript vorzutragen. Er gab vielmehr in gedrängter Form einige Gedanken zur Kenntnis, die seiner Meinung nach für die künftige Behandlung der Binnenschiffahrt in den Niederlanden und in der EWG wegleitend sein sollten. Die Niederlande sind nach Vonk ein Land der Seehäfen. Um diese herum gruppiere sich mehr oder weniger die gesamte übrige Wirtschaft. Auch die Binnenschiffahrt hat für die Niederlande insofern schon früh Bedeutung erlangt, als sie den großen Seehäfen günstige Zu- und Abfahrtswege zum Hinterland eröffnete. Nach wie vor sind deshalb die Seehäfen und die ganze niederländische Wirtschaft an einem guten Funktionieren der Binnenschiffahrt vital interessiert. Vonk wandte sich dann im besonderen dem Problem der Partikuliere zu. Diese kleinen, selbständigen Binnenschiffahrtsunternehmer, die ein einzelnes Schiff besitzen und darauf meistens mit ihrer Familie leben, prägen heute noch weitgehend das Bild der niederländischen Kanal- und Binnenschiffahrt. Die Kleinwirtschaftsform des Partikuliers soll nun nach Vonk auf jeden Fall erhalten werden. Deshalb verlangte der Referent im Rahmen der EWG eine Verkehrspolitik, die den Fortbestand der kleinen Schiffseigentümer, und zwar als selbständige Unternehmer, ermöglicht. Der Referent wies auch auf den Pariser Schiffahrtskongreß von 1947 hin und auf das seither stark gestiegene Interesse an der Binnenschiffahrt. In den Niederlanden bewältigt die Binnenschiffahrt 71 % des totalen Inlandverkehrs.

Der Präsident der Handelskammer von Venedig, *A. Usigli*, stellte seine französischen Ausführungen unter das Thema «Italien wird sich der Möglichkeiten bewußt, die ihm die Binnenschiffahrt eröffnet.» In Italien waren lange Zeit hindurch die Widerstände gegen den Ausbau des Po zur Schiffahrtsstraße sehr beträchtlich. Seit 1954 hat sich aber die Situation gänzlich geändert. Damals wurde die Erdölfahrt von Venedig nach Mantua aufgenommen und seither haben schon Tausende von Fahrten stattgefunden. Täglich verlassen fünf bis sechs und manchmal sogar mehr Schiffe Venedig mit den Bestimmungsorten Mantua, Ferrara oder gar Cremona. Heute geht es nach Usigli nicht nur darum, die Schiffahrtsstraße bis Cremona zu verbessern, sondern auch über diesen westlichen Endpunkt hinaus zu verlängern. Usigli betrachtet den Po überdies nur als erstes Element in einem künftigen Gefüge von Wasserstraßen, das die Adria nicht nur mit Mailand, den lombardischen Industriezentren von Brescia und Piacenza, sondern auch mit Locarno und dadurch mit der Schweiz zu verbinden habe.

Der einzige schweizerische Referent dieser Tagung, Dr. *N. Jaquet*, Basel, Präsident der Basler Vereinigung für Schweizerische Schiffahrt, sprach über «Die Schweiz und ihre Binnenschiffahrtsprobleme in Europa». Ein beträchtlicher Unterschied zwischen der Schweiz und andern Binnenschiffahrtsstaaten Europas liegt nach Dr. Jaquet darin, daß die Schweiz über kein eigenes Binnenschiffahrtsnetz verfügt und daß ihre binnenschiffahrtspolitischen Ziele auch nicht in diese Richtung weisen. Man hat von der Schweiz aus vielmehr darauf hinzuarbeiten, daß die Binnenschiffahrtsstraßen zwischen den großen Seehäfen und den wichtigsten europäischen Produktionszentren einerseits und der Schweiz andererseits für die schweizerische Binnenschiffahrt jederzeit offenstehen.

Im weiteren wandte sich der Sprecher dem Gedanken der Schiffahrtsfreiheit zu, der aus der Zeit der Französischen Revolution stammt, auf dem Wiener Kongreß festgehalten wurde und heute noch auf Grund der Mannheimer Akte von 1868 in Kraft steht. Dieser völkerrechtliche Vertrag garantiert allen Binnenschifffahrtsunternehmern die freie Benützung des Rheins. Eine besondere internationale Behörde, die Rhein-Zentralkommission, wacht über den guten Zustand des Flusses und die Schiffahrtsfreiheit, die bis vor dem Zweiten Weltkrieg unangetastet blieb. Dr. Jaquet ging in diesem Zusammenhange auf die Meinungsverschiedenheiten über die deutsche Cabotage ein. Die Beschränkung der Schiffahrtsfreiheit auf grenzüberschreitende Transporte sollte angesichts des Vertrages von Rom automatisch dahinfallen. Am Verkehr nach Basel beteiligen sich seit eh und je die verschiedensten Flaggen, und nie wurde von schweizerischer Seite irgendeine protektionistische Maßnahme zugunsten schweizerischer Schiffe getroffen. Dr. Jaquet glaubt trotz der neueren Entwicklung auf dem Gebiet der Schiffahrtstechnik, daß das allein oder mit einem Kahn im Schlepp fahrende Motorschiff für den Verkehr mit Basel die am besten geeignete Lösung darstellen dürfte. Immerhin meint er, daß man zu einer Formel von Selbstfahrer-Schubbooten kommen könnte, obwohl besonders bei Niederwasser die herkömmliche Schleppschiffahrt verschiedene Vorteile aufweist. Auch weitere strukturelle Eigenarten des schweizerischen Verkehrs sind nach Dr. Jaquet für die Einführung der Schubschiffahrt nicht günstig. Der Referent erinnerte an die Bemühungen der Wirtschaftskonferenz der Rheinschiffahrt, die, um der Schiffahrt ein günstigeres Verhältnis zwischen ihren Kosten und den Erträgnissen zu sichern, die Schaffung von Konventionen und Pools empfahl. Im weiteren befürwortete die Konferenz die Gründung einer alle an der Rheinschiffahrt beteiligten Flaggen umfassenden Organisation, die Angebot und Nachfrage an Schiffsraum durch gemeinsame Auflegungsaktionen in Zeiten der Unterbeschäftigung in Übereinstimmung zu erhalten hätte. Eine gemeinsame Kasse würde den Eignern, welche Schiffsraum auflegen, dafür eine Entschädigung pro Tonne und Tag zahlen. Um den notwendigen Beitritt aller Schiffahrtstreibenden zu einer solchen Organisation durchzusetzen, ist von der Wirtschaftskonferenz der Abschluß einer Konvention zwischen den interessierten Staaten vorgesehen. Die Rhein-Zentralkommission sprach indessen den Wunsch aus, man möchte zunächst versuchen, die geplante Organisation auf freiwilliger Basis umfassend zustande zu bringen. Eine entsprechende Untersuchung ist gegenwärtig im Gang. Solange auf dem Rhein im innerstaatlichen Verkehr Festfrachtensysteme und im internationalen Verkehr marktwirtschaftliche Wettbewerbsfrachten nebeneinander bestehen, wird in der europäischen Binnenschiffahrt nach Dr. Jaquet keine stabile Lage zu erreichen sein. Die Schiffahrtstreibenden sind sich der Tatsache bewußt, daß der Verzicht auf eine freie Aushandlung der Frachten zwischen den Parteien zu etatistischen, dirigistischen Methoden führt. Noch sei es Zeit, klar zu entscheiden, welches die zukünftige Struktur der Rheinschiffahrt zu sein habe.

Den schweizerischen Zuhörern fiel es wohl auf, daß der Referent mit keinem Wort auf die geplanten Binnenschiffahrtsstraßen in unserem Lande hinwies, durch deren Schaffung die Stellung der Schweiz mit ihrem Festhalten an der Schiffahrtsfreiheit wohl gestärkt würde.

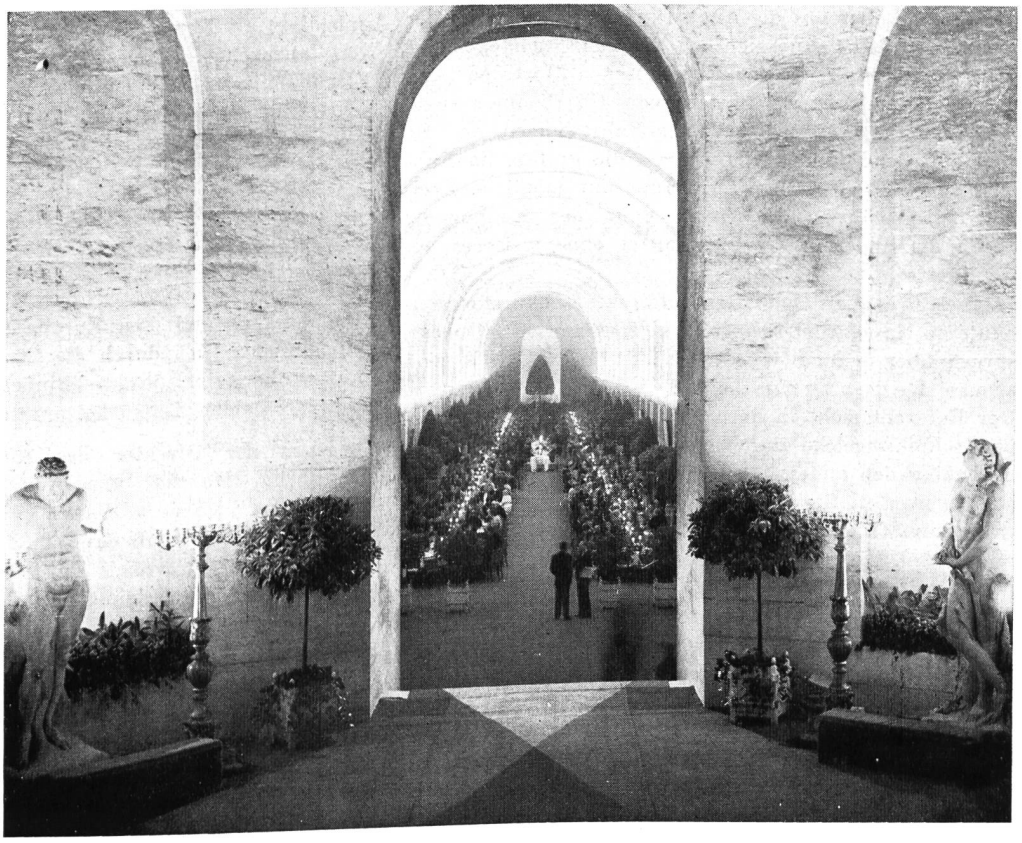


Bild 8
Dîner de gala
vom 3. Oktober 1961
in der Orangerie von
Schloß Versailles

Der Direktor der Abteilung «Entwicklung und Modernisierung» bei der Generaldirektion für Transporte der EWG-Kommission, *Noël-Mayer*, sprach über «Die Verwirklichung der großen europäischen Binnenschiffahrtsachsen und die Standardisierung des schwimmenden Materials». Mit der fortschreitenden Verwirklichung des Gemeinsamen Marktes wird es für Europa notwendig sein, nicht nur über die Rheinachse, sondern auch über ein zusammenhängendes und umfassendes System von Binnenwasserstraßen zu verfügen. Die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft hat deshalb die Verbindungen Schelde—Rhein, Maas—Rhein, Rhein—Main—Donau, Rhein—Rhone und Po—Langensee den betreffenden Staaten zur Durchführung empfohlen. Unter Umständen kann zur Finanzierung die europäische Investitionsbank herangezogen werden. Die EWG-Kommission schenkt der Vereinheitlichung des schwimmenden Materials und der Schiffahrtsanlagen ihr besonderes Augenmerk. Auch den Kostenfragen wendet sie sich zu. Ohne den geringsten Anspruch, bestimmte Lösungen durchzusetzen, arbeitet die Kommission mit den nationalen Behörden und den interessierten Berufsgruppen zusammen, um die Möglichkeiten für eine Verbesserung der Lage der Binnenschiffahrt im Rahmen des Gemeinsamen Marktes zu besprechen. Die Kommission ist bereit, die nötigen Schritte zu unternehmen, um der Binnenschiffahrt neben den andern Transportmitteln einen gleichwertigen Platz einzuräumen.

Von den Ausführungen von *L. Charbonnier*, Belgien, Honorardirektor im belgischen Verkehrsministerium, zum Thema «Die innerbelgische Flußschiffahrt» sei besonders festgehalten, daß er der Montanunion vorwarf, sie lasse sich in ihren Maßnahmen zu einseitig von den Interessen der Schwerindustrie leiten, ohne auf die Auswirkungen im Bereiche der Binnenschiffahrt Rücksicht zu nehmen. Demgegenüber gehe die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit mehr Umsicht vor. Charbonnier regte die Schaffung öffentlicher Schiffahrtsbörsen an. Er verlangt, der Binnenschiffahrt sei die größte, im Rahmen der EWG-Verträge überhaupt nur mögliche Freiheit zu gewähren. Sie werde dann der Konkurrenz durch die anderen Transportmittel ohne weiteres gewachsen sein.

Der Präsident und Generaldirektor der «Communauté de Navigation Française et Rhénane», *P. Brousse*, sprach über «Die wirtschaftliche und soziale Bedeutung der Schubschiffahrt». Der Referent sieht in der Schubschiffahrt jene Transporttechnik, welche die Vorteile der Binnenschiffahrt gegenüber den andern Verkehrsmitteln am entscheidensten auswertet. Sie gestattet die Nacht- und Tagfahrt, trägt zur Einsparung von Personal und Investitionsmitteln bei. Mit der Schubkomposition wurde ein Transportmittel geschaffen, das allen übrigen Konkurrenten, die Pipeline eingeschlossen, gewachsen ist. Neben den rein wirtschaftlichen Vorteilen sind auch die sozialen Fortschritte zu begrüßen. Die Schubschiffahrt verbessert die Arbeitsbedingungen an Bord und ermöglicht ein angenehmes Ablösungssystem, von dem auch die Familien der Schiffer profitieren. Angesichts der großen Vorteile der Schubschiffahrt erscheint dem Referenten eine Anpassung der Binnenwasserstraßen an die Bedürfnisse dieser neuen Transporttechnik als angebracht. Wenn die Kanäle entsprechend eingerichtet sind und die Schleusen eine genügende Größe aufweisen, so ist hier der Erfolg der Schubschiffahrt ebenso groß wie auf freifließenden Gewässern. Brousse wies auch darauf hin, daß die weitere Entwicklung der Schubschiffahrt für das mittelständige Kleinschiffergewerbe gefährlich werden könnte. Er sieht hier aber lediglich eine Frage der Organisation. Es sei eine umfassende internationale Berufsorganisation zu schaffen, die den Betrieb der Schubboote und der Leichter in einer Hand vereint übernehmen müßte. Damit wären auch sehr rationelle Betriebsformen der Schubschiffahrt zu erreichen.

E. Goldston, USA, Präsident der Midland Enterprises Inc., Vizepräsident der Ohio River Company, fand mit seinen klar und überzeugend vorgetragenen Ausführungen über «Verschiedene Aspekte der Fluß-Schiffahrt in den USA» bei den Kongreßteilnehmern ein besonderes Interesse. Schon seit langer Zeit könne das Wirtschaftssystem der amerikanischen Binnenschiffahrt nicht mehr als kapitalistisch bezeichnet werden. Es handle sich vielmehr um eine eigentliche Mischform. Staatliche Reglementierungen greifen ordnend ein, und die «Interstate Commerce Commission» übt eine gewisse Aufsicht über das Geschäftsgebaren aus. Trotz diesen Einbrüchen in die Wirtschaftsfreiheit beruht aber der Erfolg der Binnenschiffahrt nach wie vor auf der Initiative privater Unternehmer. Goldston legte ein eigentliches Bekenntnis für sein Vertrauen in das private Unternehmertum ab. In den USA ist die Binnenschiffahrt ein sehr moderner Verkehrsträger; sie hat mit Ausnahme des Flugverkehrs in den letzten 15 Jahren die rascheste technische und wirtschaftliche Entwicklung mitgemacht. Trotzdem sind die Binnenwasserstraßen nicht unbedingt als Konkurrenten zu den andern Verkehrswegen anzusehen. Eine Betrachtung der wichtigsten Eisenbahnlinien zeigt, daß sie meist längs der Binnenschiffahrtsadern verlaufen und damit vom industrie- und verkehrsschaffenden Impuls des Wasserweges profitieren.

A. Thomas, Kommissar bei der französischen Landesplanung, trat für die Schaffung einer leistungsfähigen Rhein—Rhone—Verbindung ein. Heute läuft der Güteraustausch zwischen dem Europa des Rheinbeckens und dem Europa am Mittelmeer sozusagen ausschließlich durch die Straße von Gibraltar. Es müsse aber eine direkte Binnenschiffahrtsverbindung zwischen beiden Teilen hergestellt werden.

Auch der Direktor des Autonomen Hafens von Straßburg, *Marchal*, trat für den Ausbau des Rhein—Rhone—Kanals ein. Es werde nachher möglich sein, daß Großschiffe in vier bis fünf Tagen von Straßburg nach Marseille fahren. Falsch wäre es, die engere Verbindung der südlichen und nördlichen Gebiete Frankreichs einfach auf Grund von Tarifermäßigungen bei der Bahn zustande bringen zu wollen. Eine Reduktion der Bahnfrachten auf die Grenzkosten hinunter sei diskriminierend für diejenigen, welche die gesamten Kosten tragen müssen. Übrigens gewinne durch den Ausbau der Binnenschiffahrtsstraßen nicht zuletzt auch die Eisenbahn selbst, das lasse sich am Beispiel von Straßburg sogar zahlenmäßig belegen.

Bild 9 In nächtlicher Festbeleuchtung erstrahlende Hauptfassade des Schlosses Versailles während der Aufführung von «Son et lumière»

Festlicher Abschluß in Versailles

Den feierlichen Abschluß der kurzen, aber sehr interessanten und wertvollen Tagung bildete ein exquisites Galadîner im glanzvollen Rahmen von Schloß Versailles (Bilder 8 und 9). Zum Bankett war in der langgestreckten Orangerie mit reicher Blumendekoration für etwa 1000 Personen gedeckt, und der Abstieg über die teppichbelegte lange Treppe zu dem im Kerzenlicht erstrahlenden Saal erfolgte zwischen einem Ehrenzug buntgekleideter algerischer Spahis mit gezückten Säbeln!

Am Bankett sprachen als Vertreter des gastgebenden Landes Tagungspräsident *Bougenot* und Minister *Buron*, während Dr. *Willems* aus Belgien den herzlichen Dank namens der Kongreßteilnehmer entbot.

Anschließend begaben sich die Kongreßteilnehmer in den nächtlichen Park von Versailles, wo angesichts der breiten, geschmackvollen Schloßfassade mit ihren eindrucksvoll beleuchteten Wasserspielen das von J. Cocteau und A. Maurois zur Musik von J. Ibert konzipierte «Son et lumière» geboten wurde, eine etwa einstündige Zusammenfassung der ereignisreichen Geschichte von Schloß Versailles. Erst lange nach Mitternacht erreichten die Autocars Paris, damit den Abschluß der wohlgelungenen Tagung bildend.

Den Organisatoren dieser, einem so unerwartet großen Interesse begegneten internationalen Tagung und vor allem ihrem rührigen Generalsekretär, M. *Gilbert Viala*, sei auch hier der herzliche Dank für die gebotene Gastfreundschaft ausgesprochen. *G. A. Töndury*

Verzeichnis der Fachvorträge

M. *Ph. Lamour*, Président du Conseil Supérieur de la Construction et de l'Aménagement du Territoire (France): «La voie d'eau, agent dynamique d'une politique efficace d'aménagement du territoire.»

M. *E. Hutchinson*, Chairman de l'Interstate Commerce Commission (USA): «Transports intérieurs aux Etats-Unis.»

M. *W. Geile*, Président du Comité Central de la Navigation Fluviale (Allemagne): «Coût du transport et de l'infrastructure en matière de voies navigables.»

M. *A. Videtski*, Docteur ès Siences Techniques — Ministre Adjoint de la flotte fluviale (URSS): «Le rôle du transport fluviale dans le service du public.»

M. l'*Ambassadeur L. Schaus*, Membre de la Communauté Economique Européenne: «La politique commune des transports.»

M. *G. Willems*, Secrétaire Général du Ministère des Travaux publiques (Belgique): «L'adaptation du réseau fluvial (belge) aux besoins d'une économie nationale dans une Europe intégrée.»

M. *le Professeur H. Vonk*, Directeur au Ministère des Transports (Pays-Bas): «La navigation intérieure néerlandaise dans l'économie nationale.»

M. *A. Usigli*, Président de la Chambre de Commerce de Venise (Italie): «L'Italie prend conscience des possibilités que lui offre la navigation fluviale.»

M. *N. Jacquet*, Président de l'Association Bâloise pour la Navigation (Suisse): «La Suisse et les problèmes de la navigation fluviale en Europe.»

M. *J. Noël-Mayer*, Directeur des Transports à la Communauté Economique Européenne: «Réalisation de grands axes fluviaux européens — Standardisation des matériels fluviaux.»

M. *W.-L. Ives*, Directeur du Trafic, et M. *V.-H. Tripp*, Ingénieur en Chef, membres du Comité de Direction des British Waterways (Grande-Bretagne): «Les voies d'eau britanniques.»

M. *L. Charbonnier*, Directeur d'Administration Honoraire du Ministère des Communications, Administrateur Délégué du Fonds de la Batellerie (Belgique): «La navigation intérieure belge.»

M. *H. Freas*, Commissionner de l'Interstate Commerce Commission (Etats-Unis): «Taux et tarifs des compagnies de navigation aux Etats-Unis.»

M. *P. Brousse*, Président-Directeur Général de la Communauté de Navigation Française Rhénane (France): «Portée économique et sociale du poussage.»

M. *Sukolemov*, Ingénieur du Ministère de la flotte fluviale de l'URSS: «Mécanisation des travaux de chargement et de déchargement dans les ports de l'URSS.»

M. *R. Terrel*, Président de la Conférence Nationale des Usagers de Transports (France): «Les chargeurs considèrent la modernisation de la voie d'eau comme un élément indispensable au développement de l'industrie.»

M. *E. Goldston*, Président de la Midland Entreprises Inc., Vice-Président de «Ohio River Company» (Etats-Unis): «Conséquence de la modernisation du transport fluvial sur l'économie des Etats-Unis.»

M. *Chebotarov*, Chef Adjoint de la Section du Gosplan (URSS): «Organisation du transport des passagers et des marchandises sur les voies navigables de l'URSS.»

M. *Oettershagen*, Administrateur de la Seaway Department Co. (Etats-Unis/Canada): «Tarif sur la voie d'eau du Saint-Laurent.»

M. *Bobrovnikov*, Chef de la Section de la Navigation fluviale de Dnieprovsk (URSS): «Amélioration des conditions de navigation sur les voies navigables de l'URSS.»

M. *Abel Thomas*, Commissaire à l'Aménagement du Territoire (France): «Axe fluvial Nord—Sud, facteur de développement économique français et européen.»

M. *Marchal*, Ing. en chef des Ponts et Chaussées, directeur du Port Autonome de Strasbourg (France): «Contribution à l'étude sur la liaison Rhin-Méditerranée et des aménagements de grandes voies d'eau dans l'économie moderne.»

M. *Jacques Biron*, Ingénieur A. I. L. G. — Membre de la Commission des Transports de la C. E. C. A., (Belgique), et M. *Gabriel Benet*, Commissaire à l'Aménagement du Territoire (France): «Aménagement de l'axe Rhône—Océan.»

Bilder:

1, 3, 4, 7 Photos G. A. Töndury
2 Photo L'Image-Document, Paris, Cliché aus «Strom und See», Nr. 10
5, 6, 8, 9 Photos Claude Laroze, Paris

Kurze Winterfahrt nach Skandinavien

DK 910.2 (48)

Bekanntlich organisierte der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband für etwa 50 Teilnehmer aus Schweden, Finnland und Norwegen vom 14. bis 23. Juni 1961 eine Studienreise zu schweizerischen Wasserkraftanlagen, worüber wir ausführlich in dieser Zeitschrift, Jahrgang 1961, Seiten 321/332 berichtet haben; der Verfasser dieser Zeilen hat anläßlich dieser Schweizer Reise auch einen ¾stündigen 16-mm-Farbenfilm aufgenommen, der die schöne und erlebnisreiche Fahrt, aber auch viele interessante Stadien der besuchten großen Baustellen, festhält. Dank einer außerordentlich freundlichen Einladung des *Schwedischen Wasserkraftvereins* und des *Finnischen Wasserkraftvereins* konnte der Berichterstatter vom 29. November bis 5. Dezember 1961 wiederum eine weite Reise in den hohen Norden unternehmen, wo er Gast der beiden befreundeten Verbände war; die freundliche Einladung, auch noch nach Oslo zu fahren, mußte leider aus zeitlichen Gründen auf ein anderes Jahr verschoben werden. Während des mehrtägigen Aufenthalts in Skandinavien wurde ein sehr interessantes Besichtigungsprogramm geboten.

In Schweden, wo ich nach einem 3¼stündigen Flug mit SR Caravelle «Città di Bellinzona» von Zürich über Düsseldorf in Stockholm eintraf, durfte ich einige Tage im gemütlichen Heim von Direktor *E. Blomqvist*, Präsident des Schwedischen Wasserkraftvereins, zubringen, das in der Gemeinde Täby in Näsbypark, an einem Meeresarm etwa 15 km nordöstlich der schwedischen Hauptstadt liegt.

Bild 1
Moderne Wohnsiedlung in der stark in Entwicklung begriffenen Stadt Täby, eine Siedlung an der östlichen Peripherie der schwedischen Hauptstadt