Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 5 (1912-1913)

Heft: 5

Artikel: Schweizerischer Rhone-Rhein-Schifffahrtsverband [Schluss]

Autor: Fornallaz / Autran, G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920000

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 28.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

nutzt werden und dem Staat eine Erhöhung seiner Einnahmen verschaffen." *)

Die Klagen Hughes' über die Sünden der Vergangenheit waren nur allzu berechtigt. Oft genug ist es vorgekommen, dass unter dem Deckmantel der Fürsorge für „öffentliche Gesundheit und Sicherheit" oder scheinbar zum Schutze vor Überschwemmungen und zur Verbesserung der Schiffbarkeit fliessender Wasser Bewilligungen erfolgten, welche die Uferstrecken in die Hände bestimmter Privatleute spielten. Insbesondere hatte man immer wieder die eigenen Gesetze zu umgehen gewusst, die in den staatlichen Walddomänen die gänzliche Abholzung verboten. So waren selbst in den Wäldern der Adirondacks unschätzbare Wasserkraft-Bewilligungen widerrechtlich erteilt worden. Die Erteilung von Privilegien für Wasserkräfte war eben gerade im Staate New York eines der beliebtesten Objekte der politischen „Graft" (Diebstahlsucht) geworden. Bitter hat man von einem negativen Naturschutz gesprochen, wenn von diesen unerfreulichen Zuständen die Rede war . . .

(Fortsetzung folgt.)

*) Annual Report etc.

Schweizerischer Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband.

Zweiter Bericht der wirtschaftlichen Kommission.

(Schluss.)

Die Tarifsätze für den Eisenbahntransport sind in den Fragebogen angegeben oder nach den Tabellen der Verwaltungen berechnet worden. Die zukünftigen Wassertransporttarife sind für den Verkehr von Chancy nach Koblenz sorgfältig mit Hilfe von graphischen Fahrplänen berechnet worden. Die bestehenden Tarife auf der Rhone und dem Rhein sind den Berichten der französischen und deutschen Handelskammern entnommen worden oder aus Spezialpublikationen über diesen Gegenstand. Mit diesen Unterlagen konnte eine vollständige Zusammenstellung gemacht werden, die in 32 Kolonnen folgende wichtigste Angaben enthält:

Die Namen der Kaufleute, Industriellen und der Verwaltungen, der Herkunfts- oder Bestimmungsort ihrer Waren. Sie sind in den Kolonnen durch eine Ordnungsnummer ersetzt worden, die sich auf die Originalfragebogen bezieht. Dadurch wurde die vollständige Diskretion bewahrt.

Ausser der Bezeichnung der Güter und ihres jährlichen Tonnengehaltes enthält die Tabelle ferner:

Den gegenwärtigen kilometrischen Verkehr per schweizerische oder ausländische Eisenbahn,

den zukünftigen kilometrischen Verkehr auf dem Wasserwege und per Eisenbahn,

die gegenwärtigen Transportkosten pro Tonne von Ort zu Ort und per t/km,

die zukünftigen Transportkosten, welche enthalten: die Verladungskosten, die Überladungskosten, die Entladungskosten, die Versicherungsprämien und die Schiffahrtsabgaben.

Endlich den jährlichen Gewinn auf den gegenwärtigen Transportkosten.

Die letzte Zahl dient dazu, in den Tabellen III und IV die Ersparnisse für alle Details der Gruppen 1—6 auszurechnen, bereinigt und abgeschlossen auf 1. November 1912 (siehe folgende Seite).

Den beiden Tabellen können verschiedene wichtige statistische Daten entnommen werden:

Die Verteilung der Gütermengen nach der Art des Verkehrs: Interner Verkehr (A), Import (B1) und Export (B2).

Der mittlere Tonnengehalt jedes Transportes.

Der Betrag der Schiffahrtsabgaben aus dem schweizerischen Verkehr, welcher die finanzielle Berechtigung des ganzen Unternehmens beweist.

Der mittlere gegenwärtige und zukünftige Frachtpreis per t/km.

Die mittlere Ersparnis aus dem Wassertransport, verglichen mit dem Eisenbahntransport.

Die mittlere Transportlänge auf der schweizerischen Strecke Rhone-Rhein.

Es ergibt sich hieraus der voraussichtliche Umschlag in den schweizerischen Häfen und die Zunahme des Verkehrs, welcher auf die Rhone von Marseille bis Genf und auf den Rhein von Basel bis Rotterdam entfällt.

Wenn die Resultate der Gruppen 1—6 zusammengestellt werden, ergibt sich daraus die Tabelle IV, die sich auf eine genaue Ausscheidung von 772 verschiedenen Transporten stützt.

Der Gesamtbetrag der Schiffahrtsabgaben beträgt 414,774.45 Fr. Er genügt für die Deckung der Unterhaltungs- und Betriebskosten des Unternehmens, die auf 400,000 Fr. veranschlagt sind.

Die totale jährliche Ersparnis aus einer Transportmenge von 367,945 t beträgt 3,152,096.75 Fr. Diese Summe repräsentiert den Zins à 4 % eines Kapitals von 78,802,418.75 Fr. und genügt, um den grössten Teil der Baukosten zu decken.

Es ist vorauszusehen, dass nach Hinzufügung der noch fehlenden Teile der Enquête eine Mehrersparnis erzielt wird, die für Handel und Industrie einen Nettoüberschuss bildet. Wie gross dieser fehlende Teil ist, wird die vollendete Enquête zeigen. Bis dahin möchten wir ihre Aufmerksamkeit auf die grossen Differenzen lenken, die in den Ziffern der Kantone in den Tabellen sich zeigen. Diese Differenzen kommen einfach daher, weil beispielsweise im Kanton Waadt als erster Kanton auf der Liste die Enquête lebhafer betrieben wurde, als im Kanton Wallis.

Wir haben die Überzeugung, dass die Totalzahlen sich nach und nach zwischen den Kantonen ausglei-

Tabelle III. **Wirtschaftliche Enquête.**

Gruppe 1. **Landwirtschaftliche Produkte und Lebensmittel.**

Kantone	Zahl der Transporte	Mittlere Transportlänge	Nettoverkehr: Interner Verkehr A	Nettoverkehr: Import B 1	Nettoverkehr: Export B 2	Nettoverkehr: Total	Mittlere Fracht pro t/km: gegenwärtig	Mittlere Fracht pro t/km: zukünftig	t/km Rhone-Rhein	Schiffahrtsabgaben Strecke Rhone-Rhein	Transportkosten: gegenwärtig	Transportkosten: zukünftig	Ersparnis auf den Transportkosten
		km	t	t	t	t	Fr.	Fr.	t/km	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Waadt	139	119	1979	43,241	11,923	57,143	0,060	0,023	6,506,185	75,831.90	1,572,860.20	797,313.20	775,547.—
Neuenburg	41	125	664	19,036	—	19,700	0,104	0,028	2,764,589	34,526.10	433,329.10	291,317.—	142,012.10
Genf	31	146	6000	76,839	600	83,439	0,052	0,020	8,957,321	108,741.50	1,973,401.25	1,124,076.70	849,324.55
Bern	18	104	67	17,710	20	17,797	0,063	0,020	1,947,129	24,337.15	383,342.70	217,969.55	165,373.15
Freiburg	22	84	414	1,581	—	1,995	0,075	0,030	223,785	2,472.—	43,538.05	28,471.85	15,066.20
Wallis	1	245	—	75	—	75	0,069	0,020	18,375	229.70	5,372.75	2,088.10	3,264.65
	Total 252	Mittel 137	9124	158,482	12,543	180,149	Mittel 0,070	Mittel 0,023	20,417,384	246,138.35	4,411,824.05	2,461,236.40	1,950,587.65
Gruppe 2.						**Industrielle Produkte.**							
Waadt	21	147	807	543	2840	4,190	0,090	0,023	730,709	9,058.80	76,664.90	31,848.50	44,816.40
Neuenburg	21	137	972	1025	440	2,437	0,069	0,020	289,462	3,618.45	34,729.10	16,549.85	18,179.25
Genf	22	175	60	3650	2320	6,030	0,059	0,018	920,100	11,501.35	135,600.50	72,433.95	63,166.55
Bern	1	121	20	—	—	20	0,096	0,016	2,420	30.25	174.—	80.85	93.15
Freiburg	6	159	—	740	—	740	0,051	0,019	117,660	1,470.75	16,847.20	9,689.45	7,157.75
Wallis	1	245	—	—	300	300	0,058	0,018	73,500	918.75	10,380.—	4,312.20	6,067.80
	72	Mittel 164	1859	5958	5900	13,717	Mittel 0,070	Mittel 0,019	2,133,851	26,598.35	274,395.70	134,914.80	139,480.90
Gruppe 3.						**Metallurgische Produkte und Metalle.**							
Waadt	137	174	6283	6791	509	13,583	0,055	0,018	2,405,375	18,550.15	219,089.40	123,001.50	96,087.90
Neuenburg	38	135	1481	2215	200	3,896	0,072	0,019	557,499	4,459.95	87,757.90	39,042.70	48,715.20
Genf	18	189	1111	851	10	1,972	0,059	0,019	286,181	2,245.55	22,861.55	15,883.95	6,977.60
Bern	2	105	—	810	—	810	0,082	0,017	73,260	586.10	27,327.—	7,523.25	19,803.75
Freiburg	2	161	—	92	—	92	0,055	0,015	14,918	119.35	2,221.80	848.80	1,373.—
Wallis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	197	Mittel 153	8875	10,759	719	20,353	Mittel 0,065	Mittel 0,018	3,337,233	25,961.10	359,257.65	186,300.20	172,957.45
Gruppe 4.						**Brenn- und Bauholz.**							
Waadt	12	184	176	61	28	265	0,056	0,017	40,780	318.10	2,714.20	1154.70	1559.50
Neuenburg	9	123	835	232	180	1247	0,049	0,019	164,705	1317.65	13,473.45	7673.40	5800.05
Genf	3	82	20	450	—	470	0,090	0,017	14,750	118.—	4,874.50	3202.10	1672.40
Bern	5	106	370	—	—	370	0,052	0,022	35,850	286.90	2,394.—	1727.15	666.85
Freiburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wallis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	29	Mittel 124	1401	743	208	2352	Mittel 0,062	Mittel 0,019	256,085	2040.65	23,456.15	13,757.35	9698.80
Gruppe 5.						**Mastfutter.**							
Waadt	5	181	202	540	—	742	0,039	0,014	133,351	666,75	8,352.80	5,240.45	3,112.35
Neuenburg	2	153	33	21	—	54	0,041	0,012	8,372	38,35	581.70	305.05	276.65
Genf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bern	2	121	—	14,000	—	14,000	0,038	0,015	1,694,000	8470.—	193,200.—	126,236.60	66,963.40
Freiburg	6	158	160	1,720	—	1,880	0,040	0,017	294,000	1470.—	32,480.—	17,787.95	14,692.05
Wallis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	15	Mittel 153	395	16,281	—	16,676	Mittel 0,039	Mittel 0,014	2,129,723	10,645.10	234,614.50	149,570.05	85,044.45
Gruppe 6.						**Bau- und Brennmaterialien, Mineralien.**							
Waadt	89	186	8742	44,577	—	53,319	0,037	0,014	10,121,984	49,600.20	790,589.—	423,789.45	366,799.55
Neuenburg	82	147	5764	27,076	8860	41,700	0,044	0,017	5,975,625	29,415.65	583,365.—	352,675.40	230,689.60
Genf	20	130	2590	25,898	2000	30,488	0,041	0,015	3,832,488	19,162.50	353,931.35	214.145.05	139,786.30
Bern	11	106	—	7,648	301	7,949	0,038	0,013	845,149	4,225.75	103,882.60	54,148.65	49,733.95
Freiburg	5	145	20	1,222	—	1,242	0,038	0,020	197,360	986.80	19,345.60	11,827.50	7,518.10
Wallis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	207	Mittel 143	17,116	106,421	11,161	134,698	Mittel 0,039	Mittel 0,016	20,972,607	103,390.90	1,851,113.55	1,056,586.05	794,527.50

Tabelle IV.
Zusammenstellung.

Wirtschaftliche Enquête.

Bezeichnung der Waren	Nettoverkehr	t/km Rhone-Rhein	Schiffahrtsabgabe Strecke Rhone-Rhein	Transportkosten Gegenwärtig	Transportkosten Zukünftig	Jährliche Ersparnisse auf den Transportkosten
	t	t/km	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gruppe 1:						
Landwirtschaftliche Produkte und Lebensmittel	180,149	20,417,384	246,138.35	4,411,824.05	2,461,236.40	1,950,587.65
Gruppe 2:						
Industrielle Produkte	13,717	2,133,851	26,598.35	274,395.70	134,914.80	139,480.90
Gruppe 3:						
Metallurgische Produkte und Metalle	20,353	3,337,233	25,961.10	359,257.65	186,300.20	172,957.45
Gruppe 4:						
Brenn- und Bauholz	2,352	256,085	2,040.65	23,456.15	13,757.35	9,698.80
Gruppe 5:						
Mastfutter	16,676	2,129.723	10,645.10	234,614.50	149,570.05	85,044.45
Gruppe 6:						
Bau- und Brennmaterialien, Mineralien . . .	134,698	20,972,607	103,390.90	1,851,113.55	1,056,786.05	794,327.50
Gesamt-Total	367,945	49,246,883	414,774.45	7,154,661.60	4,002,564.85	3,152,096.75

Zahl der Transporte:

Waadt	403	Transporte
Neuenburg	193	„
Genf	94	„
Bern	39	„
Freiburg	41	„
Wallis	2	„
Total =	772	Transporte.

Mittlere Verkehrslänge Rhone-Rhein:
146 km.

Mittlerer Frachtpreis pro t/km:

Gegenwärtig	Zukünftig	Ersparnis
Fr. 0,058	**Fr. 0,018**	**Fr. 0,040**

chen, sobald die Enquête überall vollendet sein wird. Dies gilt insbesondere bezüglich der Kantone Solothurn und Aargau, welche noch nicht auf der Liste stehen, da die Enquête in diesen Kantonen bis jetzt noch nicht an die Hand genommen wurde.

Es wäre voreilig, schon jetzt aus den Teilergebnissen definitive Schlüsse ziehen. zu wollen.

Bezüglich der Ersparnisse, welche aus den Wassertransporten und den gemischten Transporten zu erwarten sind, kann man nur im Allgemeinen sagen, dass im Durchschnitt der Vorteil der Wasserstrassen mit einer Transportlänge von wenigstens 50 km ohne Umlad und von 70 bis 100 km mit Umlad beginnt. Dieser Vorteil wird stark verringert, wenn ein zweimaliger Umlad notwendig wird. Für die grossen Transportstrecken, hauptsächlich zwischen Marseille oder Cette einerseits und Rotterdam-Ruhrort, Mannheim oder Anvers andererseits, können die Ersparnisse bis auf 50 % ansteigen.

Die genaue Untersuchung, welche für mehrere hunderte von verschiedenen Transporten angestellt worden ist, lassen uns wichtige Veränderungen in den bestehenden Eisenbahntransportverhältnissen voraussehen.

Verschiedene Waren, welche zurzeit mit hohen Transportkosten vom Meer bis an unsere Grenze belastet sind, werden zukünftig dank den Ersparnissen auf den langen Transportstrecken weiter in unser Land eindringen können; trotz dem Umlad und dem teuren Transport auf den schweizerischen Eisenbahnen.

Die durch die Wasserstrasse gewonnene grössere Einflusszone vermehrt also den innern schweizerischen Verkehr, macht ihn für die schweizerischen Bundesbahnen lohnender und schränkt die Anwendung der Ausnahmetarife ein, welche zurzeit auf 70 % der Gesamtgütermengen angewendet werden.

Die Erleichterungen für den Import können die Wichtigkeit dieser Eindringung nur erhöhen.

Wir können also durch die Unterstützung, welche ihnen die Schiffahrt bietet, sicher eine Verbesserung der finanziellen Verhältnisse der schweizerischen Bundesbahnen voraussehen.

Das ist der Eindruck, der sich aus den ersten Feststellungen ergibt, die wir über den Einfluss der Wasserstrassen auf unsere Industrie machen konnten.

Fügen wir bei, dass die erzielten Ersparnisse natürlich keinen Schaden für die schweizerischen Bundesbahnen bedeuten; der Verkehr, der ihnen entgeht, repräsentiert einen ganz geringen tonnenkilometrischen Betrag gegenüber dem Gesamtverkehr. Unter den Gütern, welche die Bundesbahnen verlieren, sind zum grössten Teil Transporte, welche zurzeit von der Bahn zu $1^1/_2$—4 Cts. pro t/km. ausgeführt werden. Diese bringen keinen Gewinn und versperren nur unnützerweise die Linien, Bahnhöfe und das Rollmaterial.

Aus unserm Bericht können Sie folgende wichtigen Schlüsse ziehen:

Die Untersuchung ist unvollständig und sie muss so bald wie möglich energisch fortgesetzt werden. In den Kantonen Waadt und Neuenburg, wo die Enquête organisiert und mit Fleiss durchgeführt worden ist, sind die Resultate schon sehr befriedigend. In den Kantonen Freiburg, Bern und Genf wird es möglich sein, noch zahlreichere Antworten zu erhalten. Im Wallis ist die Enquête noch ganz in den Anfängen und in den Kantonen Solothurn und Aargau ist mit ihr noch nicht begonnen worden.

Wir richten daher einen dringenden Appell an unsere Freunde an der Aare, ungesäumt mit der Arbeit zu beginnen. Wir ersuchen vorerst um eine vollständige Liste der Persönlichkeiten, denen Fragebogen zugesandt werden können; es ist dies eine Arbeit von einigen Tagen. Ferner bitten wir die Handelskammersekretariate von Aarau und Solothurn, die Fragebogen zu sammeln und sie nach Genf zur Verarbeitung zu senden. Jeder Interessent, der auf unsern Fragebogen geantwortet hat, erhält später ein Zirkular, in dem die jährlichen Ersparnisse für sie aus dem Wassertransport angegeben sind.

Noch eine andere Erwägung ist es, die die baldige Beendigung der Enquête erheischt. Es ist dies die Landesausstellung in Bern 1914. Es wäre in jeder Hinsicht bedauerlich, wenn ein Verband, wie der unsrige, sich ausserstand erklären müsste, bei dieser Ausstellung der nationalen Arbeit sich zu beteiligen. Es ist durchaus notwendig, dass unsere technischen und wirtschaftlichen Studien nächstes Jahr abgeschlossen werden, damit wir sie in würdiger Weise als das Resultat einer privaten Initiative, unterstützt durch Behörden, ausstellen können. Wir hoffen, dass Sie unserer Kommission den notwendigen Kredit erteilen, um sie in den Stand zu setzen, ihre Aufgabe zu vollenden. In einer nächsten Versammlung hoffen wir, unserm Verband eine vollständig befriedigende Arbeit vorzulegen.

Es lohnt sich wirklich im Hinblick auf die wirtschaftliche Zukunft unseres Landes, dass diese Enquête peinlich exakt durchgeführt wird, so dass sie jede Kritik aushalten kann, und sie der schweizerischen Bevölkerung, wie auch den eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Behörden Vertrauen einflösst.

In letzter Zeit müssen Sie in den Blättern gelesen haben, dass sich die eidgenössischen Behörden lebhaft mit der Frage der Binnenschiffahrt beschäftigen. Noch mehr sind wir uns der wertvollen Unterstützung der kantonalen und kommunalen Behörden bewusst. Es fehlt uns nun nichts mehr, als der Beistand der direkt Interessierten, das heisst des Handels, der Industrie und der landwirtschaftlichen Korporationen. Wir hoffen, dass sie uns nicht im Stiche lassen, denn die Nachlässigkeit oder das Misstrauen von Wenigen kann die grosse wichtige Arbeit gefährden.

Vergessen wir nicht, dass infolge der Schwierigkeiten, die unsern Kaufleuten und Industriellen jetzt schon begegnen, sie sich in einigen Jahren werden vereinigen müssen, eine Folge der neuen Handelsverträge. Die Kündigung der Verträge im Jahre 1917 wird für die grösste Zahl der Industriellen Schwierigkeiten und für einige sogar Nachteile bringen. Man muss sich also rechtzeitig vorbereiten, weil wir die Überzeugung haben, dass die Einführung der Schiffahrt in der Schweiz dem Handel und der Industrie erlauben wird, siegreich gegen die ausländische Konkurrenz aufzukommen. Indessen können wir jetzt schon feststellen, dass die technischen Studien, welche vom schweizerischen Syndikat lebhaft verfolgt werden, diesem erlaubt haben, verschiedenen Gesuchen auf der Strecke Rhone-Rhein zu entsprechen. Durch solche Beihilfe kann das Land vor Verlusten von Millionen bewahrt werden.

Setzen wir also mit Mut und Beharrlichkeit unsere wirtschaftlichen Studien fort, unter Mitwirkung Aller.

Im Namen der Kommission:
Der Präsident:
Fornallaz.
Der Berichterstatter:
G. Autran.

Zwei Vorträge über die Bedeutung der Binnenschiffahrt.

Das Thema „Preussische Eisenbahn-Tarifpolitik und die Binnenschiffahrt" behandelte kürzlich in Berlin der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt. Der Referent, Handelskammersyndikus Dr. Freymark, Breslau, führte darüber aus, die Erkenntnis von der Bedeutung der Binnenschiffahrt sei in steigendem Wachstum begriffen. Das Wichtigste ist, dass die Binnenschiffahrt auch bei der Eisenbahnverwaltung Entgegenkommen gefunden hat. Früher hat die Binnenschiffahrt wiederholt Vorwürfe der Eisenbahnverwaltung über sich ergehen lassen müssen, und bei der Ausgestaltung der Eisenbahntarifpolitik wurde auf die Binnenschiffahrt nicht die genügende Rücksicht genommen. Wir haben noch bis in die neuere Zeit hinein Tarifbildungen erlebt, die von geringem Verständnis für die Bedeutung der Binnenschiffahrt zeugten. Aber jetzt ist die Eisenbahnverwaltung zu der Überzeugung gelangt, dass sie es auf das peinlichste vermeiden muss, auch nur den Anschein zu erwecken, als ob sie die Binnenschiffahrt schädigen wolle. Die Eisenbahnverwaltung ist vielmehr nach besten Kräften bestrebt, der Schiffahrt die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Wenn heute noch hier und da von der Eisenbahn Massnahmen zum Schaden der Schiffahrt eingeführt werden, so hat das darin seinen Grund, dass diese Tarifherabsetzungen von Erwerbsgruppen verlangt werden, deren Interessen von der Eisenbahn vorläufig noch für wichtiger gehalten werden, als die Interessen der Schiffahrt. Aber im grossen und ganzen ist die Zeit vorbei, wo die Binnenschiffahrt sich damit abfinden musste, dass sie auf Kosten anderer Erwerbsgruppen in ihrer weiteren Entwicklung geschädigt wurde. Nun ist es gewiss richtig, dass die Schiffahrt nicht verlangen kann, dass ihre Interessen in jedem Fall über die Allgemeininteressen gestellt werden. Die Binnenschiffahrt kann nur verlangen, aber muss auch verlangen, dass die Interessen der Binnenschiffahrt gleichwertig mit den Interessen anderer Erwerbszweige behandelt, und dass ihre Interessen aufs peinlichste und objektivste geprüft werden. Wir haben also im Laufe der letzten Jahre einen wesentlichen Fortschritt zu verzeichnen. Wir haben reichliche Erfolge erzielt und der