

www.e-rara.ch

Zur Wasserstrassenfrage

Österreichischer Ingenieur- und Architektenverein

Wien, 1885

ETH-Bibliothek Zürich

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-137014>

Herr Director Rudolf Bode: Gestatten Sie mir, meine Herren, als einem den Canàlen, wie den Eisenbahnen gleich fern Stehenden ein paar Worte. [...].

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

ursprünglichen Baupreise. Meine Herren! Man sollte uns doch solche Ziffern richtig geben, weil man sonst die Sache nur verwirrt.

Ich muss noch eine Thatsache berichtigen, die mein verehrtester Freund Deutsch wiederholt vorgebracht hat. Er hat uns von dem amerikanischen Erie-Canal gesagt: es besteht die Fracht aus der Péage und zweitens aus der Frachtfuhr der Schiffer. Das ist auch wieder ein kleiner Irrthum. Denn beim Erie-Canal gibt es gar keine Péage mehr. Ich habe hier einen Reisebericht über amerikanisches Eisenbahn- und Canalwesen, der vom officiellen Eisenbahnbureau in Berlin herausgegeben wurde. Er enthält die Mittheilung, dass am 1. Jänner 1883 die Péage aufgehoben werden musste, und in Folge dessen ist die Schifffahrt ganz frei. Also auf dem Erie-Canal gibt es keine Péage, und man kann darum nicht von einem Rentiren des dort angelegten Capitals sprechen. Ganz dasselbe ist auf sämmtlichen französischen Staatscanälen der Fall. Vor einem oder zwei Jahren sind die letzten geringen Reste von Péage, die bezahlt werden mussten, auch aufgehoben worden, so dass man auch dort gar nichts mehr für die Benützung der Staatscanäle bezahlt. Von Rentabilität, von irgend einer, auch der geringsten Verzinsung, kann demnach keine Rede sein, weil man ja nicht einmal die Erhaltungskosten hereinbringt. Wie man nun, wenn man solche Beispiele hat und wenn man weiss, dass von den 4468 englischen Meile langen Canälen in Amerika jetzt 1900, also nahezu die Hälfte, thatsächlich ganz aufgelassen worden sind, weil sie sich nicht rentiren und weil die grössten dieser Canäle, wie z. B. der Erie-Canal, heute gar nichts mehr tragen und der Staat für die Zinsen allein aufkommen muss, in Oesterreich rücksichtlich der Canäle von grosser Rentabilität sprechen kann, verstehe ich wirklich nicht. Ich will nicht weiter eingehen und möchte nur bitten, uns zu belehren, wie man sich die Rentabilität denkt, wenn man keine Péagegebühr einnimmt.

* * *

Herr Director Rudolf Bode: Gestatten Sie mir, meine Herren, als einem den Canälen, wie den Eisenbahnen gleich fern Stehenden ein paar Worte.

Wir müssen bei dem Vergleiche bestrebt sein, die beiden Verkehrsstrassen auf eine möglichst gleiche Basis zu stellen. Wir thun dies jedoch mit nichten, wenn wir auf der einen Seite einen Canal betrachten, der lediglich dazu bestimmt ist, Wasserfrachten zu transportiren, auf der anderen Seite eine Bahn, welche — man mag ihr dies zu Gute oder zu Lasten rechnen — es mit dem Personenverkehr zu thun hat. Wir haben schon bei Besprechung der Verkehrsurven durch Herrn Deutsch gesehen, dass in den Frachtsätzen der Bahn schon alle hoch-

bewertheten Güter enthalten sind. Dazu kommt dann aber noch der Personenverkehr, dessen Schwierigkeit sich steigert bis zu jenem Zuge, den die Herren unter dem Namen „Blitzzug“ kennen, deren Bewältigung in den Kosten und Einnahmen der Bahnen wesentliche Verschiebungen hervorbringen muss. Mit einem Worte: Wenn ich diese beiden Verkehrsmittel vergleichen will, bleibt nichts Anderes übrig, als ein und dieselbe Trace über dieselbe Wasserscheide in beiden Fällen zu untersuchen.

Ohne eine solche gleiche Basis kommen wir zu sonderbaren Aufstellungen. Auf der Theissbahn, welche 500 *km* lang ist, ist die Durchschnitts-Verkehrsdistanz von 131 *km* berechnet worden, auf dem Canal, der als Transitcanal erklärt wird, ist bei dessen Gesamtlänge von 466 *km* eine solche von 375 *km* angenommen. Sofort multipliciren sich die Tonnen-Kilometer mit $\frac{375}{131}$ d. i. nahezu mit 3 und in Folge dessen ist die ganze Vergleichsbasis so verrückt, dass wir uns nicht mehr zurecht finden.

Dann noch weiters. Wie würde denn eine Eisenbahn, die lediglich die Aufgabe hat, von dem einen Endpunkte bis zum anderen 1, 2, 3 Artikel zu transportiren, aussehen? Das wäre ja gar nicht mehr unsere gewohnte Eisenbahn; sie müsste ganz andere Fahrbetriebsmittel, Locomotiven u. s. f. haben und es würde auch Alles wegfallen, was an dem Ballast des Personenverkehrs hängt.

Nur eine solche Eisenbahn könnte man bezüglich ihrer Tarife und ihres Erträgnisses mit einem Canal in Vergleich ziehen.

* * *

Herr Ingenieur Deutsch:

Gegenüber den Bemerkungen des Herrn Collegen Lenz muss ich nochmals betonen, dass sowohl er als auch Herr v. Nördling, in Bezug auf die Verzinsung des Capitals, welches im Erie-Canale investirt wurde, meinen Auseinandersetzungen nicht aufmerksam genug gefolgt sind. Sie werden sich erinnern, dass, nachdem Herr v. Nördling (vor drei Wochen) behauptet hat, dass die Péage auf dem Erie-Canale aufgehoben wurde, daher eine Verzinsung des Anlage-Capitals nicht eintreten kann, ich es für nothwendig erachtete, meine Berichtigung schriftlich an das Präsidium einzusenden; dieses Schreiben wurde thatsächlich in unserer Wochenschrift Nr. 17, vom 25. April in extenso abgedruckt.

Ich begreife deshalb nicht, wie Herr College Lenz heute eine Behauptung aufstellen kann, welche mit meiner Darstellung in keinerlei

Beziehung steht, und mich neuerdings zwingt, darauf hinzuweisen, dass die Vergleichsperiode meiner Untersuchung mit Ende 1882 abschliesst, während die Péage erst mit Beginn des Jahres 1883 aufgehoben wurde, dieser Umstand daher keine Rückwirkung auf die Vorgänge der früheren 26jährigen Vergleichsperiode auszuüben vermochte.

Was ist aber die natürliche Folge dieser Maassregel gewesen?

Die Péage betrug im Durchschnitt in dieser Periode 37% des ganzen Tarifes. Im Jahre 1883 wurde daher das amerikanische Getreide um soviel billiger verfrachtet, als früher; die Consequenz davon lesen Sie in allen Zeitungen. Wir haben kurz darauf, nachdem diese Péage aufgehoben wurde, die Getreidekrise im Lande, und das ungarische Getreide kann nicht mehr exportirt werden.

* *

Herr Ingenieur Lenz erbittet sich nochmals das Wort zu einer Erwiderung auf die vorstehende Bemerkung des Herrn Ingenieur J. Deutsch und citirt aus dem im „Archiv für das Eisenbahnwesen“ erschienenen Aufsätze des Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. von Leine, der im Auftrage der preussischen Regierung Amerika besuchte, folgende Stelle: „Am 1. Jänner 1883 wurden durch die Gesetzgebung die Abgaben auf dem Erie-Canal aufgehoben und die Schifffahrt ganz freigegeben, ohne dass das übrigens einen erheblicheren Einfluss auf die Gestaltung der Frachten gehabt hätte. Im Gegentheil! Im Jahre 1883 waren die Wasserfrachten um ungefähr 1 Cts. pro 100 Pfund höher als im Jahre 1882. Die Beseitigung der Zölle scheint also bis dahin nur den Schiffen zu Gute gekommen zu sein“. Nun, meine Herren, positiver kann man wohl kaum etwas widerlegen, als dieses Schriftstück die vom Herrn Deutsch zuletzt gesprochenen Worte widerlegt.

* *

Herr Sections-Chef v. Nördling:

Meine Herren! Nach unserer Wochenschrift lautet unsere Tagesordnung: „Discussion über den Vortrag des Sections-Chefs v. Nördling“. Herr Ober-Inspector Oelwein hat auch zu Beginn seines Vortrages gesagt, er werde nur auf meinen Vortrag antworten. Trotzdem ist die Discussion vollständig aus diesem Rahmen herausgetreten, es ist mein Buch, das jetzt in Discussion steht, mein Buch, das Herr Ober-Inspector Oelwein eingesteht, erst nach meinem Vortrage flüchtig gelesen zu haben, so dass er mir Dinge in den Mund legt, die ich nicht gesagt habe. Andererseits muss ich bemerken, dass die Discussion eine merkwürdig persönliche Richtung genommen hat.

ich glaube daher, dass, wenn ich mich oder vielmehr die Sache vertheidigen soll — denn um meine Person ist mir nicht bange — es schwierig ist, nachdem die Discussion einen solchen Umfang genommen hat, heute Abends um 9 Uhr zu beginnen. Ich bitte daher, mir gütigst einen anderen Abend zu bestimmen.

* * *

Herr Sections-Chef v. Nördling:

Meine geehrten Herren! Es war einmal ein Feuilletonist in Paris, der las in seiner Zeitung ein Telegramm aus Wien, das in seinem Urtexte lautete: „Gestern Abends bei Hofe grosser Kammerball“. Im französischen Texte hiess es: „Hier soir, à la cour, brillant lammerbal“. Der Setzer hatte aus dem K ein l gemacht. Mein Feuilletonist geht zu einem deutschkönnenden Freunde: „Du, was ist denn „ein Lammerball“? — „Un lamm c'est un agneau“ und ein Ball ist ein Ball; was aber ein Lammerball ist, weiss ich nicht. Da musst Du Dich an die Gesandtschaft wenden.“ — „Bis ich von der Gesandtschaft eine Antwort bekomme, veraltet mein Telegramm, und mit einigem Nachdenken und Verstand kann man am Ende die Sache auch errathen!“ Er setzt sich also hin und schreibt in sein Feuilleton: „Ein Lammerball! Ein ebenso seltenes, als hochinteressantes Fest. Alle Tänzer müssen Toisonisten sein, lauter Ritter vom goldenen Vliess; und die Tänzerinnen, alle in Schafskleidern, müssen wie Lämmer hüpfen und blöcken“. —

Meine Herren! Solchen Irrthümern ist man ausgesetzt, zu begehen, wenn man auf Grund unvollständiger Documente über Länder schreibt, die man nicht gründlich kennt; und ein solcher Lapsus ist auch unserem Collegen Oelwein begegnet, weil er, wie er uns erzählte, den Weg zur Gesandtschaft verschmähte. Er hat freilich seinen Irrthum in der vorletzten Sitzung auf eine Weise einbekannt, die, ich gestehe es, ihm mein Herz und meine Hochachtung gewonnen hat. Es wäre nur zu wünschen, dass Jedermann ebenso viel Freimuth und Objectivität besässe, um einen ehrlich begangenen Fehler ebenso ehrlich einzugestehen. Leider ist in der gedruckten Rede das Einbekenntniss bedeutend abgeschwächt, indem es heisst: „In merito ist also die geübte Kritik richtig, aber nicht in der Sache!“ Nun, meine Herren, ich muss sagen, da lässt mich mein Latein im Stiche.

Dass aber durch mein Buch meinen verehrten Gegnern doch ein neues Licht aufgegangen sein muss, beweist der im Grunde schmeichelhafte Vorwurf, den Herr Ober-Inspector Oelwein mir gemacht hat, dass ich mein Buch vor drei Jahren hätte erscheinen lassen sollen. Nun, meine Entschuldigung ist sehr einfach. Vor drei Jahren nahm ich diese