

Breedvelt, Jan

Article — Digitized Version

Niederländische Binnenschiffahrtsprobleme

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Breedvelt, Jan (1959) : Niederländische Binnenschiffahrtsprobleme, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 39, Iss. 3, pp. 163-166

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132775>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

zeitig ein entsprechender Straßenbau parallel läuft, müssen auf diesem Gebiet noch ganz große Anstrengungen gemacht werden.

Auch von der Marktseite muß Brasilien wahrscheinlich erst in die jetzt im Aufbau befindlichen Kraftfahrzeugkapazitäten hineinwachsen. Zunächst besteht noch der große Nachholbedarf der letzten Jahre. Aber sobald dieser einmal gedeckt ist — und dieser Zustand kann schon 1962 eintreten —, besteht eine ge-

wisse Gefahr, daß die volle Produktion Kunstbauten, dahin geschaffenen Kapazitäten vorübergehendem Maße der nicht im gleichen Rhythmus mitge-

sumfähigkeit des Landes gehemmt wird. Cermauern. Vielfalt der Automobilfirmen kann dann u. Wasserständen zu einem recht scharfen Konkurrenz im Jahr führen, für dessen Ausgang die Kapitalkraft. Anteil zehnen Firmen, insbesondere die Möglichkeit eine. auf fristigen Absatzfinanzierung, eine Rolle spielen. der

Niederländische Binnenschiffahrtsprobleme

Dr. Jan Breedvelt, Leiden

In den Niederlanden steht das Problem des Umfangs und der Qualität der Binnenschiffahrtsflotte ständig im Mittelpunkt des Interesses der Verkehrs- und Verladerkreise. Es ist in allen Konjunkturphasen aktuell und war in den letzten 25 Jahren praktisch ununterbrochen Gegenstand der Diskussionen. Entweder werden Maßnahmen zur Verringerung der Kapazität der Flotte empfohlen, oder man drängt auf eine Steigerung der Leistungsfähigkeit. Dabei ist zu bedenken, daß ein wesentlicher Teil des Inlandsgüterverkehrs auf dem Binnenschiffahrtsweg erfolgt, während es die Außenhandelsituation bei einer stark passiven Handelsbilanz (1958 1,55 Mrd. hfl) erforderlich macht, den Warenimport zu einem erheblichen Teil aus dem Devisenerlös der Verkehrsleistungen für das Ausland zu bezahlen.

UMFANG UND LADEFÄHIGKEIT

Die großen Seehäfen sind durch den Transitverkehr weitgehend von den Leistungen der Binnenschiffahrt abhängig. Der grenzüberschreitende Güterverkehr mit dem kontinentalen Hinterland erfolgt in Amsterdam zu 91 % und in Rotterdam zu 95 % auf Binnenwasserstraßen. Obwohl natürlich der grenzüberschreitende Binnenschiffahrtsgüterverkehr längst nicht allein von der niederländischen Flotte bewältigt wird und sich auch bis zu einem gewissen Grade französische und belgische Einheiten am niederländischen Inlandsverkehr beteiligen, so dürfte es doch interessant sein, den niederländischen Binnenschiffahrtsapparat, d. h. die Binnenschiffahrtsflotte, genauer zu betrachten, vor allem, weil man ziemlich allgemein der Ansicht ist, daß daran noch manches fehlt.

Umfang und Ladefähigkeit der Binnenschiffahrtsflotte

Schiffstyp	Anzahl der Schiffe			Ladefähigkeit in 1000 t		
	9.5. 1940	1.1. 1957	1.1. 1958	9.5. 1940	1.1. 1957	1.1. 1958
Schleppschiffe	7 690	4 648	4 730	3 166	2 379	2 305
Mech. Hilfskraft	2 266	2 108	1 940	249	240	217
Selbstfahrer	6 510	8 622	9 069	711	1 682	1 896
Sonst. Antrieb	3 610	330	280	308	27	23
Insgesamt	20 076	15 708	16 019	4 434	4 328	4 441
Selbstfahrer in %	32,4	54,9	56,6	16,0	38,9	42,7

Betrachtet man den Altersaufbau der niederländischen Binnenschiffahrtsflotte, wie er sich am 1. Januar 1958 zusammensetzte, so wird deutlich, daß nicht weniger als 93,5 % der gesamten Schiffszahl und 89,3 % der gesamten Ladefähigkeit aus der Vorkriegszeit stammen.

Altersaufbau der niederländischen Binnenschiffahrtsflotte (Stand vom 1. Januar 1958)

Baujahr	Schiffsbestand		Ladefähigkeit	
	Anzahl	in %	in 1000 t	in %
Unbekannt	684	4,3	69	1,5
bis 1900	1 565	9,8	420	9,5
1900/1919	6 826	42,6	1 698	38,2
1920/1939	5 904	36,8	1 781	40,1
1940/1955	673	4,2	304	6,8
1956	158	1,0	78	1,8
1957	200	1,2	91	2,1
Insgesamt	16 010	100,0	4 441	100,0
Selbstfahrer ¹⁾	9 102	56,8	1 903	42,8

¹⁾ Ohne Motor- und Dampfschlepper mit insgesamt 347 210 APS.

Aus diesen Angaben ergibt sich, daß die niederländische Flotte weder in bezug auf die Schiffszahl noch im Hinblick auf die Ladefähigkeit das Vorkriegsniveau wieder erreicht hat. Die Motorisierung ist allerdings vorangeschritten, was sich auch durch die Erhöhung der Umlaufgeschwindigkeit der Einheiten positiv auf die zur Verfügung stehende Tonnage auswirkt. Man kann im allgemeinen rechnen, daß die Umlaufgeschwindigkeit eines Selbstfahrers etwa dreimal so hoch als die eines Schleppkahns ist. Es ist aber dabei zu bedenken, daß dieses Verhältnis zwar für die Rheinschiffahrt zutreffen dürfte, daß es jedoch wie dem auch sei, in manchen niederländischen Kreidigkeit auf den relativ engen Wasserstraßen und kürzeren Strecken des niederländischen Inlandsverkehrs, der meist mit niedrigen Brücken sowie mit Schleusen zu rechnen hat, auch so groß ist.

Wie dem auch sei, in manchen niederländischen Kreisen ist man weder mit dem Maß der Motorisierung noch mit dem Tempo der Erneuerung und Ausdehnung der Flotte zufrieden, weil man befürchtet, daß die gesamte Beförderungskapazität auf die Dauer erheblich hinter dem Transportbedarf zurückbleiben wird, wodurch wieder wichtige gesamtwirtschaftliche niederländische Interessen beeinträchtigt würden.

Nun sind in der letzten Zeit zwei Stellungnahmen zur Lage der niederländischen Binnenschiffahrtsflotte in bezug auf die von ihr zu bewältigenden Aufgaben veröffentlicht worden. Einmal hat der amtliche Ausschuß für Verkehrskoordinierung vor einigen Jahren eine besondere Studiengruppe gebildet, die sich mit den Problemen der Kapazität der Binnenschiffahrtsflotte befaßt. Der Ausschuß hat nun als seinen ersten Bericht ein Gutachten der Studiengruppe angenommen. Anderer-

Verwirklichung der Reorganisation die Antwort auf die
 tionspläne erfüllt nicht schuldig geblieben, so daß jetzt
 allein bei der, einer aus dem Behördenkreis und einer
 kommen, Valbüro für die Rhein- und Binnenschifffahrt,
 notwendig, die eine angemessene Grundlage zur Be-
 Bis Ende niederländischer Binnenschifffahrtsprobleme
 gen andürften.

und J
 sche) AMTLICHE GUTACHTEN

geb Koordinierungsausschuß hat ohne Berücksichti-
 fang der Börtfahrt (regelmäßige Linienschifffahrt),
 ser Tankschifffahrt und der Kampagnefahrt (z. B. Zuk-
 ferrübentransport) einen wesentlich größeren Rück-
 stand der Flotte gegenüber der Vorkriegszeit berech-
 net, als er in den oben stehenden offiziellen Angaben
 des niederländischen Statistischen Zentralamts zum
 Ausdruck kommt. So wird erwähnt, daß nur ein Bruch-
 teil der sehr schweren Kriegsverluste wiederaufge-
 baut worden sei. Weiter sei die Flotte zwar alt, aber
 nicht veraltet. Wenn man das wirtschaftliche Alter
 eines Binnenschiffes auf 60 Jahre schätze, so würde
 die normale Flottenerneuerung einen jährlichen Neu-
 bau von durchschnittlich 1½ % erfordern. Jedoch ist
 im günstigsten Nachkriegsjahr nur ein Erneuerungss-
 atz von 0,8 % erreicht worden.

Nach einer Schätzung des Ausschusses dürfte der ge-
 samte niederländische Binnenschiffsgüterverkehr von
 37,22 Mill. t im Jahre 1955 auf 58,5 Mill. t im Jahre
 1975 ansteigen. Hinsichtlich des Bergverkehrs mit
 Kohlen auf dem Rhein wird in der gleichen Periode
 eine Zunahme des Verkehrs von 5,6 auf 9 Mill. t, für
 den gesamten Güterverkehr zu Berg eine Steigerung
 von 12,9 auf 27,6 Mill. t erwartet. Für den grenzüber-
 schreitenden Güterverkehr auf anderen Wasserstraßen
 lautet die Prognose auf eine Zunahme von 7,5 auf
 12 Mill. t. Nach Ansicht des Ausschusses bedarf es
 eines besonderen Anreizes, um in der Kapazität der
 Flotte keinen erheblichen Rückstand eintreten zu las-
 sen, da sonst durch die steigenden Frachtraten der
 Ausfall von Transporten, Abwanderung nach anderen
 Verkehrsträgern und lange Wartezeiten für die Ver-
 lader die Folgen wären.

Weiter stellt der Ausschuß fest, daß im Vergleich mit
 der Bundesrepublik, der größten Konkurrenz, der
 niederländische Neubau von Binnenschiffen zurückge-
 blieben sei. Auf Grund der Kredithilfen der Bundes-
 regierung schreite die Erweiterung der deutschen
 Flotte schneller voran als die der niederländischen.
 Es wird daraus gefolgert, daß der Anteil der nieder-
 ländischen Binnenschifffahrt am grenzüberschreitenden
 Warenverkehr zurückgehen werde, zumal auch die
 Auslandsverlader in der Mehrheit seien. Als Ursachen
 des Rückstandes der Flotte werden genannt: unzu-
 reichende Rentabilität, ungünstiges Verhältnis zwi-
 schen Eigen- und Fremdkapital in der Binnenschifffahrt,
 wachsender Kapitalbedarf.

Als Folge dieses Rückstandes befürchtet der Aus-
 schuß, daß die organisatorische Entwicklung der Bin-
 nenschifffahrt weiter hinter der gesamtwirtschaft-
 lichen Entwicklung zurückbleiben wird, wenn es dem
 niederländischen Reeder nicht gelingt, diese Schwie-
 rigkeiten aus eigener Kraft zu überwinden. Tatsäch-

lich können sich in der Partikulierschifffahrt die
 schöpferischen Kräfte, die eine Gesundung der Ver-
 hältnisse anstreben, nur unzureichend durchsetzen.

Nach Ansicht des Ausschusses liege die Hauptursache
 jedoch in der proportionalen Frachtverteilung (tour
 de rôle) vom Jahr 1933, denn diese ursprüngliche
 Krisenmaßnahme ermögliche keine angemessene An-
 passung an die heutigen Verhältnisse. Das System
 stehe einerseits einem dauerhaften Bund zwischen
 Verlader und Beförderer und andererseits einer stär-
 keren Konzentration der Schiffer im Wege. Hier
 dürfte der Ausschuß zweifellos richtig geurteilt ha-
 ben, aber es sollen auch nicht der Individualismus
 und die Neigung der Partikuliere, den Markt abzu-
 schöpfen, vergessen werden. Sie lehnen zum Beispiel
 die Aufhebung der obligatorischen Börsenbefrachtung
 ab, sabotieren aber die Börse, wenn ihnen das Fracht-
 niveau nicht paßt. Während der Hochkonjunktur
 weigerte sich die Mehrheit, sich langfristig und zu
 Börsennotierungen zu verpflichten, aber wenn sie
 sich von den Reedereien oder den Verladern verges-
 sen glauben, so verlangen sie feste Bindungen und
 Beteiligungen.

Betriebsgröße der Binnenschifffahrtsunternehmen

(Stand vom 1. Januar 1957)

Betriebsgröße	Anzahl der		Ladepkapazität		Frachtschiffe	
	Untern.	Schiffe	in 1000 t	in %	in 1000 t	in %
1 Schiff	9 169	9 169	2 121	49,0	2 099	56,3
2 Schiffe	759	1 518	400	9,2	386	10,2
3 Schiffe	208	624	144	3,3	131	3,4
4 Schiffe	124	496	91	2,1	72	1,7
5 Schiffe	60	300	49	1,1	37	1,0
6—9 Schiffe	97	700	128	3,0	78	3,0
10—19 Schiffe	70	940	281	6,5	202	5,3
20 u. mehr Schiffe	42	1 961	1 114	25,8	710	19,1
Insgesamt	10 529	15 708	4 328	100,0	3 715	100,0

Inzwischen braucht die Anpassung der Flotte an den
 jetzigen und erwarteten Transportbedarf keineswegs
 nur durch Neubau zu erfolgen, denn hier ist auch
 die Steigerung der Umlaufgeschwindigkeit der Ton-
 nage zu berücksichtigen. Der Ausschuß sieht dieses
 Problem unter folgenden Gesichtspunkten:

1. Die theoretischen Möglichkeiten einer Beschleunigung des Ladens und Löschens seien größer als die praktischen. Eine Anpassung der veralteten Regelung der Lade- und Löschzeiten an die modernen Lade- und Löschmethoden wird jedoch empfohlen.
2. Die Motorisierung durch die Reedereien dürfte im allgemeinen durchgeführt sein, aber bei den Partikulieren beständen hier noch Schwierigkeiten.
3. Die für den Abschluß eines Transportvertrags und die Vorbereitung einer neuen Reise erforderliche Zeitdauer sei praktisch kaum noch zu verkürzen.
4. Die Leerfahrt sei als ein unabänderliches Datum zu betrachten.

Dies alles muß nach Ansicht des Ausschusses zu der
 Schlußfolgerung führen, daß dem Neubau besondere
 Bedeutung beizumessen sei. Das bedeute vor allem
 für die Partikuliere ein erhebliches Finanzproblem,
 weshalb u. a. Finanzierung unter Staatsgarantie, In-
 vestitionen durch Verlader und Kreditgewährung
 durch Institutionen zu erwägen seien. Der Ausschuß
 hält neben dem privatwirtschaftlichen Neubau eine

zusätzliche Flottenausdehnung um 100 000 t für notwendig, die auf einige Standardtypen beschränkt werden müsse, weil das einen schnelleren und billigeren Bau ermögliche. Man kann berechnen, daß sich die aus diesen Empfehlungen resultierenden Lasten für den Staat wie folgt zusammensetzen würden: der Neubau von Motorschiffen mit 100 000 t Ladefähigkeit kostet rd. 70 Mill. hfl, die man auf 5 Jahre verteilen könnte. Wenn nun diese Beträge unter Staatsgarantie von Dritten geliehen würden, so würde der Staat das Risiko übernehmen. Schätzt man das Investitionsrisiko auf 10 bis 15 %, so würde das ein Risiko von 7 bis 10,5 Mill. hfl bedeuten. Bei einer Laufzeit der Anleihen von 50 Jahren wären das jährlich 140 000 bis 150 000 hfl.

STELLUNG DER REEDER

Diese Empfehlungen des amtlichen Ausschusses, die verhältnismäßig wenig den allgemeinen niederländischen Grundsätzen auf dem Gebiet der Verkehrspolitik entsprechen, haben eine erhebliche Kritik ausgelöst. So fällt es auf, daß der Ausschuß sich eigentlich mehr mit der Zusammensetzung der Flotte als mit ihrer Funktion im nationalen und — vor allem — im europäischen Rahmen befaßt, obwohl doch diese Funktion zur Beurteilung der Lage der Flotte der Ausgangspunkt zu sein hat. Dieser Umstand dürfte dazu geführt haben, daß der Ausschuß sowohl die Börtfahrt als auch die Kampagnefahrt außer Betracht gelassen hat. Abgesehen davon, daß diese beiden Zweige der Binnenschifffahrt im Inlandsverkehr insgesamt rd. 10 % der gesamten Güterbeförderung bewältigen, ist zu bedenken, daß auch die Kapazität der „wilden Fahrt“ von der Bört- und Kampagnefahrt beeinflusst wird. Bei geringem Ladungsaufkommen in der Börtfahrt werden zahlreiche Einheiten in die wilde Fahrt eingesetzt, während die Kampagnefahrt gerade in den letzten Monaten des Jahres ihren Höhepunkt erreicht, wenn im allgemeinen der Schiffsraum am knappsten ist. Der Ausgangspunkt des Ausschusses dürfte auch die Ursache gewesen sein, daß die Prognosen in bezug auf das zukünftige Ladungsaufkommen nicht auf einer einwandfreien Methode basieren, zumal dabei einerseits der grenzüberschreitende Verkehr auf anderen Wasserstraßen als dem Rhein und andererseits die Verbesserung und Ausdehnung der niederländischen und europäischen Binnenwasserstraßen unzureichend berücksichtigt worden sind.

Das Zentralbüro für die Rhein- und Binnenschifffahrt in Rotterdam, die Organisation der Binnenschifffahrtsreedereien, hat verständlicherweise den Bericht des amtlichen Koordinierungsausschusses nicht unwidersprochen lassen wollen und in einer ziemlich ausführlichen Stellungnahme die Schlußfolgerungen dieses Berichts abgelehnt. Es macht namentlich den Vorwurf, daß der Ausschuß die Strukturwandlungen der Schifffahrt in ungenügendem Maße berücksichtigt habe, und verweist auf folgende Gesichtspunkte:

1. Verlagerung kleiner Partien auf den Eisenbahn- und Straßenverkehr.
2. Ständige Zunahme des Werkverkehrs (in der niederländischen Sprache besser „Eigentransport“ genannt.

3. Verbesserung von Wasserstraßen und Kunstbauten, wodurch das größere Schiff in zunehmendem Maße das kleinere ersetzen könne.

Diese Thesen lassen sich statistisch untermauern. Während z. B. der Inlandsgüterverkehr zu Wasser von 41,0 Mill. t im Jahre 1950 auf 51,5 Mill. t im Jahr 1956 oder um 25,7 % anstieg, erhöhte sich der Anteil des Werkverkehrs von 10,7 Mill. t (26,2 %) auf 17,8 Mill. t (34,5 %) um 65,7 %. Auch der Anteil der Ladefähigkeitsklassen an der Gesamtflotte änderte sich.

Anteil der Ladefähigkeitsklassen an der Gesamtflotte

Ladefähigkeit in t	1.1.1950			1.1.1958		
	Zahl der Schiffe	Ladefähigkeit in 1000 t	in %	Zahl der Schiffe	Ladefähigkeit in 1000 t	in %
21 / 99	7 955	450	10,8	6 006	349	7,9
100 / 199	4 117	546	13,2	4 046	538	12,1
200 / 299	1 159	281	6,7	1 475	354	8,0
300 / 399	751	256	6,1	1 187	407	9,2
400 / 599	1 309	661	15,8	1 517	757	17,0
600 / 999	927	718	17,2	958	756	17,0
1000 / 1499				561	730	16,4
1500 und mehr	837	1 259	30,2	267	549	12,4
Insgesamt	17 055	4 171	100,0	16 017	4 440	100,0

Das Arbeitsgebiet der Schleppkähne unter 300 t und der Selbstfahrer unter 150 t, die noch im gewerblichen Verkehr eingesetzt sind, wird auch erfahrungsgemäß immer kleiner. Aber diese sind gerade die Einheiten, die sich bislang hauptsächlich am Inlandsverkehr beteiligen, während der sowohl im nationalen wie auch im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte Teil prozentual immer größer wird. Das Zentralbüro ist daher der Ansicht, daß dieser Teil insbesondere die Aufmerksamkeit der Behörden und der Privatwirtschaft beanspruche, wobei vor allem die gewerbliche Flotte zu berücksichtigen sei.

Die Fortschritte in der Motorisierung der Flotte sind zwar erfreulich, so daß die Selbstfahrerflotte augenblicklich in bezug auf Tonnage und Motorleistung den Ansprüchen des nationalen Verkehrs gewachsen ist, für den internationalen Verkehr jedoch gilt das nur in weit geringerem Maße. Gerade aber im Rahmen des westeuropäischen Güterverkehrs liegen die besonderen Aufgaben der niederländischen Flotte. Umfang und Entwicklung der Auslandsflotten, gegenwärtiges und zukünftiges westeuropäisches Ladungsaufkommen, die Möglichkeiten der Beteiligung der niederländischen Flotte an den westeuropäischen Verkehrsströmen und die Ursachen, warum relativ wenig Schiffe verschrottet werden, obwohl die technische Notwendigkeit dazu besteht, das alles muß auch nach Ansicht des Zentralbüros erwogen werden.

Wenn auch eine allmähliche Zunahme des Transportvolumens in Westeuropa erwartet werden kann, so ist die Beteiligung der niederländischen Flotte vielleicht nicht einmal in erster Linie eine wirtschaftliche, sondern vielmehr eine verkehrspolitische Frage. Es dürfte allgemein bekannt sein, daß die Niederlande mit den augenblicklichen Regelungen der Auslandsbeteiligung am innerdeutschen und innerfranzösischen Verkehr nicht einverstanden sind. Darüber hinaus fragt sich auch das Zentralbüro, inwiefern der grenzüberschreitende Verkehr im heutigen status quo erhalten bleiben kann und soll. Die Montanunion und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft dürften das

gesamte Verkehrsproblem auf die Tagesordnung bringen, so daß es fraglich sein dürfte, ob man heute Prognosen bis 1975 wagen darf.

Im allgemeinen kann festgestellt werden, daß die jetzige internationale Binnenschiffsflotte bei einem normalen Ladungsanfall eine Überkapazität besitzt. Weiter ist der Leerlauf sogar bei einem hohen Ladungsangebot noch verhältnismäßig groß, und die Lade- und Löschzeiten gegenüber der Fahrzeit sind noch relativ lang. Nun ist jedoch die Frage der Lade- und Löschzeiten nicht in erster Linie ein Problem der Binnenschifffahrt, sondern der Verloader und Empfänger. Eine Modernisierung der Flotte, u. a. durch Schubschifffahrt und Radarbenutzung, wird sich nur in einer Verkürzung der Reisedauer auswirken können, wenn die Wasserstraßen und Kunstbauten verbessert werden. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen dürfte der Umfang der jetzigen gesamten internationalen Flotte bei einer Steigerung der Wirtschaftlichkeit und bei im allgemeinen normalen Wasserständen der bis 1965 erwarteten Erhöhung des Ladungsanfalls entsprechen, aber für die Niederlande ist vor allem der prozentuale Anteil an der Gesamttonnage wichtig. Die hiesigen Reeder sind der Ansicht, daß die niederländische Flotte bei einer unveränderten prozentualen Zusammensetzung der westeuropäischen Flotte ihren Anteil behaupten wird.

Geht man weiter von der Annahme aus, daß sich besonders der Massengüterverkehr ausweiten wird, dann muß man den für diesen Verkehr geeigneten Teil der Flotte näher betrachten. Dabei stellt sich das Problem der Erneuerung der Flotte und der Steigerung der Wirtschaftlichkeit.

Die Zusammensetzung des Altersaufbaus der Flotte zeigt, daß in erster Linie die Schleppkähne sehr alt sind. Man hat zwar umfangreiche Reparaturen und Modernisierungen vorgenommen, aber es ist doch in absehbarer Zeit mit einem Wegfall einer nicht unerheblichen Tonnage zu rechnen, da vor allem die Lebensdauer der Erz- und Kohlschiffe nur begrenzt verlängert werden kann. Dabei erhebt sich die Frage, ob diese Tonnage dann integral ersetzt werden soll. Eine wirtschaftlichere Anwendung kann nämlich zu einer erhöhten Transportkapazität führen. Man denke hierbei z. B. an die Schubschifffahrt, die im grenzüberschreitenden Massengutverkehr auf dem Niederrhein bereits als gelungen betrachtet werden darf.

Bei der an sich relativ geringen Anzahl der Selbstfahrer stellt sich die Frage, ob sie im Hinblick auf Tonnage und Motorenleistung rentabel auf dem gesamten westeuropäischen Wasserstraßennetz eingesetzt werden können. Die Reederkreise sind daher daran interessiert, inwieweit die Transportkapazität durch technische Verbesserungen gesteigert werden kann, wobei allerdings ein Teil der veralteten Flotte zu ersetzen sein wird. Es muß auch berücksichtigt werden, daß infolge der Strukturwandlung zum Beispiel Schleppkähne bis 900 t und Selbstfahrer bis 150 t in Zukunft nur für einen bestimmten Inlandsverkehr und für den Werkverkehr in Betracht kommen dürften.

Für die Überalterung der Flotte kann man mit dem Reederverband folgende Hauptursachen feststellen:

1. Die Tatsache, daß seit Kriegsende die Durchschnittsfrachten zu niedrig gewesen sind.

2. Der Umstand, daß der Unterschied zwischen den Neubaukosten einerseits und den Überholungs- und Reparaturkosten andererseits derart groß ist, daß manchmal vorgezogen wird, die Schiffe einfach zu „flicken“.

3. Zu große fiskalische Ansprüche auf eventuelle Buchgewinne bei Verkauf alter Schiffe, was dazu beiträgt, daß man die Schiffe solange wie möglich in Betrieb hält.

Nun dürfte es genügend bekannt sein, daß es ein in den Niederlanden allgemein anerkannter Grundsatz der Verkehrspolitik ist, daß jeder Verkehrszweig genau wie Handel und Industrie selbständig sein und nach kaufmännischen Gesichtspunkten geführt werden muß. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß die Reeder den vom amtlichen Verkehrskoordinierungsausschuß empfohlenen Neubau von 100 000 t mit Staatshilfe auch aus diesem prinzipiellen Grund ablehnen. Tatsächlich würde eine solche Maßnahme mit dem verkehrspolitischen Grundsatz im Widerspruch stehen. Nach niederländischer Ansicht rechtfertigt sogar ein schwerer wirtschaftlicher Druck auf den Unternehmer keine Subventionierung. Demgegenüber würden fiskalische Erleichterungen zu begrüßen sein, wenn... sie allerdings aus dem Grunde gewährt würden, daß die Art des Betriebs Abweichungen von allgemeinen fiskalischen Normen rechtfertigt, und wenn ein Ausgleich der fiskalischen Maßnahmen in den Staaten Westeuropas erfolgen würde. Hier ist zum Beispiel an Abschreibungen auf Grund des Wiederbeschaffungswertes sowie an die Nichtversteuerung der obengenannten Buchgewinne zu denken. Sollte hier jedoch kein internationaler Ausgleich erfolgen, so wäre ein Ungleichgewicht im bisherigen Verhältnis zwischen den Flotten zu befürchten.

Darüber hinaus dürfte der subventionierte Neubau nicht einen Ersatz veralteter, sondern eine Ausdehnung der bisherigen Tonnage bedeuten, was alles andere als ein Heilmittel für die Lage der niederländischen Binnenschifffahrt sein würde.

Der Koordinierungsausschuß stützte sich in seiner Untersuchung in erster Linie auf die Lage der Partikulierschifffahrt. Dieser Umstand dürfte dazu beigetragen haben, daß er von vornherein mit einem unrentablen Betrieb der Flotte rechnen zu müssen glaubte. Diese Auffassung ist, auch wenn man sie nur auf einen Teil der gesamten Binnenschifffahrt beschränken würde, schon deshalb gefährlich, weil dadurch mit dem natürlichen Wunsch, den bedrängten Reedern zu helfen, die Sanierung der Flotte in eine Unterstützungsaktion zu entarten droht.

Die niederländischen Vertreter können vom europäischen Standpunkt aus ihre grundsätzliche Stellungnahme in bezug auf die Verkehrspolitik nur dann verteidigen und behaupten, wenn in den Niederlanden eine saubere Verkehrspolitik betrieben wird und die niederländischen Transportbetriebe keine subventionierten und fiskalisch geförderte „Treibhauspflänzchen“ sind, für die rein kaufmännische Gesichtspunkte nicht gelten.