

der Beförderungskosten. Am teuersten ist die Fracht auf den Landstraßen. Die Eisenbahnen beanspruchen schon weit weniger Kosten als jene. Mit den Wasserstraßen können sie sich freilich in dieser Beziehung in der Regel nicht messen, am allerwenigsten mit den ins Land hineingeschobenen und den offenen Meeresstraßen. Das hängt zum Teil auch damit zusammen, daß das Verhältnis der toten Last zur Nutzlast bei den großen Beförderungsgefäßen an sich günstiger ist. Auch die Beladung und Entladung erfordert im Verhältnis weniger Aufwand bei den großen Beförderungsgefäßen der Wasserstraßen, als bei den kleineren der Eisenbahnen und Landstraßen. Die Möglichkeit der Be- und Entladung ist bei den Eisenbahnen überdies beschränkt auf bestimmte Stellen. Bei Binnenwasserstraßen und Landstraßen kann eigentlich an jeder beliebigen Stelle geladen werden. Daß auf wenig leistungsfähigen Wasserwegen die Frachten viel weniger den Eisenbahnfrachten nachstehen, diesen mitunter sogar gleich- oder vorauskommen, darf nicht verschwiegen werden. Das sind aber Ausnahmefälle. Im übrigen darf nicht vergessen werden, daß auf kurze Entfernungen die Wasserwege vor den Eisenbahnen im Lastenverkehr oft wenig Vorsprung haben, namentlich im Dampferverkehr wegen der größeren Mühwaltung und Kostenaufwendung, die nötig sind, um den Dampfer in Bewegung zu setzen. Man nimmt im allgemeinen an, daß nach deutschen Verhältnissen erst von 40 km an — falls Umladungen vom Schiff zur Eisenbahn nötig sind, erst von einer noch längeren Strecke an — der Binnenwasserverkehr vorteilhafter wird als der Eisenbahnverkehr. Andererseits werden auf kurze Entfernungen die Landstraßen mit gewöhnlichem Lastfuhrwerk nicht selten vorteilhafter gefunden als die Eisenbahn, weil dadurch das Überladen vom Straßenuhrwerk in den Eisenbahnwagen bei Beginn und vom Eisenbahnwagen auf das Straßenuhrwerk bei Beendigung der Beförderung vermieden wird, und weil trotz der geringeren Streckenkosten der Eisenbahn die Gesamtbeförderungskosten durch die hohen Abfertigungsgebühren bei kurzen Strecken empfindlich erhöht werden.

Der größeren Billigkeit der Wasserstraßen steht freilich die Notwendigkeit höherer Versicherungskosten gegenüber. Am teuersten ist die Seeversicherung, ihr folgt die Flußversicherung, die aber immer noch teurer ist als die Versicherung der Eisenbahnsendungen. Die Versicherungsgesellschaften gehen davon aus, daß die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs über die des Flußverkehrs und noch mehr über die des Seeverkehrs hinausgeht. Der Landstraßenverkehr steht dem Eisenbahnverkehr an Sicherheit ebenfalls nach.

In bezug auf die Schnelligkeit steht die Eisenbahn obenan. Die verstärkte Maschinenkraft kann hier wegen des geringen Widerstandes, den die Luft bietet, viel mehr zur Steigerung der Schnelligkeit benützt