

Biblioteka Politechniki Krakowskiej





100000298253

Der
Ausbau der deutschen
Binnengewässersstraßen

des Reiches

xx
219

Der
Ausbau der deutschen 
 Binnenwasserstrassen
und
deren Abgaben.

Ein Beitrag zur Lösung dieser Frage.

Von

E. Lühning

Königlicher Regierungs-Baumeister.

Erweiterter und vermehrter Sonder-Abdruck aus der
„Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen“.



Berlin.

Puttkammer & Mühlbrecht

Buchhandlung für Staats- und Rechtswissenschaft.

1898.

F. 3.
2787



II 31585

Akc. Nr.

2461/50

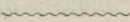
Leitwort: Die Zukunft Deutschlands hängt
von dem Ausbau seiner Wasserstrassen ab.
Kaiser Wilhelm II.

1. Einleitung.

Durch die Ablehnung der Vorlage für den Bau des Dortmund-Rhein-Kanals im Abgeordnetenhaus (67. Sitzung vom 18. Mai 1894) ist die Kanalfrage einstweilen zu einem Abschnitte gelangt; sie ist jedoch damit keineswegs erledigt, vielmehr werden die technischen und wirtschaftlichen Fragen erneut einer Untersuchung unterzogen.

Der ablehnende Beschluss ist seitens der Mehrheit des Abgeordnetenhauses hauptsächlich deshalb gefasst, weil für die Deckung der jährlichen Unkosten durch Abgaben, welche vom Kanalbetriebe aufzubringen sind, nicht genügend Vorsorge getroffen war. Es erscheint daher geboten, die Abgabenfrage genau zu untersuchen, falls man in dem Bau von Kanälen vorwärts kommen will. Diese wirtschaftliche Seite der Kanalfrage erscheint eben so wichtig wie die technische. Und wie die folgenden Untersuchungen zeigen werden, darf der Standpunkt, welchen die Mehrheit des Abgeordneten-

hauses eingenommen hat, nicht als unberechtigt bezeichnet werden. Ueber die Frage der Abgabenerhebung muss zuvörderst eine Einigung erzielt werden, dann wird sich über die technische Seite der Kanalfrage leicht eine Verständigung ergeben. Denn in der jetzigen unfreiwilligen Ruhezeit findet sich die Musse, technische Untersuchungen mit Bedacht und ohne Befangenheit vorzunehmen, und hat man vielfache Gelegenheit, technische Erfahrungen für deutsche Verhältnisse zu sammeln. Dann kann nach einiger Zeit der Ausbau der Wasserstrassen wieder kräftig gefördert werden und jenes Kaiserwort, das im Schlosse zu Karlsruhe zu rheinischen Industriellen gesprochen ist, in Erfüllung gehen.



2. Nothwendigkeit der Abgaben.

Es gab und giebt auch jetzt noch Anhänger der Meinung, dass die Binnenschifffahrt auf der Fahrstrasse völlig abgabefrei sein müsse, wie es bei der Seeschifffahrt im Allgemeinen der Fall ist. Die Verzinsung, Unterhaltung und Erneuerung der Schifffahrtsanlage müsste demnach aus dem allgemeinen Staatssäckel, also auf Kosten **aller** Steuerzahler erfolgen. Dies ist eine grosse Ungerechtigkeit, da manche Steuerzahler überhaupt keinen Nutzen von der Anlage, andere sogar Schaden davon haben. Denn wenn z. B. auf den Binnenwasserstrassen die billigen ausländischen Massenerzeugnisse bis tief ins Binnenland ohne nennenswerthe Kosten gebracht werden, so werden die Preise der fraglichen Gegenstände gedrückt, und der inländische Erzeuger muss seine Waare weit billiger verkaufen, ja manchmal so billig, dass kaum die Erzeugungskosten gedeckt werden. Da erscheint es doch durchaus ungerechtfertigt, wenn eben demselben Staatsbürger nun noch obendrein

zugemuthet wird, die Kosten jener Anlagen mit seinen Steuern zu bezahlen. Hierbei kommt namentlich die deutsche Landwirthschaft in Betracht, der auf den ausgebauten deutschen Strömen das ausländische Korn in Menge zum harten Wettbewerb und Preisdruck zugeführt wird, während sie selbst noch zu den Regulirungskosten als allgemeiner Steuerzahler beitragen muss. Es ist gewiss richtig, dass der Staat Anlagen schafft, die einer grossen Menge seiner Bürger, und namentlich den weniger bemittelten, Erleichterung bringen im Kampf ums Dasein, aber es darf doch nicht mit dem Gelde eben derjenigen Staatsbürger geschehen, denen der Wettbewerb und das Ringen um das Dasein dadurch erschwert wird. Mit anderen Worten: Der Staat hat im Sinne der grossen Masse für billige Verkehrswege zu sorgen, aber diese Anlagen müssen ihre Unkosten selbst aufbringen. Der Verbraucher, der den Nutzen hat, muss auch die Kosten tragen. Es ist daher als ein besonderes Verdienst anzusehen, dass im Kommunalsteuergesetz vom 14. Juli 1893 in den §§ 3 und 4 der Grundsatz aufgestellt wird: „Gewerbliche Unternehmungen der Gemeinden sind grundsätzlich so zu verwalten, dass durch die Einnahmen mindestens die gesammten durch die Unternehmung der Gemeinde erwachsenden Ausgaben einschliesslich der Verzinsung und der Tilgung des Anlagekapitals aufgebracht werden.“

Und ferner: Die Gemeinden können für die Benutzung der von ihnen im öffentlichen Interesse unterhaltenen Veranstaltungen (Anlagen, Anstalten und Einrichtungen) Gebühren erheben. Die Erhebung von Gebühren hat zu erfolgen, wenn die Veranstaltung einzelnen Gemeindeangehörigen oder einzelnen Klassen von solchen vorzugsweise zum Vortheil gereicht und so weit die Ausgleichung nicht durch Beiträge oder durch eine Mehr- und Minderbelastung erfolgt. Die Gebührensätze sind in der Regel so zu bemessen, dass die Verwaltungs- und Unterhaltungskosten der Veranstaltungen einschliesslich der Ausgaben für die Verzinsung und Tilgung des aufzuwendenden Kapitals gedeckt werden.

So weit das Kommunalsteuergesetz; und ebenso muss es auch bei den Wasserstrassen heissen: Wer den Nutzen hat, d. h. der Verbraucher, muss auch die Kosten tragen.

Es ist daher schwer verständlich, wie der Beschluss, welcher von der ablehnenden Mehrheit für den Entwurf zur Erbauung des Dortmund-Rhein-Kanales im Abgeordnetenhaus eingebracht und auf Grund der entgegenkommenden Erklärungen der Regierung zurückgezogen wurde, so viele Widersacher gefunden hat. Gerade diese Widersacher irgend einer Abgabenerhebung sind in Wirklichkeit auch die grössten Widersacher für

den Ausbau des Binnenwasserstrassennetzes und verzögern die Ausführung desselben, wo die wirthschaftliche Nothwendigkeit erst in der letzten Zeit wieder so deutlich sich gezeigt hat, als die Eisenbahn bei der Beförderung von Massengütern versagte. Allerdings ist anzuerkennen, dass die Zeit gerade in diesem Punkte schon vielfach klärend gewirkt hat. Die Entschliessung beantragte, die Königliche Staatsregierung zu ersuchen:

1) „Bei Feststellung von Kanalgebühren auf die Deckung der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten, sowie auf eine entsprechende Verzinsung der Anlagekosten Bedacht zu nehmen und die bestehenden Kanalgebühren einer Prüfung zu unterziehen, um diesen Grundsatz, soweit solches mit den Wirthschafts- und Verkehrsverhältnissen vereinbar ist, zur Durchführung zu bringen.

2) Die Einführung von Gebühren zum Ausgleich der Kosten, welche für die Verbesserung der natürlichen Wasserstrassen aufgewendet sind oder werden, in Erwägung zu nehmen.“

3. Berechtigung der Erhebung von Abgaben.

Bei den künstlichen Wasserstrassen, welche ausschliesslich im preussischen Gebiete liegen, ist der preussische Staat ganz unabhängig in der Bildung der Abgabentarife, so lange man nicht gegen die oben dargelegten Grundsätze verstösst, dass die Abgaben die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung erforderlichen Kosten nicht übersteigen (Art. 54 der Reichsverfassung). Bei den anderen Schiffahrtsstrassen muss dagegen der Weg der Verhandlung mit den übrigen Beteiligten betreten werden. Dieser wird bei Neuanlagen wohl stets leicht zum Ziele führen und nicht schwieriger zu begehen sein als bei den gemeinsamen Eisenbahn- und Wegeanlagen.

Etwas anders liegt die Sache bei den natürlichen Wasserstrassen, den Flüssen. Für die Bundesstaaten des deutschen Reiches besteht die Bestimmung des § 54 der deutschen Reichsverfassung. Die bezügliche Stelle lautet: „Auf allen

natürlichen Wasserstrassen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlicher Wasserstrassen, welche Staatseigenthum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen.“

Zu diesen Anlagen und besonderen Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, gehören namentlich die Regulirungsbauten, welche bei offenen Flüssen überhaupt nur anwendbar sind. Diese Regulirungsbauten sind durchaus nicht ausschliesslich zu Gunsten der Landwirthschaft gemacht, sondern tragen wesentlich zur Erleichterung des Verkehrs bei. Welchen Einfluss diese Werke auf den Wasserverkehr haben, kann man leicht an dem früheren und jetzigen Zustand der Elbe und der Havel ersehen. Aeltere Leute aus Schifffahrtskreisen wissen noch sehr eingehende Schilderungen von den früheren kläglichen Verhältnissen zu entwerfen.

In § 54 der Reichs-Verfassung ist also mit anderen Worten dasselbe als **zulässig** bezeichnet, was als Ergebniss der früheren Erwägungen als **empfehlenswerth** festgestellt wurde, dass nämlich Abgaben zur Deckung der Beträge zu erheben

seien, welche zur Erleichterung der Schifffahrt aufgewendet wurden.

Diese Unkosten betragen nach den angestellten Ermittlungen jährlich 6 Millionen Mark bei den 6 grossen deutschen Strömen oder $\frac{1}{10}$ für 1 ^{tkm.}*) Hierzu käme noch ein geringer Aufschlag für die Erhebungskosten. Es ist wohl nicht zweifelhaft, dass diese Verkehrsbelastung gering ist, und dass über seine Einführung eine Verständigung sich wohl erzielen liesse.

Auch bei der Einführung einer Abgabe für die Unterweser, also auf einer natürlichen Wasserstrasse, welche durch Regulirungsbauten wesentlich für die Schifffahrt verbessert ist, hat sich leicht eine Einigung ergeben. Und bei dem Erwerb von Privateisenbahnen, welche das Gebiet mehrerer Bundesstaaten berühren, ist der Weg der Verhandlung oft und mit Erfolg beschritten worden.

Hinsichtlich der Elbe und des Rheins kommen ferner ausserdeutsche Staaten in Betracht (Oesterreich-Ungarn und Holland). Es wird der deutschen Diplomatie sicherlich nicht schwer fallen, hier eine Verständigung auf der oben dargelegten Grundlage zu erreichen.

Oesterreich-Ungarn hat in Veranlassung des Berliner Kongresses zur Regulirung der unteren

*) Druckheft 46 des Abgeordnetenhauses mit der Erklärung vom Ministerialdirektor Schultz am 16. Februar 1896.

Donau beim Eisernen Thor besondere Aufwendungen gemacht, wofür ihm ebenfalls zur allmählichen Abzahlung der Regulirungskosten die Erhebung von Schifffahrtsabgaben gestattet wurde. Weitere Verbesserungen für die Schifffahrt, namentlich auf der oberen Elbe und deren Nebenflüssen, wird es um so leichter vornehmen, wenn durch Erhebung von Abgaben die Unkosten gedeckt werden. Ganz kürzlich erst hat die Prager Handelskammer eine neue Bewegung eingeleitet, um eine bessere Schiffbarkeit der oberen Elbe und Moldau in kürzester Frist zu erzielen, damit die Schiffe von Hamburg direkt bis Prag verkehren können. Ausserdem treten die Pläne für die verbesserte Wasserverbindung von der Donau nach den deutschen Strömen immer mehr in den Vordergrund und erfordern eine Verständigung über die gemeinsamen Wasserstrassen.

Holland wird im eigenen Interesse sich kaum völlig ablehnend gegen die Einführung von Abgaben für den Rhein auf oben dargelegter Grundlage verhalten, da hierdurch für die deutschen Staaten nur ein Antrieb geschaffen wird, zur Verbesserung der Wasserstrasse des Rheins Gelder flüssig zu machen, während jetzt der Wasserbauverwaltung die Beträge mehr wie ein Almosen gegeben werden. Und jede solche Verbesserung kommt doch in hohem Masse den holländischen Häfen und der holländischen

schiffahrttreibenden Bevölkerung zu gute. Dann würde Holland um so leichter veranlasst werden können, den untern Rhein und dessen Mündungen gehörig auszubauen, während jetzt diese Flussstrecken stark vernachlässigt werden.

Vor allen Dingen ist nicht ausser Erwägung zu lassen, dass zu den Zeiten, wo die bezüglichlichen Verträge geschlossen wurden, jene Zölle beseitigt werden sollten, welche ohne jegliche Gegenleistung als eine reine Steuer erhoben wurden. Denn Aufwendungen zur Verbesserung der Schiffahrt waren zu jener Zeit fast unbekannt. Es liegt daher die Sache jetzt ganz anders, wo nur ein Ersatz der aufgewendeten Kosten durch die Gebühren erzielt werden soll.

Allerdings wurde in der Wiener Kongressakte, welche die Erhebung der Rhein- und Elbzölle neu regelte, festgesetzt, dass die Flusszölle rechtlich nur zulässig seien, wenn deren Ertrag zur Erhaltung und Verbesserung des Fahrwassers verwendet würde. Trotzdem wurden Flusszölle als reine Abgaben erhoben in Form einer „Recognitionsgebühr“ und Gebühren von der Ladung, ohne dass das Fahrwasser entsprechend verbessert wurde. Verschiedene Abkommen in späterer Zeit erstrebten eine Verminderung der Abgaben und eine Erhöhung der Leistungen zur Verbesserung des Fahrwassers. Die völlige Aufhebung der Flusszölle war erst

eine Folge der grossen politischen Ereignisse der Jahre 1866 und 1870/71. Sie war eine politische That und hat auch politisch gewirkt, indem die weitere Verschmelzung der deutschen Stämme gefördert und das Gefühl, Glieder eines einigen deutschen Volkes zu sein, dadurch wesentlich gehoben wurde.

Durch die Einsetzung von Strombaudirektionen und deren Thätigkeit hat Preussen die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Rhein und der Elbe wesentlich verbessert, und für die Elbe erreicht, was bereits in der Additionalakte vom 13. April 1844 für die Strecke von Hamburg bis Melnik als erwünschte Fahrwassertiefe hingestellt wurde, nämlich eine Tiefe von 3 Fuss rheinisch = 0,94 m.

4. Höhe der Abgaben.

Die Kosten für Anlagen, welche zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, setzen sich zusammen aus den Beträgen für die Verzinsung des Anlagekapitals, für Verwaltung und Unterhaltung, sowie für die Erneuerung der Bauwerke. Die beiden letzteren Beträge hängen von den technischen Anlagen ab, sind bei Wasserstrassen verhältnissmässig klein gegenüber der Verzinsung und müssen in den allermeisten Fällen vom Betriebe aufgebracht werden. Während man für Erneuerung (Tilgung) $\frac{1}{10}\%$ des Anlagekapitals rechnen kann, und für Verwaltung und Unterhaltung vielleicht $\frac{1}{2}\%$ *), also im Ganzen $0,6\%$, schwankt der Streit der Meinungen für Verzinsung des ganzen Anlagekapitals zwischen $2\frac{1}{2}$, 3 und $3\frac{1}{2}\%$.

An dieser Stelle ist in Erwägung zu ziehen,

*) Geck (Rhein-Weser-Elbe-Kanal 1894, S. 24) berechnet beim Mittellandkanal für Tilgung $\frac{1}{10}\%$ und bei 222 Millionen Anlagekosten eine Unterhaltungslast von höchstens 1,08 Mill. Mark oder von $\frac{108}{222} = \text{rd. } 0,5\%$ jährl. (einschl. Verwaltung).

dass die Anlage eines Kanales auf die wirthschaftlichen Verhältnisse ganz anders einwirkt wie die Anlage von Eisenbahnen und Landstrassen. Hier kommen nur Wirthschaftserschwernisse vor, welche in baarem Gelde ersetzt werden. Auch werden die Wasserabflüsse der Oberfläche etwas verändert und wird durch Gräben und Durchlässe landwirthschaftliche Abhülfe geschaffen. Diese Veränderungen treten auch bei Anlage eines Kanales auf und erhalten in gleicher Weise Ersatz. Ausserdem wirkt aber die Anlage eines Kanales oft verändernd auf die Grundwasserverhältnisse der Umgegend. Meistens liegt der Kanal im Einschnitt und oft der Kanalspiegel tiefer als das Grundwasser. Hier tritt also eine mehr oder weniger grosse Abwässerung ein. An einigen Stellen liegt der Kanal im Auftrage, also der Kanalspiegel höher als das Grundwasser. Hier tritt leicht eine Erhöhung des Grundwasserspiegels ein, da es sehr schwer hält, den Kanal im Auftrag überall genügend wasserdicht zu halten. Senkung oder Erhöhung des Grundwasserspiegels können nutzbringend oder schädigend wirken. Im letzteren Fall ist der Unternehmer verpflichtet, Schadenersatz zu leisten. Allerdings wird es in den allermeisten Fällen schwer sein, einen ganz genauen Nachweis über die Höhe des Schadens zu führen. In diesem Falle sollte die Entscheidung wohl-

wollend ausfallen gegen den Grundbesitzer, wie es wohl in Wirklichkeit auch geschieht.

Es verbleiben demnach also die zahlreichen Fälle, wo die Veränderung des Grundwasserspiegels nutzbringend wirkt, also in der Entsumpfung von Ländereien und in der Bewässerung von Oedländereien. Hier wird man einen Ersatz seitens der Beteiligten zwangsweise wohl nicht einführen können, da die nutzbringenden Veränderungen nicht auf ihre Veranlassung vorgenommen sind, die Grösse des Nutzens auch meistens bestritten wird und schwer in Geldeswerth abzuschätzen ist.

Einen weiteren Vorzug hat ein Kanal für die unmittelbaren und auch ferneren Anlieger dadurch, dass fast an jeder Stelle Lösch- und Ladestellen geschaffen werden können im Gegensatz zu den Eisenbahnen, und so eine viel bessere Verwerthung der eigenen und ein billigerer Bezug fremder Erzeugnisse ermöglicht wird.

Eine Bewerthung dieser Vortheile kann nur in allgemeiner und annähernder Weise und zwar auf folgende Art erfolgen.

Bei Neuanlagen treten sie voll und ganz auf. Hier erscheint der Weg gangbar, der auch bei Anlage von Kleinbahnen benutzt wird. Es kann nämlich den beteiligten Grundbesitzern ein Beitrag zu den Anlagekosten auferlegt werden. Hierzu empfehlen sich namentlich die Grunderwerbskosten,

welche eben landwirthschaftlich gerade den besonderen Kosten der einzelnen Gegend entsprechen, und welche ausserdem gewöhnlich durch die Uebernahme seitens der Grundbesitzer geringer werden.

Die Grunderwerbskosten sind demnach von den kleineren Grundverbänden, den beteiligten Kreisen, Gemeinden und Anliegern zu übernehmen und von ihnen nach Massgabe ihres Interesses auf Grund einer Schätzung zu vertheilen.

Hierdurch werden die Anlagekosten schon erheblich ermässigt, so dass für den Rest eine Vergütung von 3⁰/₀ wohl gefordert werden darf.

Bei dem Ausbau bereits vorhandener Wasserstrassen, welche meistens aus Flussläufen bestehen, ist der oben erwähnte Nutzen selten vorhanden und noch seltener nachweisbar, auch das Ufer nicht überall zu Lösch- und Ladezwecken geeignet und ein Grunderwerb nur ausnahmsweise für Zwecke der Verbesserung zu machen. Hier fällt also der Beitrag der Anlieger und Nächstbetheiligten fort. Auch für Uferwerke, welche seitens des Staates gemacht werden, um einer Verwilderung des Flusses vorzubeugen, wird nur selten ein Beitrag zu erreichen sein. Der Staat als Unternehmer muss eben die ganzen Anlagekosten übernehmen, welche dadurch in ihrer vollen Höhe für die Verzinsung auftreten. Hier wäre aber mit Rücksicht auf den mannigfachen allgemeinen Nutzen,

welcher einem grossen Theil der Gesammtheit der Steuerzahler zu Gute kommt, eine geringere Verzinsung von $2\frac{1}{2}$ — $2\frac{3}{4}$ % (je nach den Verhältnissen) angemessen, so dass $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$ % von der Gesammtheit der Steuerzahler getragen würde.

Trägt der Staat Bedenken, das Risiko für die Verzinsung so bedeutender Summen, wie sie z. B. beim Mittellandkanal auftreten, allein zu übernehmen, dann müssen die grösseren Verbände, welche den wirthschaftlichen Nutzen von der Anlage haben, also die beteiligten Provinzen und Regierungs-Bezirke, zur Gewährleistung herangezogen werden.

Bei den Verhandlungen der Staatskommissare mit den Vertretern der einzelnen Provinzialverbände wegen der Erbauung des Mittellandkanals wurde auf dieser Grundlage vorgegangen. Trotzdem die volle Ertragsfähigkeit des Kanals seitens der Interessenten stets hervorgehoben wird, zögerte man doch, die geforderten Gewährleistungs-Antheile glatt zu übernehmen. Da ist es denn freudig anzuerkennen, dass neuerdings eine andere Ansicht sich Bahn bricht und auch in den bezüglichen Fachschriften zum Ausdruck kommt. Auch Ingenieur Geck, der unermüdliche Vorkämpfer für die Erbauung des Mitellandkanals, bezeichnet in seiner neuesten Schrift über diesen Kanal (1895, S. 6) die Forderung der Regierung, dass die be-

theiligten Provinzen im Durchschnitt 37 % der Zinsen vom Anlagekapital und die Verwaltungs- und Unterhaltungskosten sicher stellen, als nicht unerschwinglich. Ja, es wird in einigen Kreisen bereits der Gedanke erörtert, den Mittellandkanal aus Privatmitteln herzustellen. Und durch die Tagesblätter lief kürzlich die Nachricht, dass zwischen den Ministerien Berathungen gepflogen wären, welche Stellung von der Staatsregierung solchen Bestrebungen gegenüber einzunehmen sei. Inzwischen haben die Provinzen Hannover und Westfalen den auf sie entfallenden Antheil übernommen, für die Provinz Sachsen wird voraussichtlich die Stadt Magdeburg eintreten und bei Hessen-Nassau, Braunschweig und Schaumburg-Lippe die Städte Berlin und Bremen zu Hülfe kommen.

Da die Anlagekosten ihrer Höhe nach bekannt sind, so kann alsdann auch der Zinsbetrag bestimmt werden, sobald man über die Höhe des Zinsfusses nach den vorliegenden Erwägungen schlüssig geworden ist.

Fügt man die Beträge für Verwaltung und Unterhaltung hinzu, dann hat man die jährlichen Gesamtkosten der Wasserstrasse, welche durch Abgaben aufzubringen sind. Diese Kosten werden für die einzelnen Wasserstrassen überhaupt als auch für die Längeneinheit verschieden hoch sich

ergeben. Hiernach wären die Abgaben zu bemessen; sie würden für die einzelnen Wasserstrassen verschieden hoch ausfallen, wie es auch vielfach gewünscht und befürwortet wird.

Diese Abgaben würden sich bei den 6 grössten Strömen Preussens: Rhein, Weser, Elbe, Oder, Weichsel, Memel zu 0,10 Pf. für 1 ^{tkm} stellen. *) Auch bei der unteren Havel würde ein Satz von 0,10 Pf. für 1 ^{tkm} genügen, und bei dem hier vorhandenen lebhaften Verkehr würde die Anspannung der jetzt bereits erhobenen Abgaben nur unerheblich sein, um die Kosten völlig zu decken.

Beim geplanten Mittellandkanal kommt die Vorberechnung für die Abgaben auf 0,5 Pf. für 1 ^{tkm}.

Beim Dortmund-Ems-Kanal sind die Frachtkosten für 1 ^{tkm} auf 0,67 Pf. berechnet und bei einer 5^o/_o Verzinsung des Anlagekapitals 0,77 Pf. für 1 ^{tkm}, welche bei einer 3^o/_o Verzinsung sich auf 0,48 Pf. vermindern würden.

Die Beförderungskosten für Massengüter betragen 0,5 bis 0,6 Pf. **) für 1 ^{tkm}, so dass später die Unkosten sich auf 0,6 bis 1,1 Pf. für 1 ^{tkm} auf den Wasserstrassen belaufen werden.

*) Druckheft No. 46 des Abgeordnetenhauses (Erklärung des Ministerialdirektors Schultz am 12. Februar 1896).

**) Führer auf den deutschen Wasserstrassen 1893, Tabelle IV. und eigene Beobachtungen in Rathenow.

Bei den Eisenbahnen*) sind ohne Verzinsung und Tilgung die Streckenkosten 1,02 Pf. für 1 ^{tkm} und die Bahnhofskosten 0,60 Mk. für 1 ^t; mit Verzinsung und Tilgung: die Streckenkosten 2,30 Pf. für 1 ^{tkm} und die Bahnhofskosten 1,08 Mk. für 1 ^t.

Der Ausnahmetarif von 2,2 Pf. für 1 ^{tkm} und 0,70 Mk. Abfertigungsgebühr ist also wohl das Aeusserte, was die Eisenbahn gewähren kann, und Frachtsätze von 1,30 Pf. und sogar 1,25 Pf., ja 1,18 Pf. müssen sls durchaus unwirtschaftlich bezeichnet werden, da dieselben keine angemessene Verzinsung und Tilgung ergeben; sie erscheinen nur in solchen Fällen berechtigt, wo andere Gründe gebieterisch auftreten. **)

Jedenfalls ergibt sich aber, dass bei Abgaben in Höhe einer angemessenen Verzinsung die Wasserstrassen den Eisenbahnen für Massenerkehr unbedingt überlegen bleiben, da die Gesamtkosten geringer sind, als die Betriebskosten der Eisenbahnen.

Diese oben dargelegten Gesichtspunkte können für die Bemessung der Höhe der Abgaben wohl einen Anhalt geben, aber nicht allein bestimmend wirken, gerade so wie bei den einzelnen Eisen-

*) Begründung zum Entwurf des Kanalgesetzes von 1886 S. 14 und 15.

**) Reichstag 1890/92 No. 587, — Ausnahmetarife für Kohlen u. s. w.

bahnlilien die entsprechenden Werthe für die Höhe der Tarife nicht allein massgebend sind. Es könnte sonst kommen, dass bei einem Verkehrswege, welcher erst Gegenden wirthschaftlich erschliessen soll, und auf dem der Verkehr daher anfänglich gering ist, ein so hoher Abgabentarif anzuwenden wäre, dass der Verkehr völlig unterbunden würde. Dann würden gar keine Abgabenbeträge eingehen, und der Verkehrsweg wirthschaftlich und finanziell verfehlt sein.

Der Staat hat als Gesamtunternehmer seiner Wasserstrassen vom finanziellen Standpunkte hauptsächlich das Interesse daran, dass die Gesamterträge seinen Unkosten entsprechen. Für ihn empfiehlt es sich, wie die Tarife bei den Eisenbahnen, die Abgaben im Allgemeinen einheitlich zu regeln, allerdings mit den erforderlichen Abänderungen. Diese finden ihre Begründung:

1) In den verschiedenen hohen Unkosten der einzelnen Wasserstrassen für die Einheit. Es wird aus Billigkeitsgefühl dahin zu streben sein, dass jede einzelne Wasserstrasse annähernd diejenigen Beträge an Abgaben aufbringt, welche sie an Ausgaben verursacht.

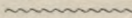
2) In wirthschaftlichen Rücksichten.

Hier werden wie bei den Eisenbahnen Ausnahmetarife für die Ausfuhr und Einfuhr zum und vom Auslande einzuräumen sein, und zwar theils

niedrigere, theils höhere, je nach der Art der Güter und den wirthschaftlichen Verhältnissen der einzelnen Landestheile.

Ferner werden billigere Staffeltarife und Nothstandstarife als nothwendig zu erachten sein, und endlich sind für Wasserstrassen, welche Landestheile erst wirthschaftlich erschliessen sollen, Sonderabgabentarife nicht zu umgehen.

3) In der Betheiligung mehrerer Staaten. Hier müssen die Abgabentarife im Wege der Verhandlung festgesetzt werden.



5. Art der Abgabenerhebung.

Ist nach den oben entwickelten Gesichtspunkten für jede zusammenhängende Wasserstrasse gleichsam die Grundtaxe als Mittelwerth bestimmt, so wird man nach der Art und dem Kaufwerth der einzelnen Güter verschiedene Tarifklassen einführen, wie es auf der Eisenbahn ebenfalls durchgeführt ist. Auch auf den Wasserstrassen unterscheidet man bereits zur Zeit 3 Klassen: Schiffe mit hochwerthigen Gütern, Schiffe mit minderwerthigen Gütern und leer gehende Schiffe. Diese Eintheilung dürfte beizubehalten sein, äussersten Falles könnte man noch 1, höchstens 2 Klassen hinzufügen, um den Tarifunterschied zwischen je zwei benachbarten Klassen nicht zu gross werden zu lassen. Für geringe Beiladungen von Gütern einer höheren Klasse könnte wohl eine andere Bestimmung, als zur Zeit in Gültigkeit ist, eingeführt werden. Es kommt oft vor, dass Schiffe unterwegs geringe Mengen Güter aufnehmen, welche dann die „Verzollung“ nach einer höheren Tarif-

klasse für die ganze Ladung herbeiführen. Diese könnten vielleicht auf die Tarifklasse ohne Einfluss bleiben, so lange sie nur auf Deck verstaут würden oder weniger als 5% der Ladefähigkeit betragen. Auch müssten kleine Ladungen, welche weniger als etwa 5% der Ladefähigkeit betragen, ohne Berechnung bleiben und die Schiffe als leer durchgehen.

Eine andere Berechnung der Abgaben würde sich nach der Länge des durchfahrenen Weges ergeben. Vielfach wird der Wunsch geäußert, genau wie bei den Eisenbahnen nach Tonnenkilometern die Abgaben zu erheben. Dies wird sich auf den Wasserstrassen, wo ein Betriebsmonopol nicht herrscht, schwer durchführen lassen. Einen besseren Vergleich bieten hierfür die Landstrassen, wo an bestimmten geeigneten Punkten ein Gefälle erhoben wurde und stellenweise noch erhoben wird. In gleicher Art würden die Einrichtungen bei den Wasserstrassen zu treffen sein. Schon jetzt bestehen auf den Kanälen als Erhebungsstellen die „Zollschleusen“. Diese würden bleiben und an geeigneten Punkten, in annähernd gleichen Entfernungen neue Erhebungsstellen an offenen Flüssen einzuführen sein. Die Erhebungsstellen könnten — ähnlich wie die Zollstellen an der Grenze des Freihafengebiets in Hamburg — auf festem Boden oder schwimmend, auf Schiffen, eingerichtet werden.

Beiboote und Barkassen würden für den Aussen-dienst die Aufsicht übernehmen. Schon jetzt finden sich auf offenen Strömen in gewissen Entfernungen Anhaltepunkte für die Schiffe, wo die Schlepper gewechselt werden, wo eine Auswechselung der Anhänge stattfindet und wo Bei- und Abladungen oder auch Lebensmittel eingenommen werden. Solche Anhaltepunkte sind z. B. auf der Elbe bei Wittenberge, der Havelmündung, Tangermünde in einer Entfernung von 24 und 43 ^{km}. Die Errichtung einer Abgabenerhebung an diesen Stellen würde daher die Schifffahrt wenig verzögern.

Die Abgabenzettel würden alsdann in Zukunft nicht für eine bestimmte Station, wie zur Zeit, sondern für eine bestimmte Strecke der Wasserstrasse ausgestellt werden, ähnlich den Fahrkarten auf der Eisenbahn. Wie diese am Bahnsteig, würden die Zollzettel der Wasserstrasse beim Durchfahren der Zollstation entwerthet werden. Sie müssten auch von den Schiffern bis zur nächsten Strecke aufbewahrt werden, während jetzt die Zollzettel vielfach sofort nach dem Durchlaufen der Schleuse weggeworfen werden.

Wie Fahrkartenkontrolleure auf der Eisenbahn, würden Schifffahrtsaufseher auf den Wasserstrassen umherfahren und die vorüberfahrenden Schiffer auf ihre Zollzettel prüfen. Würde ein Schiffer ohne Abgabenzettel gefunden, so würde nur eine Ord-

nungsstrafe verfügt oder wegen Betruges vorgegangen werden, je nachdem der Schiffer wirklich bezahlt hat oder nicht. Bei den Wasserstrassen würde man im Gegensatz zu den Eisenbahnen in der glücklichen Lage sein, genau feststellen zu können, ob Fahrlässigkeit oder böse Absicht vorliegt, da in den Erhebungslisten die Bezeichnung des Fahrzeugs und der Name des Schiffers genau vermerkt wird.

Die Höhe der Abgabe für jede Station einer Wasserstrasse würde gleich hoch sein, also unabhängig davon, ob die wirkliche Entfernung der Zollstellen etwas grösser oder etwas kleiner ist als die Normalentfernung. Auf der korrigirten Unterweser bezahlen die Schiffe von und nach allen bremischen Häfen oberhalb Bremerhavens dieselbe Abgabe, unabhängig davon, ob die Lösch- und Ladestelle in oder bei Vegesack oder in der Stadt Bremen liegt.

In Zukunft würden, wie es auch jetzt bereits der Fall ist, für eine grössere Anzahl Erhebungsstellen die Abgaben im Voraus bezahlt werden können, also vom Beginn bis zum Ende der Fahrt. Alsdann würden auf den Zwischenstellen die Hebezettel nur abzustempeln und zu buchen sein, so dass der Aufenthalt der Fahrzeuge auf wenige Augenblicke beschränkt würde.

Die abgabepflichtigen Schiffe, welche nur

zwischen zwei Stationen verkehren, müssten dem Schiffahrtsaufseher bekannt gegeben werden. Sie würden entweder mit einer geringeren, festen Jahresabgabe belastet oder blieben ganz abgabefrei. Dieses Entgegenkommen ist in Wirklichkeit nicht so gross wie es scheint. Gewöhnlich wird die Beförderung auf verhältnissmässig kurzen Strecken nur in kleineren Fahrzeugen ausgeführt, welche wenig tief schwimmen, so dass man überall an das natürliche Ufer gelangen kann, das für den Schiffsverkehr nicht erst besonders vorbereitet ist. Es sind meistens Gewerbebetriebe, welche ihre Rohstoffe, als Erden, Hölzer u. a., von benachbarten Uferstrecken abholen. Wegen der Kürze der Fahrt spielt die Beförderung nur eine geringfügige Rolle gegenüber den Kosten für das Ein- und Ausladen. Deshalb tritt auch der Vortheil der Beförderung in grossen Schiffen nicht besonders hervor, und es werden kleinere Fahrzeuge verwendet. Für diese sind aber die Kosten zur Verbesserung einer Wasserstrasse nur zum geringsten Theil aufgewendet.

Die Entfernung zweier Zollschleusen ist auf den märkischen Wasserstrassen mehrfach rd. 50 ^{km}. Diese Länge, welche etwa einer Tagesfahrt für Schleppzüge entspricht, dürfte angemessen sein, namentlich für offene Flüsse, da sonst eine zu häufige Störung stattfinden würde. Im äussersten

Falle dürfte man vielleicht bis 25^{km} hinabgehen. — Eine solche Ausbildung des Ueberwachungsdienstes auf den Binnenwasserstrassen würde nicht allein im Interesse der Abgabenerhebung erfolgen, sondern eben so sehr im Interesse der Stromunterhaltung und namentlich der Schifffahrt selbst. Hierbei würde eine Frage ihre Lösung — und wohl auch eine befriedigende — finden können, welche schon lange auf der Tagesordnung steht. Es ist dies die willkürliche Ueberlastung der Sicherheitsventile bei Schiffsdampfkesseln. Beim Binnenschifffahrtsbetriebe sind die Anhänge häufig so gewaltig, und die Strömung zeitweise stärker als gewöhnlich, dass die Schleppdampfschiffe bei gewöhnlichem Dampfdrucke nur knapp vorwärts kommen. Es liegt daher die Versuchung vor, den Dampfdruck über das Zulässige hinaus zu erhöhen, indem man das Sicherheitsventil überlastet. Dieser Versuchung unterliegen namentlich die Mannschaften, welche mit Gewinnbetheiligung, „auf Procente“ fahren, wie die Leute sagen. So zweckmässig eine solche Gewinnbetheiligung am Geschäftsbetriebe im Allgemeinen sowohl für Arbeitgeber und Arbeitnehmer und im Besonderen auch für den Schiffereibetrieb ist, so entwickelt sich doch der Uebelstand, dass Kessel und Maschine zu grösseren Leistungen gezwungen werden, als ihnen nach ihrer Bauart zukommt. Es sind in

der letzten Zeit durch die Ueberlastung der Sicherheitsventile mehrere schwere Unglücksfälle vorgekommen. Auch wird Kessel und Maschine ganz erheblich mehr abgenutzt als beim ordnungsmässigen Betriebe, so dass die Unterhaltungs- und Erneuerungskosten bedeutend wachsen. Es sind daher Rheder und Unfall-Berufs-Genossenschaften zusammengetreten, um Abhülfe zu schaffen. Die Schwierigkeiten waren aber erheblich, und so entschloss man sich, einen Wettbewerb auszuschreiben. Dieses Preisausschreiben ist ziemlich ergebnisslos verlaufen, indem nach einstimmigem Beschluss keiner der eingegangenen Entwürfe prämiirt werden konnte. Man vergleiche hierüber die Anzeige vom 28. April 1898 des Rheders Tonne in Magdeburg und Amtsgerichtsrath a. D. Carp in Duisburg (C. d. B. v. 4. Mai 1898). Die Schwierigkeit liegt darin, eine Vorrichtung zu schaffen, welche der Einwirkung der Mannschaft entzogen und in besonderen Nothfällen doch wieder zugänglich ist. Die gelernten Maschinenschlosser an Bord sind daher mit den nöthigen Werkzeugen versehen und können dieselben auch zur Oeffnung der Verschlussvorrichtungen gebrauchen zu einer Zeit, wo es ihnen nicht gestattet ist. Hier lässt sich nur durch ausreichende Aufsicht helfen, welche man jetzt eben nicht haben kann. Sind aber die Ueberwachungsstellen, wie oben geschildert, eingerichtet,

so kann an diesen Stellen, und auch unterwegs, vom Schiffahrtsaufseher nachgesehen werden, ob der zulässige Dampfdruck auch der zuletzt durchfahrenen höchstens 50 km langen Strecke stets innegehalten ist. Man würde z. B. bei einem Manometer, das von Deck aus leicht sichtbar ist, ein Rädchen mit Sperrklinke einzufügen brauchen, welches den Maximaldruck auch später anzeigt (Maximal-Manometer). Eine Schutzhaube, welche nur vom Aufsichtsbeamten abnehmbar ist, würde das Manometer umgeben. Nach jeder Prüfung ist der Zeiger auf Null zurückzustellen. Finden sich Beschädigungen am Manometer oder der Zuleitung, so wird eine Polizeistrafe verfügt und der Dampfer bleibt so lange liegen, bis der Schaden ausgebessert ist. Eine ähnliche Vorrichtung bilden die gewöhnlichen Controluhren und namentlich die Geschwindigkeitsmesser an den Lokomotiven, um die Lokomotivführer hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit zu überwachen.

Als hauptsächlichster Massstab für die Bemessung der Abgaben dient die Ladung und die Ladungsfähigkeit eines Schiffes. Vom einseitigen Standpunkte der Schiffahrttreibenden betrachtet, würde es am gerechtesten erscheinen, wenn das Gewicht der Nutzlast in Rechnung gezogen würde, da hierdurch der Nutzen, den der Verbraucher als schliesslicher Abgabenzahler von der Wasserstrasse hat,

am besten ausgedrückt wird. In allen solchen Fällen, wo eine Feststellung des Nutzgewichts leicht möglich ist, wird daher auch diese Form der Abgabenerhebung zu wählen sein, gerade so wie bei der Eisenbahn.

Zu den bedeutendsten Beispielen gehört die verbesserte Unterweser, auf der gemäss dem Reichsgesetz vom 5. April 1886 durch Beschluss von Senat und Bürgerschaft Ende Juni 1887 festgesetzt wurde, dass von jeder Tonne Guts, welche die korrigirte Weser mit bremischen Häfen benutzt, 1 Mk. zu zahlen ist. Da die Schiffe in bremischen Häfen laden und löschen, so ist leicht eine Ueberwachung des Gewichts dabei möglich. Ebenso ist es der Fall bei Hafenabgaben mancherlei Art, wo das Gewicht der Nutzleistung sich leicht feststellen lässt.

Anders ist es aber, wo Durchgangsverkehr ist. Hier kann das Gewicht der Nutzladung durch Abwägen nicht festgestellt werden, sondern man hat nur Raummasse, nach denen man einen Rauminhalt bestimmen kann. Man erhält daraus dann die Lade-fähigkeit des Fahrzeugs in Raummeteren oder in Registertonnen. Die Ausrechnung dieser Lade-fähigkeit geschieht nach bestimmten Regeln und ist im Messbrief festgelegt, der daher für dasselbe Schiff stets denselben Werth angiebt und unab-hängig ist von der jedesmaligen Beladung.

Nach Registertons Laderaumgehalt (1 Reg.-T. = 100 engl. Kubikfuss = 2,83 cbm) oder Ladefähigkeit werden daher im Seeverkehr die Hafengebühren bezahlt, und auch die Lootsengebühren, Tonnen- und Baakengelder, wenn dieselben nicht überhaupt schiffsweise entrichtet werden. Nach Ladefähigkeit werden auch die Abgaben auf den künstlichen Wasserstrassen für Seeschiffahrt bemessen. So z. B. beim Amsterdamer Nordseekanal, beim Manchester Schiffahrts-Kanal, für die untere Donau und die Donaumündung, beim Suez-Kanal, und vor allen auch beim Kaiser Wilhelm-Kanal, und zwar nach dem ersten Tarif sowohl, der am 10. Juni 1895 in Kraft trat, als auch nach dem neuen Tarif, der vom 1. September 1896 gültig ist.

Auch hier könnte man an den Schiffen Ladepegel anbringen, wie es für Binnenwasserstrassen geplant wird, und dann dem Gewichte nach die wirkliche Nutzladung bestimmen, welche für die Bemessung der Abgaben massgebend wäre. Aber man sieht davon ab, und hat als Hauptgründe wohl dass in der Dunkelheit und bei unruhigem Wasser nie genau genug der Tiefgang festzustellen ist, um Streitigkeiten zwischen Schiffer und Erhebungsbeamten zu vermeiden.

Bei der Binnenschiffahrt wird zur Zeit nach einfachen Regeln die Tragfähigkeit eines Schiffes

berechnet. Für die Abgabenerhebung bestehen nur die beiden Fälle: beladen — und zwar voll — und leer. Dies wird nun vielfach bemängelt; man wünscht die Erhebung genau nach dem Gewicht der Ladung. Man glaubt in den Ladepegeln ein einfaches Mittel gefunden zu haben, das Gewicht mit genügender Genauigkeit feststellen zu können. An einigen Stellen werden zur Zeit Versuche damit angestellt.

Wenn es wohl möglich erscheint, auf Kanälen und während der Tageszeit den Tiefgang des Schiffes zu bestimmen und aus einer Tabelle, welche im Messbuch vermerkt wäre, das Gewicht der Ladung genau zu ermitteln, so versagt doch dieses Mittel bei Nacht, und bei bewegter Wasseroberfläche gerade so wie auf den Kanälen für Seeschiffe (s. oben).

Bei den gewöhnlichen Wasserstandspegeln, die doch meistens an geschützten Stellen liegen, ist es schon schwer, ganz genau abzulesen, und für Orte, wo von mehreren Seiten mit derselben Gewissenhaftigkeit der Pegelstand vermerkt wird, erhält man oft verschiedene Angaben für denselben Wasserstand. Muss man die Ablesung bei Nacht vornehmen, so würde die Schwierigkeit, die richtigen Zahlen zu finden, wesentlich wachsen. Denkt man nun obendrein eine Schleuse mit starkem Betriebe hinzu, wie es z. B. die Schleusen in den Haupt-

zügen der märkischen Wasserstrassen sind, so ist für jeden mit den Verhältnissen genau Vertrauten die grosse Schwierigkeit der Feststellung und die starke Zeitversäumniss für die Schifffahrt unzweifelhaft. Soll nun die genaue Feststellung der Eintauchung gar an 6 Stellen erfolgen, und alsdann addirt werden, so wachsen Schwierigkeit und Zeitversäumniss erheblich. Es werden sich leicht Streitpunkte zwischen dem Abgabenerheber und dem Schiffer ergeben, die schwer und umständlich zu begleichen sind. Die Ueberwachung ist schwierig, und es erscheint nicht unbedenklich, den Schleusenmeistern eine derart grosse wirthschaftliche Befugniss einzuräumen, namentlich in Bezug auf Gebraüche, die in Schifferkreisen noch vielfach bestehen.

Es ist daher, so lange nicht ein untrügliches Mittel zur jederzeitigen, genauen und einfachen Feststellung des Tiefgangs gefunden ist, immerhin praktisch vorzuziehen bei der allerdings roheren jetzigen oder einer ähnlichen Abgabebemessung zu verbleiben. Gerade im Interesse des Handels- und Gewerbestandes scheint dies geboten, da derselbe feste, sichere Normen für die Berechnung hat, während er sonst dem schwankenden Ermessen von Unterbeamten überlassen ist. Es liegt dies nicht ohne Weiteres im Sinne des Staates, da die Schiffe bei voller Ladung viel mehr enthalten als bei der Vermessung ermittelt wird.

Es hat sich eben bei mehreren Schleusen ergeben, dass im Jahresverkehr die Ladefähigkeit, welche verzollt wird, und die wirkliche Beladung der Schiffe etwa gleich gross sind; auf den märkischen Wasserstrassen z. B. im Durchschnitt 92%, im Finow-Kanal allein sogar 97,6%.*)

Auch die Eisenbahn kann sich der Einwirkung, nach Ladefähigkeit zu tarifiren, nicht völlig entziehen, und gerade da nicht, wo sie der Bewältigung eines Massenverkehrs näher tritt. Bei den 6 Klassen für Wagenladungsgüter muss die Fracht für die Wagenladungsfähigkeit bezahlt werden, ganz unabhängig davon, ob dieselbe ausgenutzt wird oder nicht, und zwar bei Klasse A¹ und A² für 5000 kg und bei B, sind in den Spezialtarifen I, II und III für 10000 kg. Ja, bei dem Ausnahmetarif für Steinkohlen u. s. w. muss die Fracht für eine Ladefähigkeit von 45000 kg mindestens bezahlt werden.**)

Ein Grund, weshalb ein Schiff nicht voll beladen wird, ist der Mangel an Frachtgütern, und alsdann liegt allerdings eine gewisse Härte darin, wenn das Schiff die Abgaben für volle Ladung bezahlen soll. Aber dieser Umstand trifft namentlich die Grossschifffahrt, er ist auch dem Schiffer

*) Erklärung des Ministerial-Direktors Schultz am 12. November 1896 (Druckheft No. 46 des Abgeordnetenhauses).

***) Reichstag 1890/92 No. 587, Ausnahmetarife für Kohlen.

bekannt, und dieser kann ihn seiner Berechnung für die Frachtsätze einfügen, wenn er nicht vorzieht zu warten, bis die Ladung ergänzt ist. Der Schiffer, welcher ganz ohne Ladung fahren muss, und für sein leeres Schiff ebenfalls Abgaben entrichtet, ist noch schlimmer daran. Und doch wird in diesem Fall über Härte nicht geklagt. Auch in Schifferkreisen ist es üblich, den Einheitspreis für die Fracht höher zu berechnen, wenn nur Theilladung vorhanden ist, als wenn das Schiff voll bestaut ist, und zwar wird der Einheitspreis alsdann derartig erhöht, dass die Gesamtfracht ganz oder nahezu erreicht wird.

Ein anderer Grund für eine theilweise Beladung der Schiffe ist der Wassermangel, der namentlich bei Flüssen, seltener bei Kanälen vorkommt. Hier müssen die grossen tiefgehenden Fahrzeuge auf volle Ladung verzichten, während die kleineren mit voller Ladung weiterfahren. Nun ist aber zu bedenken, dass gerade die grossen und tiefgehenden Fahrzeuge den Hauptnutzen von dem Ausbau der Flüsse haben, und dass gerade die Regulirung für die niedrigsten Wasserstände die meisten Kosten im Schifffahrtsinteresse verursacht. Wenn daher die grossen Schiffe bei den niedrigsten Wasserständen etwas mehr von den Abgaben getroffen werden, weil sie für Vollladung bezahlen müssen, wo sie nur Theilladung haben, so ist dies von Seiten

des Staates als Unternehmer der Regulirungsbauten als ein Gebot der Gerechtigkeit anzusehen und als ein wohl begründeter Zuschlag für jene Interessenten, welche von den Anlagen einen besonderen Nutzen haben. Derselbe Grundsatz ist auch im oben erwähnten Kommunalsteuergesetz als Norm hingestellt. Wollte man ganz gerecht im Tarif vorgehen, so müsste der Einheitssatz für die Abgaben bei fallendem Wasser erhöht werden. Würde man diesen erhöhten Einheitssatz mit der geringeren Beladung ausrechnen, so würde man etwa den früheren Gesamtwert der Abgaben erreichen, und deshalb kann man wohl zweckmässig bei der einfacheren Berechnung bleiben. Die Staatsverwaltung würde demnach nur in derselben Weise vorgehen wie die Schiffer bei Theilladungen, wie oben dargelegt.

Andererseits würde die Kleinschiffahrt zu Gunsten der Grossschiffahrt zu Unrecht belastet. Dies würde die Kleinschiffahrt um so empfindlicher treffen, da sie in Folge übermächtigen Wettbewerbes der mit bedeutenden Mitteln arbeitenden Grossschiffahrt schwer um das Dasein ringen muss. Von gleichen Gesichtspunkten ist auch wohl die Bestimmung im Reichsgesetz vom 5. April 1886 betreffend die Abgabenerhebung auf der korrigirten Unterweser aufzufassen, wonach die abgabepflichtigen Schiffe mindestens 300 cbm Raumgehalt haben

müssen; kleinere Schiffe konnten auch vorher verkehren und bedurften der Korrektion nicht. Genau so ist es aber bei der Binnenschiffahrt auf offenen Gewässern.

Auch ist noch zu erwähnen, dass das spez. Gewicht des Wassers nicht überall genau dasselbe ist, dass also mit anderen Worten dasselbe Schiff mit derselben Bestauung verschieden tief einsinkt auf den verschiedenen Wasserstrassen. So sollen nach Berghaus die Schiffe auf der Havel bei derselben Tauchtiefe mehr belastet werden können als auf der Elbe.*)

Für leere Fahrzeuge müsste auch später eine geringe Abgabe erhoben werden. Beim Schleusen machen leere Fahrzeuge im Betriebe eben so viel Mühe als beladene. Bei offenen Flüssen liegt allerdings die Sache etwas anders. Hier könnte man leere Schiffe ganz abgabefrei lassen oder mit einer geringen Abgabe belegen als Ersatz für die Führung der verschiedenen Verzeichnisse auf den Erhebungsstellen (Deklarationsgebühr).

Bei Schleusen kommt es häufig vor, dass manche Schiffe gern schnell und daher vor den in Rang liegenden Schiffen befördert werden wollen. Dies sind die sog. Vorschleuser. Der Erwerb des Vorschleuserrechts müsste vor allen Dingen allen

*) Roeder, Melioration im Havellande. Berlin 1878. S. 8.

Schiffen freistehen, nicht bloss Dampfschiffen mit ihren Anhängen, wie es jetzt oft der Fall ist, und wodurch die Kleinschiffahrt gegenüber der Grossschiffahrt erheblich benachtheiligt wird. Dann müsste hierfür ein bestimmter Einheitssatz für jede einzelne Schleuse als Aufschlag festgesetzt werden, ganz unabhängig von der Grösse, Ladung und Art des Schiffes. Die jetzige Erhebung, wonach 50% zu der Abgabe zugeschlagen wird, führt zu vielen Unzuträglichkeiten. Jetzt benutzen die leer gehenden Schiffe und Schleppdampfer, welche nur einige Pfennige Abgaben bezahlen, das Vorschleuserecht, das sie mit wenigen Pfennigen erwerben. Vollbeladene Kähne mit werthvoller Ladung, welche eine hohe Abgabe entrichten, müssen deswegen viele Stunden auf das Durchschleusen länger warten, weil sie auf den Erwerb des Vorschleuserechts verzichten, das für sie nur durch Aufwendung vieler Mark zu erlangen ist.

Die feste Vorschleusegebühr von vielleicht 5 oder 10 Mk. müssten die einzelnen Schleusenmeister erheben. Die Ueberwachung würde ebenfalls von den Schiffahrtsaufsehern (wohl Subalternbeamte) auszuüben sein.

Auch die Dampfer zahlen jetzt nach ihrer Ladefähigkeit die Schiffahrtsabgaben. Für die Bemessung der Tragfähigkeit sind durch Ministerialerlass vom 29. Mai 1861 bestimmte Regeln auf-

gestellt. Hierbei kommt die „Tiefe“ in Betracht, welche, falls das Schiff mit Fenstern versehen ist, von der unteren Kante derselben bis zum Wasserspiegel, oder bei Dampfern vom Wasserspiegel bis zum Ausflussrohr (Kondensator) oder bis zum Ausspritzer (Schnecke) gerechnet wird.

Bei Dampfern mit Hochdruck-Maschine oder mit Fenstern sind 14 Zoll abzurechnen. Wird die Tiefe nur bis Ausflussrohr oder Ausspritzer vom Wasserspiegel ab gerechnet, so findet keine Abrechnung von der gemessenen Tiefe statt.

Es ist nun vorgekommen, dass hiernach gar keine oder eine negative Tragfähigkeit ermittelt worden ist. Hierin könnte ja allerdings durch eine andere Norm Wandel geschafft werden. Aber die ermittelte Tragfähigkeit wird immerhin gering sein und die hiernach bemessene Abgabe der Bedeutung des Schiffes nicht entsprechen. Deshalb würden zweckmässig bei allen Dampfschiffen, mögen sie zum Schleppen, zur Personenbeförderung oder zum Vergnügen dienen, die Abgaben nach anderen Merkmalen zu bemessen sein. Und zwar empfiehlt sich als Massstab die Leistungsfähigkeit, da manche Maschinenschiffe (Dampfschiffe) nur schwimmende Maschinen sind. Die Leistungsfähigkeit wird wohl zweckmässig nach der Maschinenstärke bemessen, nicht nach Heizfläche oder Rostfläche. Denn einmal giebt es in neuerer Zeit vielfach Maschinen-

schiffe, welche durch andere Triebkräfte als Dampf bewegt werden, wo also Heiz- und Rostfläche nicht vorhanden sind. Und dann ist bei Dampfmaschinen die Maschinenstärke aus Cylinderweite, Dampfdruck und Umdrehungszahl ebenso leicht festzustellen als die Heizfläche nachzumessen ist. Im Uebrigen ist der bezügliche Werth im Schiffsbrief zu vermerken.

Die Bemessung der Abgabe für Maschinenschiffe nach der Leistungsfähigkeit des Motors erscheint auch berechtigt, weil von der Maschinenstärke die Kraft des Soges und die Gewalt der Wellen abhängt, welche die Uferdeckungen zerstören, die Fahrinne in Unordnung bringen, und daher den grössten Theil der Unterhaltungskosten verursachen. Auch könnte hiermit die Ueberwachung der Sicherheitsventile gegen Ueberlastung verbunden werden, wie oben entwickelt.

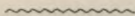
Dampfschiffe, welche Güter befördern, müssten nach Ladung und auch nach Maschinenstärke Abgaben zahlen, genau so, als wenn ein Dampfer mit derselben Maschinenstärke einen Kahn mit derselben Bestaung im Anhang hätte. Tourendampfer und kleinere Fahrzeuge könnten auf offenen Flüssen ganz abgabenfrei sein und ebenfalls auf kanalisirten Strecken, so weit sie nur Mitschleuser sind. Andernfalls würde eine feste Gebühr zu entrichten sein, und es könnte eine Festsetzung der Abgaben auf

eine bestimmte Summe für eine gewisse Zeit als zulässig erachtet werden.

Hat man nun bei jeder Erhebungsstelle für eine Einheit von etwa 100 Centner (5 t), wie es zur Zeit bereits der Fall ist, und für jede Tarifklasse die Abgaben ermittelt, so sollte man sich bei dieser einen Abgabe bescheiden und jedes weitere Nebengefälle aufheben. Zur Zeit werden vielfach noch Sondergebühren erhoben für die Schleusenknechte, für Oeffnen der Mastenklappe, Nachtschleusen, Brückenaufziehen u. s. w. Vielfach ist der Betrag in einzelnen Pfennigen und mit Hülfe einer Art Klingelbeutel zu erheben. Die Berechtigten sind oft gegen ein geringes oder gar ohne jegliches Gehalt vom Staate angestellt, ja bei städtischen Brücken, wo den Stadtgemeinden das Recht zur Erhebung eines solchen Brückenzolles zusteht, findet eine meistbietende Verpachtung statt. Die Inhaber der Gerechtsame bedürfen also zu ihrem Lebensunterhalt dieser Einkünfte und suchen natürlich dieselben möglichst hoch zu bringen. Andererseits sind die Schiffer wenig erbaut, namentlich bei Brücken, noch Neben-Gebühren zu entrichten. Und so ergeben sich dann oft recht unliebsame und unwürdige Auftritte, namentlich wegen des Aufziehens von beweglichen Brückentheilen. Diese Auftritte wirken um so unangenehmer und peinlicher, weil jene Brücken zumeist in Städten liegen

und wegen des gehemnten Strassenverkehrs gewöhnlich viele Zuhörer zugegen sind.

Daher würde es sich empfehlen dass alle diese Nebenabgaben wegfielen. Die Gerechtsame von Gemeinden und Privaten müssten vom Staate abgelöst werden.



6. Schluss.

Die Abgabenerhebung würde zweckmässig auch fernerhin den Wasserbauämtern zu übertragen sein, welche jetzt damit betraut sind. Gegenwärtig giebt es z. B. auf den märkischen Wasserstrassen Bauämter, welche die Erhebung bedeutender Abgabengefälle leiten, die an manchen Zollstellen mehrere Hunderttausend Mark jährlich betragen. Es würde zu beklagen sein, wenn man die geschäftliche Behandlung der Abgabenerhebung, welche durch das Entgegenkommen der Finanzverwaltung erst vor Kurzem der technischen Verwaltung unterstellt ist, von Neuem abtrennen und etwa juristischen Verwaltungsbeamten übergeben wollte. Es würde dadurch die Einheitlichkeit wieder gestört werden. Bei der Neuordnung der Eisenbahnverwaltung in den letzten Jahren hat man vergebens sich bemüht, eine einheitliche Vorbildung der Beamten zu erreichen. Hier war die Trennung bereits zu stark durchgedrungen und gleichsam historisch geworden; so musste man ausschliesslich juristisch,

bautechnisch, maschinentechnisch und verwaltungstechnisch vorgebildete Beamtenklassen mit ihren mannigfachen Einseitigkeiten beibehalten. Bei den Wasserstrassen, wo aus der Natur selbst alles gleichsam viel mehr in einander „fließt“, würde eine Trennung in der Vorbildung der Beamten noch weit mehr zu beklagen sein. Daher ist es an der Zeit, wenn mit der Neugestaltung der Abgabenerhebung und der Tarifbildung ein neues Moment in die Verwaltung der Wasserstrassen kommt, darauf hinzuwirken, dass die Vorbildung der betheiligten Beamten einheitlich ist, so dass sie das ganze in Frage kommende Gebiet beherrschen. Ob die Vorbildung der Beamten an der Universität oder an der technischen Hochschule erfolgt, ist an sich gleichgültig. Vorzuziehen dürfte letzteres sein, da die Ergänzungen in den Lehrfächern weniger umfangreich sein würden, weil schon jetzt an vielen technischen Hochschulen gediegene volkswirtschaftliche und verwaltungstechnische Vorträge gehalten werden. Die Ergänzung dieser Vorträge an den technischen Hochschulen wird um so leichter durchführbar sein, als neuerdings in den Anstellungsbedingungen für höhere Gewerbeaufsichtsbeamte ähnliche Anforderungen gestellt werden. Die kameralistischen Fächer müssten weiter entwickelt und für die Studirenden des Wasserbaues zu Fachgegenständen erhoben

werden, während in vielen anderen Fächern, welche später nie gebraucht werden, bei der Prüfung eine Entlastung einzutreten hätte. Dies ist um so leichter zu erreichen, da neuerdings bereits bei den Staatsprüfungen die Prüfung für die Wasserbaubeamten völlig abgetrennt ist.

Dann würde es auch an der Zeit sein, den ganzen Wasserbau in einer Hand zu vereinigen, während jetzt an demselben Wasser Beamte, welche von einander unabhängig und verschiedenen Ministerien unterstellt sind, im Sinne der Schifffahrt, der Landeskultur, der Fischzucht, der Deichsicherung und der Hochwasserabführung oft mehr oder weniger einseitige Verbesserungen vornehmen und so sich entgegenarbeiten. Muss aber in einer bestimmten, wenn auch kleinen Flusstrecke alles, was mit diesem Wasserlauf in Berührung kommt durch eine einzige, sachverständige Hand gehen, dann werden wohl auch bald die mannigfachen Klagen über mangelhafte Wasserwirthschaft verstummen.



Nachtrag.

Während der Pfingstzeit 1898, als die vorliegende Arbeit bereits im Druck war, hat in Nürnberg der III. Verbandstag des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt getagt. An diesen Berathungen hat auch Prinz Ludwig von Bayern theilgenommen und beim Festmahle in einer warm empfundenen Rede seine lebhafteste Theilnahme an der Binnenschiffahrt zum Ausdruck gebracht. Diesen unermüdlichen Bestrebungen wird es gewiss gelingen auch in Süddeutschland die Antheilnahme der Bevölkerung für die Binnenschiffahrt zu heben und namentlich auch in der bayrischen Kammer zu wecken, wo im Finanzausschusse der Abgeordneten-kammer zur selben Zeit ein Beitrag zu den Vorarbeiten für den Ausbau der Donau-Main-Wasserstrasse abgelehnt wurde.

Auf diesem Verbandstage sind auch die wirthschaftlichen Fragen der Binnenschiffahrt berührt, und zwar in dem Vortrage des Verbandssekretärs

Dr. Zoepfl-Nürnberg: „Ueber die finanzielle Behandlung der Verkehrsmittel und im Vortrage des Prof. Dr. Lotze-München: „Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen“.

Nach Berichten befürwortet Dr. Zoepfl bei Eisenbahnen, Posten, Telegraphen und Kanälen Abgaben zur Deckung der Eigenkosten der Verkehrsanstalten, bei den Landstrassen und natürlichen Wasserstrassen seien sie regulirt oder kanalisirt, das Princip der Unentgeltlichkeit. Dr. Lotze erinnert daran, dass die Frage der Abgaben auf natürlichen Wasserstrassen im Berliner Centralverein bereits eingehend verhandelt sei. Die Mehrheit war nicht gewillt auf die Abgabefreiheit zu verzichten, während eine Minderheit die Ansicht vertrat, dass mässige Abgaben der Flussschiffahrt zugemuthet werden dürften, wenn bei Aufwendungen für unvollkommene natürliche Wasserstrassen dadurch wirklich beträchtliche Mehrleistungen zu Gunsten der Schiffahrt erlangt werden könnten. Redner fügte hinzu, dass also nicht alle Binnenschiffahrtsfreunde es unbedingt ablehnen, durch Abgaben dem Staate etwas zurückzuerstatten, und dass dies auch der einzig unanfechtbare Standpunkt sei, den die Vertreter des staatlichen Finanzinteresses in der Stromabgabenfrage vom Standpunkt der Gerechtigkeit und Billigkeit geltend

machen können. Alsdann wendet sich der Redner gegen das neueste Werk des Kasseler Eisenbahnpräsidenten F. Ulrich (Staatseisenbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirthschaftspolitik). Die Kritik ist wohl in den meisten Fällen als vollauf berechtigt anzuerkennen. An einigen Stellen scheint der Eifer den Redner fortzureissen, und man kann sich alsdann des Eindrucks nicht erwehren, dass die Ausführungen ebenfalls die agitatorische Art angenommen haben, welche der Syndikus Dr. Halschek-Frankfurt dem Ulrich'schen Werke zum Vorwurf macht. Es heisst nämlich zum Schlusse: „Wir haben also möglichste Erhaltung der jetzigen Abgabefreiheit auf den Strömen anzustreben, damit nicht dem Arbeiter das Brod, dem Unternehmer die Kohle künstlich vertheuert werde.“ Ferner: „Einführung von Rhein- und Elbzöllen zur Steigerung des Getreidepreises bedeutet Brodvertheuerung“ und „Irrig ist es endlich, wenn behauptet wird, der Getreidezoll wird durch die billige Wasserfracht vermindert. Nicht der Zoll, sondern der in den früheren hohen Frachten liegende Schutz wurde vermindert. Auf Erhaltung des letzteren hat niemand ein verbrieftes Recht“.

Hier ist der Vortragende zu einer Reihe von Fehlschlüssen gekommen, weil er von falschen Voraussetzungen ausging. Es ist freilich die Erhebung einer Verkehrssteuer als unrichtig anzuerkennen,

und deshalb würde es auch nicht wohl angezeigt erscheinen, auf Gewässern, bei denen zur Verbesserung der Schiffbarkeit Aufwendungen nicht gemacht sind, Abgaben ohne jegliche Gegenleistungen zu erheben. Wenn jedoch die Gewässer mit Aufwendung von Geldbeträgen durch technische Mittel wirklich in ihrer Schiffbarkeit verbessert sind, so erfordert es das Gerechtigkeitsgefühl, dass die wirklichen Nutzniesser zur Kostendeckung herangezogen werden und nicht auch Staatsbürger, denen durch die Verbesserung der Kampf ums Dasein erschwert wird, wie in der Abhandlung eingehend dargelegt. Der Wassertransport kann auch die Unkosten der Regulirung tragen und bleibt bei Massenartikeln doch Sieger im Wettbewerb mit den Eisenbahnen, denen er eine höchst erwünschte Entlastung bringt. Die Frachtkosten beim Wassertransport sind eben durch den Ausbau der Ströme so erheblich ermässigt, dass sie thatsächlich auf eine Verminderung der Schutzzölle hinwirken. Dies trifft namentlich bei den Getreidezöllen zu, und die Landwirthe müssen obendrein zu den Kosten beitragen, um den Schutzzoll, der nach ihrer Meinung zu gering ist, thatsächlich noch herunterzudrücken. Der Ausdruck: „Brodvertheuerung der Arbeiter“ hat einen unangenehmen, agitatorischen Beigeschmack und erschwert eine sachliche Behandlung. Der Abgeordnete Möller-

Brackwede, einer der besten Kenner der Verhältnisse der Industrie und der Arbeiter, sowie deren praktischen Bedürfnisse, erklärte auf dem Delegirten-tage der nat. lib. Partei am 1. Mai 1898 (und seine Worte sind auch im stenographischen Bericht nachzulesen): „Die Brodvertheuerung ist so lange ein Chimäre, als das System unserer Zölle dazu geführt hat, dass die Arbeiter ihre Einnahmen ganz erheblich verbesserten. Ich habe gezeigt auf Grund der Statistik der Bergarbeiterlöhne — weitere Statistiken über die Eisenbahnarbeiter liegen aus dem preussischen Eisenbahnministerium vor — dass wir unter der Herrschaft hoher Getreidezölle eine ganz unerhörte Verbesserung der Lage der arbeitenden Klassen gehabt haben, wie sie kaum in einem anderen Lande der Welt vorgekommen ist.“ Jedenfalls hat die Landwirthschaft dasselbe Recht auf Staatsschutz wie jedes andere Gewerbe, und wenn die Industrie für viele Artikel ihren Schutzzoll hat, so ist derselbe Anspruch der Landwirthschaft um so mehr gerechtfertigt, als fast die Hälfte der Bewohner in ihr beschäftigt ist und durch den scharfen Wettbewerb des Auslandes das landwirthschaftliche Gewerbe augenblicklich hart ums Dasein ringen muss.

Als der Bremer Staat, in dem Vertreter des Grosshandels und der Industrie bestimmen, die Schiffbarkeit der Unterweser verbessern wollte,

hat er gar keine Bedenken getragen, Abgaben einzuführen. Weshalb sollte es denn dem preussischen Staate benommen sein, sich für seine Aufwendungen im Schifffahrtsinteresse vom Nutzniesser bezahlt zu machen, wo er sonst seiner ausgedehnten und augenblicklich bedrängten Landwirthschaft ungerichtfertigte Lasten auferlegen muss? Landwirthschaft und Industrie sind auf dem inländischen Markt gegenseitig die besten Abnehmer, und deshalb müssen sie Hand in Hand gehen und sich gegenseitig stützen. Ein kräftiges Band für beide würde der Mittellandkanal sein, welcher den billigen Austausch nur von Inlandserzeugnissen bezweckt und die westliche Industrie mit der östlichen Landwirthschaft verbindet.

Bei der Kohle, welche die treibende Kraft für unsere Industrie ist, liegt die Frage insofern anders, als sie einen Schutzzoll nicht hat und namentlich im deutschen Inlands-Verkehr verfrachtet wird. Aber auch hier dürfte es sich empfehlen, dem Gerechtigkeitsgefühl zu entsprechen, und auch die Kohle zu den Aufwendungen für Verbesserung der Stromschiffahrt, die ihr eine so grosse Fracht-Ersparniss gebracht hat, beitragen zu lassen. Auch erscheint es nicht angebracht, industrielle Anlagen, welche bereits die Vortheile des billigen Wassertransportes geniessen, ihren weniger bevorzugten Mitbewerbern gegenüber, von jeglicher Ab-

gabe zu entlasten, die ihnen nach Recht und Billigkeit zukommt. Die Abgabe wird übrigens so gering bemessen werden, dass eine Belästigung kaum gespürt wird. Es ist schon in der Abhandlung darauf hingewiesen, dass mehrere Tarifklassen einzuführen seien. Während also die Kohle unter dem Mittelwerth tarifiert würde, könnten die Abgaben für andere Waaren über den Mittelwerth bemessen werden.

Vor allen Dingen darf man den **praktischen** Blick nicht verlieren und die Hauptsache der den Wasserstrassen freundlichen Bestrebungen nicht vergessen. Dies ist: Die Pläne für den weiteren Ausbau bauwürdiger Wasserstrassen auch zur **wirklichen Ausführung** zu bringen und dem deutschen Volke den Segen der billigen Wasserfrachten nicht länger vorzuenthalten. Allein für den Mittellandkanal berechnet Geck den volkswirtschaftlichen Gewinn auf rd. 19 Millionen Mark jährlich.*) Ein solches Ergebniss ist aber nur zu erreichen, wenn auch in der Kanalfrage eine Politik der Sammlung befolgt wird, und alle wirklichen und praktischen Freunde der Binnenwasserstrassen sich zusammenschliessen unter „Abstossung der Heisssporne von links und rechts, die für die nothwendige Verständigung hinderlich sind.“ Und für ein solches

*) Geck, 1898. S. 24.

praktisches Vorgehen ist zuvörderst unerlässlich, dass die Binnenschiffahrt jene Lasten auch auf sich nimmt, die ihr nach Recht und Billigkeit zukommen, und die zu tragen, sie wirtschaftlich vollauf befähigt ist.



S. 61

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

31585

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298253