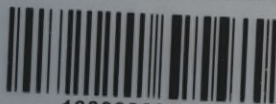




Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299320

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

No. XL.

Kritik der neuesten Argumente
für Abgaben auf den natürlichen
Wasserstrassen.

Von

Professor Dr. Lotz-München.

Syndikus Dr. Hatschek-Frankfurt a./M.

Syndikus Dr. Stein-Duisburg.

Nebst Anhang: Ueber Flusszölle von Prof. Dr. Lotz.



Berlin 1898.

Siemenroth & Troschel.

W. Lützowstrasse 106.

Verlag von Siemenroth & Troschel in Berlin W.

Zeitschrift
für
Binnenschiffahrt.

Herausgegeben

vom

Central-Verein für Hebung der deutschen
Fluss- und Kanalschiffahrt.

V e r b a n d s - Z e i t s c h r i f t

für den

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband
für Binnenschiffahrt.

Schriftleitung: Major z. D. Hilken-Berlin.

Jährlich 24 Hefte. Abonnementspreis: 12 Mark.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“, das **Organ des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt** und des **Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt**, ist im Jahre 1894 an die Stelle der den Mitgliedern des Central-Vereins seit vielen Jahren regelmässig zugestellten „Mittheilungen“ getreten.

Sowohl durch die Grösse des Interessentenkreises, den der Verein und noch mehr der Verband umfasst, als auch durch die hervorragende wirthschaftliche und politische Stellung, die von einer grossen Anzahl der Mitglieder eingenommen wird, erlangte die Zeitschrift bald eine Bedeutung, welche ihr die dauernde Beachtung aller Behörden und der, sonst auf den in Frage kommenden Gebieten maassgebenden Faktoren gesichert hat.

Die Zeitschrift bringt ausführliche Berichte über die Sitzungen der Hauptvereine und ihrer Zweigvereine, statistische Uebersichten und eingehende Besprechungen der einschlägigen Literatur; sie bietet ausserdem werthvolle volkswirthschaftliche, verkehrspolitische und technische Aufsätze, und ist jetzt in jeder Beziehung führendes Organ im Binnenschiffahrts-Wesen Mitteleuropas.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

No. XL.

Kritik der neuesten Argumente
für Abgaben auf den natürlichen
Wasserstrassen.

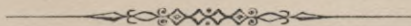
Von

Professor Dr. Lotz-München.

Syndikus Dr. Hatschek-Frankfurt a./M.

Syndikus Dr. Stein-Duisburg.

Nebst Anhang: Ueber Flusszölle von Prof. Dr. Lotz.



Berlin 1898.

Siemenroth & Troschel.

W. Lützowstrasse 106.



11-351824

3003-115/2018

Vorbemerkung.

Gerade während ich den für die Verbandsschriften des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffart bestimmten vollständigen Abdruck meines Vortrags durchsehe, übersendet mir Herr Eisenbahnpräsident Ulrich, mit dessen jüngster Schrift sich mein Vortrag vielfach beschäftigte, einen Artikel der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (Nr. 80 vom 15. Oktober 1898), in welchem er auf meine „Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf natürlichen Wasserstrassen“ antwortet. Ich hielt es nicht für angebracht, das, was hierauf zu erwidern ist, durch Anmerkungen zu meinem Vortrag vor die Oeffentlichkeit zu bringen. Er soll bleiben, wie er war, und ich habe nichts daran zu ändern. Ich möchte aber, da die Diskussion eine für Deutschland wichtige Frage betrifft, speziell auf Herrn Ulrichs Entgegnung die Leser meines Vortrags aufmerksam machen, damit sie ersehen, welche Standpunkte einander gegenüber stehen, und habe im Anhang zur vorliegenden Schrift meine Antwort gegeben.

München, Anfang November.

Professor Dr. Lotz.

Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen.

Meine Aufgabe ist es nicht, eingehend die Prinzipienfragen, welche Herr Dr. Zöpfl-Nürnberg behandelt hat, zu besprechen. Ich verzichte deshalb darauf, zu dessen prinzipiellen Ausführungen Stellung zu nehmen und darüber mich zu äussern, ob ich mit ihm einverstanden bin oder nicht. Vielmehr beschränke ich mich auf zwei konkrete Aufgaben. Erstens denke ich zu schildern, wie zu der Frage der Abgabenerhebung auf Wasserstrassen, besonders Flüssen, die Binnenschiffahrtsfreunde bisher sich gestellt haben, und zweitens denke ich bestimmte Vorschläge, welche neuerdings für Abgabenerhebung auf Flüssen gemacht worden sind, eingehender zu besprechen.

I.

Die Abgabenfrage kann vom Standpunkte der Binnenschiffahrt unter zwei Gesichtspunkten betrachtet werden: erstens man wünscht die bestehenden besteingerichteten Wasserstrassen möglichst wohlfeil zu nützen, zweitens man wünscht, dass neue Kanäle geschaffen und Aufwendungen für Verbesserungen bestehender Wasserwege gemacht werden. Diese zwei Interessen stimmen nicht völlig überein. Irrig wäre die Annahme, alle Freunde der Binnenschiffahrt hätten sich immer in Deutschland dagegen gesträubt, dass auf Wasserwegen Abgaben erhoben werden. Es existiert vielmehr hier im Gegensatz zwischen denen, die ich als die Satten, und denen, die ich als die Hungernden bezeichnen möchte. Wer sich, wie die Rhein- und Elbschiffer, günstiger Wasserstrassen und zugleich der Abgabefreiheit, erfreut, hat keinen Anlass, für Schiffsabgaben im allgemeinen sich zu begeistern. Das ist sehr begreiflich. Wer dagegen ein neues Projekt durchsetzen will, kann eher geneigt sein zuzugeben, dass diejenigen, welche künftig von der Schiffsverbesserung

h
 1.8
 Vorteil haben, zu den Kosten durch Abgaben beitragen. Eine dritte Gruppe endlich bilden diejenigen, welche auf gut eingerichteten Wasserstrassen bisher besonders hohe Gebühren zahlen müssen, so insbesondere die Benutzer der märkischen Wasserstrassen. Ihnen wäre eine allgemeine Neuregelung der Abgabenfrage dann nicht unwillkommen, wenn ihnen selbst dadurch eine Erleichterung zu teil würde.

Sehr lehrreich ist es, diese verschiedenen Standpunkte in den Verhandlungen des grossen Ausschusses des Zentralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt vom 23. Januar 1895 und vom 27. März 1896 zu verfolgen.

1895 handelte es sich vor allem um die Frage der Abgabenerhebung auf Kanälen. Thatsächlich wurden damals auf den meisten, aber nicht allen Kanälen Deutschlands, Abgaben erhoben. Man kam zu einem Beschlusse, der bezüglich der Flüsse nichts bestimmtes enthält, bezüglich der Kanäle aber folgendes erklärt: Man lehne eine einheitliche Entscheidung der Gebührenfrage zwar ab, erkenne aber die Berechtigung von Gebühren für solche Kanäle an, die in Zukunft aus Staatsmitteln neu gebaut werden sollen. Man vermeidet es jedoch 1895, sich darauf festzulegen, dass die Gebühren eine Verzinsung des für die Schifffahrt gemachten Aufwandes einbringen müssen. Massgebend war im übrigen für die Stellung zur Gebührenfrage die Erwägung, dass es kaum gelingen werde, die öffentliche Meinung und die Parlamentsmajoritäten zu grossen Aufwendungen für Kanalzwecke zu bestimmen, wenn keinerlei Einnahmen aus den Kanälen zu erwarten seien. Einzelne Redner gingen in der Anerkennung der Berechtigung der Schifffahrtsabgaben sogar sehr weit, allerdings unter der Voraussetzung, dass auch die Wünsche der Schiffer mehr als bisher vom Staate berücksichtigt würden.¹⁾ Man lehnte die Abgabepflicht auf

¹⁾ Vgl. den Vorschlag des Bromberger Oberbürgermeisters Braesicke betreffend eine Schifffahrtssteuer, die vierteljährlich statt aller Gebühren für jedes Fahrzeug zu entrichten wäre und berechtigen sollte, alle deutschen Wasserstrassen für diese Frist abgabefrei zu benutzen. Dieser Vorschlag fand jedoch damals keinen Anklang. Vgl. ferner den Vorschlag des Grafen Arnim-Schlagenthin, die Äusserungen schlesischer und ostfriesischer Binnenschifffahrtsfreunde zu Gunsten der Abgabepflicht u. s. w. Letztere Gruppe wollte sogar Abgaben auch für die Verzinsung von Aufwendungen zugestehen, sofern solche wirklich im Schifffahrtsinteresse, jedoch nicht im Interesse der Landwirthschaft und anderer Erwerbszweige bei Wasserbauten gemacht wurden.

Kanälen nicht durchaus ab, beteiligte sich sogar an Vorschlägen zur Reform von deren Berechnung.

Die Frage, welche uns im folgenden eingehender beschäftigen wird, ist die der Abgaben auf natürlichen Wasserstrassen. Hierüber wurde 1896 im Berliner Zentralverein verhandelt. Ehe wir die Verhandlungen betrachten, sind die Rechtsbestimmungen, welche zur Zeit gelten, ins Auge zu fassen.

Art. 54 Abs. 4 der Reichsverfassung sagt:

„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 Staatseigentum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auf die Flösserei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als dieselbe auf schiffbaren Wasserstrassen betrieben wird.“

Die Fassung dieser Bestimmungen ist keineswegs unzweideutig. Was unter einer natürlichen und einer künstlichen Wasserstrasse zu verstehen sei, darüber ist bereits Zweifel möglich. Dass von einer Verzinsung des Aufwandes für natürliche oder künstliche Wasserstrassen nicht ausdrücklich die Rede ist, ist sicher. Hingegen kann vielleicht gestritten werden, ob der Aufwand für Verzinsung und Tilgung der Kosten bestimmter Verbesserungen an der Fahrrinne eines Stromes zu dem zu rechnen sei, was die Verfassung, „die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten erforderlichen Kosten“ nennt.

Jedenfalls giebt es Fälle, in denen in der Praxis die Abgabenerhebung auf kanalisirten Flüssen stattfindet und das nicht als unvereinbar mit der Reichsverfassung erachtet wird.²⁾

Soweit Stauanlagen z. B. auf der kanalisirten oberen Oder Gelegenheit hierzu gaben, hat die preussische Regierung die Abgabenerhebung daselbst eingeführt. Der Versuch, ähnliches auf dem kanalisirten Main durchzusetzen, stiess zwar auf Widerstand aus volkswirtschaftlichen Gründen. Die Reichsverfassung giebt aber kaum einen festen Rückhalt gegen die Bestrebungen,

²⁾ Vgl. den bei Ulrich, Staffeltarife und Wasserstrassen, S. 145 erwähnten Fall bezüglich der Abgaben von Seeschiffen auf der Unterweser, sowie die Bemerkungen von Simon auf S. 155 der Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jahrg. 1896.

künftig die Abgabenbelastung auf kanalisirte Flüsse auszu-
dehnen, wenn solche Abgaben z. B. als Schleusengeld erhoben
würden. Anders ist es jetzt mit Rhein und Elbe. Das Hindernis,
Abgaben einzuführen, bilden hier in erster Linie die Abmachungen
mit ausserdeutschen Staaten: die Rheinschiffahrtsakte und die
Elbschiffahrtsakte, welche freie Befahrung dieser für den Binnen-
verkehr wichtigsten Ströme sichern.

Im Februar 1896 wurde von einem Vertreter der preussischen
Staatsregierung im Landtage angedeutet, dass man ja daran
denken könne, durch Abänderung der Reichsverfassung und der
internationalen, die Schifffahrt auf Rhein und Elbe betreffenden,
Abmachungen einen unbestrittenen Rechtsboden für Schaffung
von Flussabgaben zu gewinnen.³⁾

Der Centralverein für Hebung der deutschen Fluss- und
Kanalschifffahrt beschäftigte sich bald darauf mit dieser wichtigen
Frage. Die Resolution, welche 1896 zustande kam, protestierte
„gegen jeden Schritt, durch welchen die Abgabener-
hebung auf die bisher abgabenfreien Wasserstrassen
ausgedehnt werden soll“. Interessanter als dieser Beschluss,
gegen den übrigens eine Minorität sehr hervorragender Freunde
der Binnenschifffahrtsbewegung⁴⁾ stimmte, ist die Debatte, welche
voranging und sehr verschiedene Standpunkte bei den Binnen-
schifffahrtsfreunden zum Ausdruck gelangen liess.

Es überwog zwar die Meinung, dass vor allem an dem
durch die Verfassung und die Rhein- und Elbschiffahrtsakten
gegebenen Schutz gegen Neubelastungen festzuhalten sei und
dass insbesondere auf den Märkischen Wasserstrassen⁵⁾ eine
Herabsetzung der Abgaben weit wünschenswerter als eine
Erhöhung sei; es wurde aber von Einzelnen auch das
beachtenswerte Argument geltend gemacht, dass, wenn wirklich
viel für die Schifffahrt geschehe, diese in weiterem Masse als
bisher auch auf den Flüssen zu Abgaben herangezogen werden
können.

Geh. Ober-Baurath Lange erklärte es ausdrücklich für

³⁾ Vgl. S. 146 d. Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jahrg. 1896.

⁴⁾ z. B. Oberbürgermeister Braesicke, Major a. D. Kurs, Geh. Regierungsrath a. D. Schwabe, Geh. Baurath Wernekinck.

⁵⁾ Major Kurs betonte, dass die Märkischen Wasserstrassen etwa 900000 M. Unterhaltungskosten verursachten, aber 1138000 M. an Einnahmen einbrächten, mithin 238000 M. der Staatskasse ablieferten.

richtig, dass auch die natürlichen Wasserstrassen gewisse Abgaben tragen. Ein anderes Mitglied des Ausschusses, Dr. Wachler, sprach sich — allerdings mit Vorbehalt — folgendermassen aus: „Sollte aber einmal das allgemeine Wohl wirklich eine Erhöhung der Abgaben für die Wasserstrassen zur unabweisbaren Notwendigkeit machen, so wäre es allerdings eine schreiende Ungerechtigkeit, wenn die Gebühren dann nur aufgebracht werden sollten von denjenigen Wasserstrassen, die bisher bereits mit Abgaben belastet sind, während die grossen Ströme, welche die Hauptfrachten vermitteln, völlig befreit von jeder Abgabe blieben.“ Verlange es das allgemeine Wohl — aber wohlverstanden nur unter dieser Bedingung — erklärte er sich auch mit Abänderung der Rhein- und Elbschiffahrtsakten einverstanden, beantragte aber zur Zeit die bestehende Abgabefreiheit zu erhalten.

Dr. Soetbeer als Vertreter der Hamburger Handelskammer ging noch weiter: „Wenn beispielsweise die Wasserstrasse der Elbe derart verbessert würde, dass der Schiffer an einer grösseren Zahl von Tagen auf ihr fahren und die Tragfähigkeit seines Fahrzeuges in höherem Masse ausnützen könnte, so ist kein Grund dafür vorhanden, dass er nicht eine diesem Vorteil entsprechende Abgabe zahlen sollte. Wenn der Staat auf solche Abgabe verzichtet, so ist das für den Schiffer gewiss angenehm; es steht diesem aber nicht recht an, grosse Aufwendungen der Allgemeinheit zu seinen Gunsten zu verlangen, die Entrichtung einer Abgabe dafür jedoch zu verweigern.“ Mit diesem Standpunkte blieb der damalige Vertreter Hamburgs nicht völlig isoliert. Auch andere Binnenschiffahrtsfreunde, die Verbesserungen bisheriger unvollkommener Wasserwege wünschten, entwickelten ähnliche Anschauungen.⁶⁾

Die Majorität war anderer Ansicht. Man fürchtete ein Wiederaufleben der Zustände, die zur Zeit der alten Flusszölle bestanden hatten. Es ist aber wichtig darauf hinzuweisen, dass auch bezüglich der natürlichen Wasserstrassen unter den eifrigsten Förderern der Binnenschiffahrt nicht Einstimmigkeit in der Ablehnung der Abgabepflicht der Flussschiffahrt geherrscht hat. Man kann, wenn man der Wahrheit die Ehre geben will, keineswegs behaupten, dass alle Binnenschiffahrtsinteressenten 1896 es

⁶⁾ So Vertreter von Posen und Kassel.

unbedingt abgelehnt hätten, durch Abgaben dem Staate etwas zurückzuerstatten, falls grosse neue Aufwendungen für Verbesserung der Flussschiffahrt insbesondere für Stromkanalisierung gemacht werden sollen.

Jedenfalls blieb aber bei allen Binnenschiffahrtsfreunden, die 1895 und 1896 die Abgabepflicht für Kanäle oder selbst für kanalisierte Flüsse nicht prinzipiell zurückwiesen, die bestimmte Voraussetzung massgebend, dass etwaige Abgaben nicht zur Unterdrückung der bereits entwickelten Schiffahrt, sondern nur als Beitrag zur Deckung der Kosten für künftige Erleichterung des Verkehrs gedacht werden können.

II.

Im wesentlichen ist der zuletzt geschilderte auch der einzige unanfechtbare Standpunkt, den die Vertreter des staatlichen Finanzinteresses zu Gunsten von Schiffahrtsabgaben auf Flüssen vom Standpunkte der Gerechtigkeit und Billigkeit geltend machen können. Würde die Diskussion auf den Gesichtspunkt beschränkt, wie die Binnenschiffahrt zu fördern ist und wie event. für grosse neue Aufwendungen zur Bestreitung der Kosten die Interessenten zu finanziell unvermeidbaren Gebühren heranzuziehen seien, so wäre eine freundschaftliche Auseinandersetzung mit denjenigen, welche angesichts kostspieliger Projekte der Binnenschiffahrtsfreunde für Abgabepflicht der Schiffahrt eintreten, nicht allzu schwierig. Würde berücksichtigt, dass die Flüsse — gleichgültig ob Schiffahrt besteht oder nicht — Strombauarbeiten erfordern, dass also ein Teil der Aufwendungen gar nicht die Schiffbarkeit fördert, sondern Überschwemmungen abhalten oder eine zu breite Ausdehnung des Flussbettes beseitigen, somit dem Grundbesitz Nutzen bringen soll, würde ferner erwogen, dass es ein Widerspruch ist, für die Schiffahrt Aufwendungen zu machen und nachher durch allzu hohe Gebühren die Benutzung der verbesserten Wasserstrassen wirtschaftlich unmöglich zu machen, so liesse sich wohl künftig bei grossen Aufwendungen für Wasserwege im voraus eine Einigung über die Abgabenfrage erzielen.

Neuerdings werden aber von sehr beachtenswerter Seite Argumente der allerverschiedensten Art für die Abgabepflicht der Stromschiffahrt geltend gemacht, die mitunter zu sehr ernststen Bedenken bei Unbetheiligten Anlass geben müssen. Die

Zusammenfassung dieser neuesten Argumente findet sich in einer kürzlich erschienenen Schrift des Herrn Eisenbahnpräsidenten Franz Ulrich, des verdienstvollen Verfassers mehrerer eisenbahnpolitischer Werke. Er hat einen Vortrag, den er 1898 auf Wunsch des Vorstandes der Schlesischen Landwirtschaftskammer gehalten hat, unter dem Titel: Staatseisenbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirtschaftspolitik⁷⁾ veröffentlicht.

Ich knüpfe im folgenden an die Ulrich'sche Schrift an, nicht nur weil ein so hervorragender und ausgezeichnete Autor es verdient, dass man eingehend sich mit ihm beschäftigt, sondern auch deshalb, weil einige darin vertretene Argumente mit den Anschauungen einflussreicher Politiker, insbesondere mancher Landwirte übereinstimmen, und weil ich glaube, dass der darin vertretene Standpunkt sowohl der Allgemeinheit wie der Landwirtschaft nicht Vorteil, sondern Schaden bringen würde. Ich stimme jedoch nicht jenen Kritikern bei, die es Herrn Ulrich verübeln, dass er als Verwaltungsbeamter seine Meinung ohne Umschweife und diplomatische Vorbehalte, kurz dass er sie unverwaschen und deutlich ausgesprochen hat. Ein Mann, der überhaupt eine eigene Meinung hat und sie mit Beweisen vertreten zu können glaubt, verdient, dass man ihn ernsthafter als mit dem Ausdrucke, er sei ein Agitator, widerlegt. Sind seine Gedanken gut, dann werden sie sich durchsetzen, auch wenn dem einen oder anderen die Form misfällt, in der sie auftreten. Was sind nun aber die Ulrich'schen Gedanken?

Ulrich fordert, dass man nicht, wie es jetzt geschieht, bei den Kanälen und kanalisirten Flüssen, sondern bei den grossen Strömen mit Auflegung von Abgaben beginne.⁸⁾ Die Verfassung, die Rhein- und Elbschiffahrtsverträge seien zu ändern, ebenso seien Bestimmungen in künftigen Handels-Verträgen zu vermeiden, die es verhindern, dass ausländische Waaren mit höheren Flusszöllen als deutsche Waaren künftig belastet werden.⁹⁾

⁷⁾ Ulrichs neueste Schrift hat in Schiffahrtskreisen in Deutschland und Oesterreich-Ungarn bereits Proteste hervorgerufen, mit denen ich mich nicht durchweg identifizieren möchte. Vergl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1898, S. 153 bis 162.

⁸⁾ Vergl. Ulrich, Staatseisenbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirtschaftspolitik. Leipzig 1898, S. 46.

⁹⁾ I. c. Seite 45.

Die Abgaben seien für verschiedene Güter verschieden zu bemessen. Für ausländische Artikel, die uns Konkurrenz machen, insbesondere für Getreide, welches zu Berg hereinkommt, seien die Abgaben so zu erhöhen, dass die Transportkosten der Binnenwasserstrassen denen der Eisenbahnen ungefähr gleichgestellt werden.¹⁰⁾ Was dies heisst, ist aus folgender Berechnung ersichtlich.

Herr Ulrich berechnet,¹¹⁾ dass die Fracht für 1 t Getreide betrage:

	auf der Eisenbahn	auf Rhein, Elbe, Oder höchstens
100 km	5,7 M.	1 M.
200 „	10,2 „	2 „
300 „	14,7 „	3 „
500 „	23,7 „	5 „

Er fügt hinzu: „Es würde also schon bei 200 km um 8,2 M., bei 300 km um 11,7 M., bei 500 km um 18,7 M. die Tonne des ausländischen Getreides verteuert werden, wenn die Frachten für ausländisches Getreide auf den Staatswasserstrassen durch Erhebung entsprechender Abgaben den Frachten auf den Staatseisenbahnen gleichgestellt würden.“

Ohne auf die Einzelheiten dieser Rechnung, zu denen sich manches bemerken liesse, einzugehen, sei bloss dies Exempel hier wiedergegeben um anzudeuten, dass recht ansehnliche Abgaben vorgeschlagen sind.

Herr Ulrich legt anscheinend Wert darauf, uns zu überzeugen, dass die finanziellen und sonstigen allgemeinen Gesichtspunkte, insbesondere die Interessen des durch die Wasserstrassenkonkurrenz angeblich stark geschädigten Eisenbahnfiskus, für ihn nicht allein ausschlaggebend seien.¹²⁾ Prüft man die vorgebrachten Argumente finanzpolitischer und allgemeiner Natur, so erscheint in der That keines derselben zwingend genug, um die vorgeschlagenen Verkehrserschwerungen einem objektiven Beurteiler sehr empfehlenswert erscheinen zu lassen.

Recht wenig ernsten Eindruck wird z. B. die Behauptung machen, dass das Anwachsen der grossen Städte durch die

¹⁰⁾ l. c. Seite 38.

¹¹⁾ a. a. O. Seite 42/43.

¹²⁾ a. a. O. Seite 15.

billigen Frachten der Wasserstrassen gefördert werde. Erstens führt Ulrich veraltete Ziffern an,¹³⁾ die gerade den Einfluss der Eisenbahnen, für die er eintritt, und nicht der Wasserstrassen auf das Wachstum der Städte darthun, zweitens weiss z. B. jeder Münchener, Leipziger, dass mehrere recht grosse Städte ihr Wachstum keineswegs dem Wasserverkehr verdanken. Damit sind wir auch der Aufgabe überhoben, uns hier mit der Doktorfrage zu beschäftigen, ob grosse Städte etwas böses oder gutes sind.

Ernster sind nur zwei Behauptungen finanzpolitischer Natur, die Ulrich auch in seinem früheren Werke „Staffeltarif und Wasserstrassen“ berührt hat. Die erste lautet: Die Bahnen könnten durch Anlegung von 3, ja 4 Geleisen denselben Verkehr billiger bewältigen, der jetzt durch Staatswasserstrassen ermöglicht werden solle.

Viergeleisige Bahnstrecken sind in Deutschland im Ver gleiche mit Amerika noch selten. Dass drei und vier Geleise, auf beiden Ufern einer natürlichen Wasserstrasse verteilt, neben dem Flussverkehr noch genug zu leisten haben können, zeigt der amerikanische Verkehr längs des — übrigens gebührenfreien — Hudsonstromes und zeigen auch die den deutschen Rheinstrom rechts und links begleitenden Geleisepaare. Es ist wohl denkbar, dass, wenn wir nicht unsere deutschen Ströme hätten, manche deutsche Linie, die heute zweigeleisig ist, bereits viergeleisig hätte ausgebaut werden müssen. Vielleicht wäre es auch denkbar, dass darauf so billig gefahren werden könnte, wie heute auf den Wasserstrassen. Faktisch haben aber die deutschen Eisenbahnen bisher, wo sie nicht unter Konkurrenz der Wasserstrassen standen, es weder mit zwei noch mit vier Geleisen dahin gebracht, auf grosse Entfernungen Massengüter so billig zu befördern, wie es die Binnenschifffahrt des Rheins und der Elbe leistet. Sie haben, wo sie das Monopol haben, die Probe auf die Ulrich'sche These bis heute nicht gemacht.

Aber, so wendet Ulrich ein, der jetzige Transport auf Wasserstrassen geschieht gar nicht zu ökonomischen Selbstkosten, sondern kann nur deshalb so billig geleistet werden, weil die Aufwendungnn zu Gunsten der Flussschifffahrt à fonds perdu gegeben werden, die Staatsbahnen aber Geld verdienen müssen. Es ist dies, was Ulrich in einer früheren Schrift die

¹³⁾ a. a. O. S. 20.

Aschenbrödelrolle der Eisenbahnen gegenüber den Staatswasserstrassen nennt.

Die preussischen Bahnen hätten nach Ulrich 1882/83 bis 1896/97 nach Abzug der Ausgaben, der Verzinsung und von $\frac{3}{4}$ Proz. jährlicher Schuldentilgung einen Reinüberschuss von 1290 M. ergeben, von dem nur 40 Mill. für besondere Bedürfnisse der Eisenbahnen verwendet seien, während der Rest der Staatskasse für allgemeine Zwecke zur Verfügung gestanden habe.¹⁴⁾ Der Aufwand für Regulirung grosser und kleiner Flüsse habe allein in Preussen 1880/90 einschliesslich Unterhaltungskosten 183 Mill. erfordert, denen nur geringfügige Einnahmen gegenüberständen.¹⁵⁾ Vollends der Rhein sei mit viel grösseren Aufwendungen ohne Rücksicht auf Einnahmen durch Abgaben in diesem Jahrhundert überreich beschenkt worden.¹⁶⁾

Gerade die wohlhabendsten Teile Deutschlands, die Rheinebene, die Gebiete an der Elbe u. s. w. hätten die Vorteile dieses Aufwandes aus Steuermitteln, nicht aber die armen Bewohner der Eifel, des Westerwaldes, Thüringerwaldes, Erzgebirges u. s. w. Nicht der industriearme Osten, nicht das platte Land, sondern die reichsten Landstriche, ferner die grossen Städte hätten den Nutzen von den Aufwendungen des Staates für Wasserstrassen.

Man kann streiten, ob die natürlichen Wasserstrassen nach dem Prinzip derjenigen Landstrassen zu verwalten seien, auf denen keine Chausseegelder erhoben werden, man kann ferner die Frage aufwerfen, ob denn die preussischen Staatsbahnen verstaatlicht worden sind, um einen Gewinn vom Verkehre einzubringen, den man in solcher Höhe nie den Aktionären der Privatbahnen gegönnt hätte. Jedenfalls wurde bei Verstaatlichung der preussischen Bahnen gerade das Gegenteil von dem

¹⁴⁾ a. a. O. S. 9.

¹⁵⁾ a. a. O. S. 8. In der Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1898, S. 192, ist darauf aufmerksam gemacht, dass die Verkehrsabgaben auf preussischen Wasserstrassen für 1898/99 immerhin auf 4600000 M. veranschlagt werden.

¹⁶⁾ In der sehr lehrreichen Schrift von A. Dufourny, die Herr Dr. Landgraf unter dem Titel „Der Rhein in seiner technischen und wirtschaftlichen besonders auch verkehrstarifischen Bedeutung“ übersetzt und ergänzt herausgegeben hat (Berlin 1898), sind die 1850—94 von den Uferstrecken für den Rhein gemachten Aufwendungen auf 300 Mill. Frs. beziffert, wozu 1895 und 96 noch 18 Mill. Frs. hinzugekommen seien. Vgl. daselbst S. 10 u. 76.

behauptet, was Ulrich als deren finanzielle Aufgabe bezeichnet. Man könnte endlich fragen, ob denn die Bewohner der Eifel und des Westerwaldes, die dem Rheine gar nicht so ferne sind, von der Rheinstrasse und der Kaufkraft der Rheinthalbewohner gar keinen Vorteil ziehen. Die Erörterung dieser Fragen ist in der Wissenschaft noch nicht soweit abgeschlossen, dass man für oder wider jeden Standpunkt nichts mehr vorbringen könnte.

Eines ist aber dafür sehr leicht zu entscheiden. Ist denn der landwirtschaftliche Osten, aus dessen Steuerleistungen angeblich so viel für die glücklichen Bewohner der Ufer der Elbe und des Rheines sowie für die Grossstädte aufgebracht wird, wirklich noch der Hauptsteuerträger? Sind es die Steuer-groschen der ostelbischen Landwirte, mit denen die Strombauten bezahlt werden? Die Statistik der preussischen Einkommensteuer- und Vermögenssteuerveranlagung beweist genug gegenüber dieser Frage.

Ich vergleiche Ziffern des Jahres 1895/96, weil hier die Volkszählung die Bevölkerung genau ersehen lässt.¹⁷⁾ Die Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Pommern und Posen mit insgesamt 6903854 Einwohnern hatten nach der Veranlagung für 1895/96 zu steuern:

zur Einkommensteuer	12541932 M.	(hiervon physische Per-
		sonen 12160735 M.)
„ Vermögensteuer	3258771 „	
	15800703 M.	

Vergleichen wir hiermit die Distrikte, welche nach Ulrich durch die Wasserstrassenpolitik Zuwendungen empfangen:

Provinz Rheinland mit 5106002 Einwohnern lieferte zur Einkommensteuer 23716075,00 M. (hiervon physische Per-sonen 22112188 M.)

„ Vermögensteuer 5626251,40 M.

Fügt man zur Rheinprovinz die Regierungsbezirke Wiesbaden und Magdeburg hinzu, die sicher an der Entwicklung der Rhein- und Elbschiffahrt mitinteressirt sind, so liefert hier eine Bevölkerung von insgesamt 7134932 Menschen, also von

¹⁷⁾ Vgl. zum folgenden: Mitteilungen aus der Verwaltung der direkten Steuern im preussischen Staate. Statistik der preussischen Einkommen- und Ergänzungssteuer-Veranlagung für das Jahr 1895/96, S. 310, 278, 284, ferner Vierteljahrshefte z. Stat. d. Deutschen Reiches. 1897. I, S. 27.

nur 231078 mehr als in den vier ostelbischen obengenannten Provinzen:

an Einkommensteuer	37 268 976,00 M.
„ Vermögensteuer	<u>9 300 687,40 „</u>
	46 569 663,40 M.

Dies Gebiet bringt also dreimal so viel an direkten Steuern auf, als die vier nahezu ebensoviel Bevölkerung umfassenden ostelbischen Provinzen. Nehmen wir noch Berlin hinzu, welches an der Binnenschifffahrt ebenfalls hervorragend interessirt ist, so zeigt sich, dass die 8,8 Millionen Einwohner in Rheinland, Reg.-Bezirk Wiesbaden und Magdeburg, sowie in der Stadt Berlin

59 357 671,00 M. an Einkommensteuer
<u>13 378 626,60 „ „ Vermögensteuer</u>
72 736 297,60 M.

von insgesamt 154479302,20 M. direkten Steuern Preussens, dass also hier 28 Proz. der Bevölkerung 47 Proz. der Steuerlast aufzubringen hatten und daher auch einige Rücksicht verdienen. Sobald bezirksweise ein Abrechnen von Steuerleistung und Empfang von Staatsaufwendungen heute versucht wird, ist es eine für die Gegner der Wasserstrassen nicht sehr günstige Position, die die von Ulrich angeregten Feststellungen ergeben können.

Doch mit solchem gegenseitigen Abrechnen ist schon wenig praktisches herausgekommen, als sich in den vierziger und fünfziger Jahren die rheinischen und westfälischen Industriellen mit den Landwirten des preussischen Ostens zankten, wer am meisten von der Gesammtheit geschenkt bekomme. Sobald dem Westen der Gewinn, den er aus den industriellen Schutzzöllen zöge, von den Landwirten des Ostens vorgeworfen wurde, antworteten die Rheinländer bis 1861 mit dem Hinweis darauf, wie viel an Grundsteuer die Ritterschaft des Ostens durch Steuerbevorzugung geschenkt bekommen habe.

Mit diesen Behauptungen wird wenig Klarheit geschaffen. Es ist auch vom Standpunkte der Binnenschifffahrt zuzugeben, dass in Zukunft, wenn es sich um sehr grosse Aufwendungen zu Gunsten der Schifffahrt handelt, Fälle eintreten können, in denen es für gerecht und auch im allseitigen Interesse liegend erachtet werden kann, dass einzelne Städte zu Beiträgen und die Schifffahrt zu Abgaben für den in ihrem besonderen Inter-

esse gemachten Aufwand, aber nur für diesen herangezogen wird. Aber das ist kein Beweisgrund für nachträgliche Flusszölle zur Deckung der Verzinsung von längst à fonds perdu gemachten Staatsausgaben und kann auch für die Zukunft nur von Fall zu Fall erörtert werden. Die Voraussetzung für eine Verständigung würde sein müssen, dass Abgaben nur eingeführt werden, wo es finanziell unmöglich ist, die Binnenschifffahrt ohne diese Abgaben zu fördern, nicht aber, um bestehenden, historisch entwickelten Verkehr teurer als bisher zu machen.

Gerade diese Verteuerung wird aber als Hauptziel von einem extremen handelspolitischen Standpunkte aus neuerdings von einigen gefordert, als deren eifrigen Wortführer wir Ulrich betrachten können. Diese handelspolitischen Beweisgründe für Einführung recht hoher Flusszölle sind in der That überraschend. Die Auseinandersetzung mit ihnen ist sehr notwendig, weil es sich um eines der allerwichtigsten Probleme, um eine Lebensfrage der Allgemeinheit handelt. Es ist die Frage, ob das, was man nationale Wirtschaftspolitik nennt, zur Konsequenz hoher Flusszölle führt, wie Ulrich es annimmt, oder nicht.

Es ist völlig zutreffend, wenn betont wird, dass die Eisenbahntarifpolitik und die Wasserfrachten heute ebenso wichtig, wenn nicht wichtiger als die Zollpolitik geworden sind. Dies ist, wie Ulrich richtig hervorhebt, auch in den Direktiven zu erkennen, die im Zusammenhang mit der Einführung der Schutzzollpolitik seit 1878 für die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen und im grossen Ganzen aller deutschen Staatsbahnen massgebend gewesen sind.¹⁸⁾

In der That, soweit in dem scheinbar so unentwirrbaren Tarifwesen Grundideen ersichtlich sind, fällt es auf, dass unsere Eisenbahnpolitik mit grosser Ausdauer und zum Teil sehr grossem Geschick sich der Schutzzollpolitik anzupassen gesucht hat. Wie wurden die Grundgedanken unserer Handelspolitik dabei aufgefasst? Die Zollpolitik seit 1879 beruhte auf einem Kompromis der Landwirte und der Industriellen. Die Landwirte bekamen für Holz und Getreide Schutzzölle. Die agrarischen Schutzzölle,

¹⁸⁾ Vgl. die bei Ulrich a. a. O. S. 25 angezogenen Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 21 Febr. und 23. April 1878.

wie die Veterinärpolitik¹⁹⁾ wirkten besonders seit Ende der achtziger Jahre darauf hin, dass gewisse Produkte der Landwirtschaft in Deutschland zur Zeit teurer sind als in England. Sie verbilligten sich beim Sinken des Weltmarktpreises, wurden aber nicht so wohlfeil auf deutschen Märkten wie in England, Russland, Amerika angeboten. Wer landwirtschaftliche Produkte verkaufte, hatte dadurch einen Vorteil. Die Hauptkäufer landwirtschaftlicher Produkte sind aber die handel- und gewerbetreibenden Klassen. Soweit es sich um industrielle Betriebe handelte, wurde diesen Betrieben ebenfalls Schutz durch Zölle gewährt. Auch wenn aber die landwirtschaftliche Bevölkerung wiederum den Industriellen ihr Produkt zu höherem Preise in Folge des Schutzzolls abnehmen würde, so wäre damit die industrielle Produktion nur zum kleinen Teil untergebracht. Beträgt doch die landwirtschaftliche Bevölkerung im weitesten Sinne des Wortes 1895 nur 35,74 Proz. der deutschen Totalbevölkerung, darunter viele nicht bloß am Getreideverkauf interessierte Personen. Die Industrie braucht mehr Abnehmer, als die deutschen Landwirte, sie findet sie erstens im Inlande an den gewerblichen und kaufmännischen Arbeitern und Arbeitgebern, zweitens im Auslande. Der Wert des Exports allein an Fabrikaten betrug im Jahre 1896 2301,2 Mill. M., der Wert des Exports überhaupt 3753,8 Millionen.

Es war garnicht die Absicht bei dem Kompromiss von 1879, Deutschland zu einem abgesperrten Staat zu machen, der Export war bereits entwickelt, und sollte weiter gepflegt werden. Hätte man ihn vernichtet, oder vernichtete man ihn heute, so würde unsere stark zunehmende Bevölkerung zum Teil nicht genügend ernährt werden können, d. h. verhungern oder auswandern müssen. Wenn die Industrie aber einen Teil ihrer Produkte ans Ausland absetzen wollte, mussten wir auch dem Auslande etwas abkaufen. Denn keine Nation kann bloss Verkäufer sein wollen. Wenn wir ins Ausland verkaufen wollten und nicht auf jede Waare Exportprämien wie auf Zucker zahlen wollten, konnten wir nicht daran denken, sowohl Rohstoffe wie auch Arbeit teurer als unsere Konkurrenten zu bezahlen. Es siegt am Weltmarkt, wer die geringsten Selbstkosten hat. Wenn wir Löhne zahlten, die nicht höher als die englischen sind, behielt wieder der deutsche Arbeiter, der mehr als der englische

¹⁹⁾ Vgl. die Dissertation von K. Müller: „Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Veterinärpolitik des Deutschen Reiches“. 1898. München.

Arbeiter für Brot auszugeben hat, weniger übrig, um deutsche Fabrikwaaren, sowie Fleisch, Butter, Milch zu kaufen. Der Absatz der Industrie, wie des höchstentwickelten Theils unserer Landwirtschaft würde dann wieder im Inlande verkümmert.

Um nun diese Schwierigkeiten etwas auszugleichen, d. h. höhere Preise der Nahrungsmittel als in dem konkurrierenden England von deutschen Landwirten zu gewährleisten und doch der Industrie die Ausfuhr zu ermöglichen, ergänzte die Politik der Eisenbahntarife, soweit sie nicht durch rein fiskalische Erwägungen bestimmt wurde,²⁰⁾ die Zollpolitik dahin, dass zwar die Einfuhr von Getreide und anderen auch in Deutschland erzeugbaren landwirtschaftlichen Produkten nicht begünstigt, wohl aber die Einfuhr von Kolonialwaaren und solchen Rohmaterialien der Industrie, die Deutschland nicht herstellt, durch sehr wohlfeilen Transport auf grosse Entfernungen hin erleichtert wurde, zweitens dadurch, dass man für die Ausfuhr sowohl der Industrieprodukte nach deutschen Seehäfen, wie auch neuerdings immer mehr von Mehl und Getreide zum denkbar billigsten Satz den Frachtdienst leistete, somit die Ausfuhrfähigkeit selbst bei einem Stande der Nahrungsmittelpreise, der höher als in Konkurrenzländern war, ermöglichte. Nicht immer wurde übrigens bei dieser Politik Deutschland als ein einheitliches Wirtschaftsgebiet behandelt. Vielmehr wurde der Grundsatz, der heimischen Betriebsamkeit Konkurrenz fernzuhalten und die Ausfuhr zu erleichtern, in einzelnen Fragen auch zwischen den deutschen Ländern, die eigene Bahnverwaltungen haben, gegeneinander zur Anwendung gebracht.

Die Gegner des freien Verkehrs auf Rhein und Elbe klagen nun, dass diese kunstvolle Verkehrspolitik der Eisenbahnen durchkreuzt wurde, dass die Wasserstrassen fremde Erzeugnisse, deren Einfuhr die Eisenbahnen nicht begünstigen wollen, zu wohlfeilen Sätzen bis mitten ins Innere Deutschlands beförderten.

Insbesondere findet sich dieser Gedankengang bei Ulrich in folgenden Vorwürfen zusammengefasst:

1. Forst- und Landwirtschaft hätten den wenigsten Nutzen von den Wasserstrassen, weil die inländischen Rohprodukte nicht auf so lange Entfernungen transportirt würden, dass die Wasserbeförderung lohne,²¹⁾ und weil thatsächlich die Wasserstrassen

²⁰⁾ Z. B. bei den Transittarifen.

²¹⁾ Vergl. a. a. O. S. 21. Dies bestreitet Kurs in seinen Untersuchungen

mehr der wohlfeilen Einfuhr von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen als der Ausfuhr Deutschlands dienen. Die Wasserstrassen seien geradezu geeignet, den Zollschutz für land- und forstwirtschaftliche Produkte zu vermindern.²²⁾

2. Da bei der Rheinschiffahrt die niederländische Flagge überwiege, so würden die ausländischen Schiffahrtsunternehmer noch besonders durch die Abgabefreiheit unterstützt. Ausserdem überwögen immer mehr die grossen Verfrachter die kleinen, für welch letztere man doch besondere Sympathien hegen müsse.²³⁾

3. Die Behauptung von der Gemeinnützigkeit aller Verkehrsverbesserungen sei nur richtig vom Standpunkte des Freihandels, d. h. von einem nach Ulrich's Meinung verkehrten Standpunkte. Den Vorteil hätten die Grosshändler.²⁴⁾

4. Freihändler hätten die Freiheit der natürlichen Wasserstrassen von Abgaben durchgesetzt.²⁵⁾ Während die Eisenbahnen nationale Wirtschaftspolitik trieben, seien die Wasserstrassen Vertreter der internationalen Freihandelspolitik, Förderer der ausländischen Einfuhr.²⁶⁾ Über die Binnenschiffahrtsvereine hat man von diesem Standpunkte folgende Auffassung: „In geschickter Weise wurden die selbstsüchtigen Interessen des freihändlerischen Grosshandels und der Schiffahrtsinteressenten unter der Maske der Gemeinnützigkeit versteckt, und so gelang es auch, eine grosse Anzahl von Persönlichkeiten für diese Vereine zu gewinnen, welche mit ihren eigentlichen Zwecken durchaus nicht einverstanden waren. „Und noch heute giebt es“ — so fährt unser Gewährsmann wörtlich fort — „weite Kreise, welche vom Freihandel nichts wissen wollen, aber für den freien Verkehr auf den Wasserstrassen schwärmen, ohne sich klar zu machen, dass der abgabefreie Verkehr auf den Wasserstrassen und deren billige Frachten im Grunde denselben Zwecken dienen und dieselben Folgen haben, nämlich eine Herabsetzung der auf die ausländische Einfuhr gelegten Zölle und Förderung der ausländischen Einfuhr.“²⁷⁾

5. Die Meinung, dass wenigstens den Konsumenten in Gestalt billiger Kohle und billigen Brots der Dienst der Wasser-

²²⁾ a. a. O. Seite 28.

²³⁾ a. a. O. Seite 15—17, 47.

²⁴⁾ a. a. O. Seite 20/21.

²⁵⁾ a. a. O. Seite 6 und 7.

²⁶⁾ a. a. O. Seite 26.

²⁷⁾ a. a. O. Seite 27.

strassen zu Gute komme, sei falsch. Ulrich führt hierfür statistische Quellen²⁸⁾ an, die wir eingehender zu prüfen haben werden.

6. Nicht nur die Meinung, dass die überseeische landwirtschaftliche Konkurrenz nur etwas Vorübergehendes sei, zwingt dazu, die nationale Handelspolitik durch hohe Flussabgaben zu ergänzen, sondern auch die seit Kündigung des deutsch-englischen Handelsvertrages sich anscheinend anbahnende Änderung der englischen Handelspolitik sei ein Anlass für Deutschland, hinsichtlich seiner Wasserfrachten schleunig freie Hand im Sinne des Agrarschutzes zu gewinnen.²⁹⁾

Soweit die Behauptungen, mit denen wir uns zu beschäftigen haben.

Wir wollen das bestehende handelspolitische System als etwas Gegebenes hinnehmen. Mag man auch manches, der eine so der andere so, geändert wünschen, so ist doch unleugbar, dass Deutschland sich unter diesem System zu einer wirtschaftlichen Weltmacht entwickelt hat, wie das ja anlässlich der jüngsten Marinevorlage eingehend von der Regierung anerkannt und dargelegt wurde. Es ist Thatsache, dass Deutschland schneller als viele andere Länder in der Epoche 1879—98 Fortschritte gemacht hat, obwohl zahlreiche Kreise, die an schwerere frühere Zeiten sich nicht mehr erinnern, laute Klagen erheben, und obwohl eine landwirtschaftliche Krisis für gewisse Gebiete nicht in Abrede gestellt werden soll.

Nehmen wir die bestehende Handelspolitik als gegeben, so behaupte ich, dass sie durch die, die Abgaben auf Rhein und Elbe betreffenden Vorschläge nicht verbessert, nicht vollkommener durchgeführt wird, sondern dass sie unhaltbar gemacht würde, wenn der Verkehr auf Rhein und Elbe in dem angeregten Sinne erschwert und vertheuert würde. Man verbessert nicht ein Kompromiss, wenn man einen Gedanken, der neben anderen darin berücksichtigt ist, auf Kosten der übrigen ins Extrem treibt. Ich hoffe endlich, zu zeigen, dass noch nie, wo man sonst „nationale Wirtschaftspolitik“ zu treiben suchte, der Gipfel der Weisheit in Verteuerung der Frachten bestanden hat. Ausserdem müssen aber auch einzelne kleinere Irrtümer, von denen

²⁸⁾ a. a. O. Seite 22, 44.

²⁹⁾ a. a. O. Seite 2 und 45.

die eben geschilderte Argumentation für Flusszölle ausgeht, nebenbei erörtert werden.

1. Irrig ist zunächst die Vorstellung, als ob die Ermässigung und Aufhebung der Elb- und Rheinschiffsabgaben bloss von freihändlerischen Theoretikern und Grosskaufleuten ausgegangen sei. Die freihändlerische Auffassung überwog allerdings in den sechziger Jahren beim Durchdringen des Prinzips der Abgabefreiheit der Ströme. Wer waren aber diese damaligen Freihändler? Waren das wirklich bloss die Grosskaufleute, über die sich Ulrich und einige Andere so unfreundlich äussern, als ob sie gar nichts für die nationale Sache auf Handelstagen und volkswirtschaftlichen Kongressen geleistet hätten? Waren es ausserdem bloss Doktrinäre? Nein, den Rückhalt fand die Freihandelsströmung bis 1873 bei allen Parteien; die extremsten Freihändler aber, welche 1873 die Eisenzölle unbedenklich bei hereinbrechender Krisis abmilderten, waren die konservativen Landwirte des Nordostens. Der konservative Führer v. Blanckenburg dachte 1869 daran, eine neue Interessenpartei auf Basis des Freihandels zu gründen; ein so vorsichtiger Mann wie Windthorst erklärte 1873:

„Ich vertraue der freiheitlichen Richtung im Handelssystem immer mehr, ich bin überzeugt, dieselbe ist stetig im Fortschritt, und jeder Versuch, dieselbe dauernd zur Umkehr zu bringen, wird jämmerlich scheitern.“³⁰⁾

Wenn die Freigabe der Flüsse von Abgaben wirklich der freihändlerischen Strömung entsprang, so waren damals an dieser Bewegung die hervorragendsten Männer aller Parteien, vor Allem die Grundbesitzer mitbeteiligt, und nicht bloss Grosshändler und Doktrinäre.

2. Freigabe der Wasserstrassen von Abgaben ist aber garnicht etwas spezifisch freihändlerisches. Zwei anerkanntermassen hartnäckig schutzzöllnerische Länder sind gegenwärtig die Vereinigten Staaten und Frankreich. Beide Länder halten es mit ihrer Handelspolitik für verträglich, die Binnenschifffahrt auf staatlichen Wasserstrassen abgabefrei zu gestatten.³¹⁾

³⁰⁾ Vergl. W. Lotz, Die Ideen der deutschen Handelspolitik, Leipzig 1892, S. 92, 103.

³¹⁾ Vergl. über neuere französische Projekte bezüglich Schiffsabgaben Artikel Navigation intérieure in L. Say's Dictionnaire des Finances. Sonderbarerweise tadelt Ulrich, der das Verhalten Frankreichs und Nordamerikas nicht erwähnt, die Flusszollbeseitigung in Deutschland als freihändlerisch, während er rühmt, dass im freihändlerischen England die Interessenten ihre Kanäle selbst bezahlt hätten.

Irrthümlich ist ferner die Auffassung, als ob bei der Binnenschiffahrtsbewegung bloß die freihändlerischen Grosshändler, die Schiffahrtsinteressenten, die Wasserbautechniker selbstsüchtig ihren Vorteil suchten, und die nicht freihändlerischen Mitglieder der Binnenschiffahrtsvereine sich nicht über die Sache klar wären, der sie anhängen. Unter den Mitgliedern des Grossen Ausschusses des Zentralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt für 1896/99 befinden sich die bekannten Schutzzöllner Bueck, Dr. Beumer, Dr. Hammacher, d. h. die Vertrauensmänner der rheinisch-westfälischen Eisenindustrie und des Bergbaus; diesen Männern wird nur ein völlig den Dingen Fernstehender nachsagen, dass sie sich bei Bestrebungen beteiligen, die sie als der heutigen Zollpolitik widersprechend ansehen. Ebenso finden sich Grossgrundbesitzer unter den Teilnehmern, unter diesen sogar der bekannte agrarische Führer, Graf Mirbach-Sorquitten. Sollten all diese Männer die Ziele der Binnenschiffahrtsbewegung nicht zu beurteilen vermögen?

Ist denn aber bisher in der Geschichte es als nationale Politik angesehen worden, dass man, wenn einem der Himmel ein Verkehrsmittel wie den Rheinstrom bescheert hat, alles thut, um den Verkehr auf dieser Wasserstrasse zu verteuern? Wenn man den merkantilistischen Herrschern des 16. bis 18. Jahrhunderts auch alles Üble nachreden wollte, dass kann doch kein Mensch ableugnen, dass sie eine nationale Politik treiben wollten, die noch dazu der heutigen Schutzzollpolitik in manchem so ähnlich sieht, dass ein hervorragender Nationalökonom letztere als Wiederbelebung des Merkantilsystems bezeichnet hat. Haben aber die merkantilistischen Politiker, haben Colbert und die deutschen Fürsten des 18. Jahrhunderts nicht alles gethan, um Landverkehr und Wasserverkehr zu fördern und zu verbilligen, Kanäle mit Opfern anzulegen u. s. w.?

Der Ratschlag, dass man das Wirtschaftsleben einer nach Eroberung des Weltmarktes sich abringenden Nation durch Vertauung des Frachtverkehrs — noch dazu bei günstigem Stande der Finanzen — heben und fördern solle, ist ein Novum.

3. Nicht unzutreffend ist dagegen der Hinweis des Autors, der für hohe Flussabgaben eintritt, auf die Thatsache, dass mit Vertiefung der Fahrrinne und Fortschreiten der Technik die Verwendung grösserer Schiffsgefäss sich in der Binnenschiffahrt einbürgert,³²⁾ sowie dass von den Schiffen, die bei Emmerich den

³²⁾ Vergl. Ulrich a. a. O. S. 17.

Rhein passieren, 1886—1895 diejenigen mit niederländischer Flagge überwogen.

Hierzu ist jedoch Folgendes zu bemerken. Soll es denn zum Einschreiten des Staates Anlass geben, wenn Schiffe mit über 2000 t Tragfähigkeit konstruiert werden, von denen ein einziges 200 Eisenbahnwaggons zu 10 t ersetzt?³³⁾ Werden die kleinen Schiffe die Konkurrenz der grossen leichter bestehen, wenn sie beiderseits mit beträchtlichen Abgaben belastet werden?

Was aber das häufige Vorkommen der ausländischen Flagge auf dem Rheine anlangt (für die Elbe ist meines Wissens nichts derartiges nachgewiesen), so machte Dr. H. Rentzsch 1893 darauf aufmerksam, dass ein ganz erheblicher Teil der unter holländischer Flagge fahrenden Schiffer Deutsche seien, die sich der fremden Flagge bedienen, um der Vorteile des holländischen Schiffshypothekarrechts teilhaftig zu werden.³⁴⁾ Ob dies seit dem deutschen Binnenschiffahrtsgesetz anders geworden ist, vermag ich nicht zu kontrollieren, ebensowenig ob der Bruchteil deutscher Schiffe, die sich 1893 der niederländischen Flagge bedienen, sehr gross war. Jedenfalls ist aber sehr zu überlegen, ob wir Deutsche ein besonderes Interesse daran haben, gegen die unter holländischer Flagge fahrenden Schiffe vorzugehen, blos um unser deutsches Kraftbewusstsein zu entfalten und einen Nachbar, mit dem wir im besten Einvernehmen leben, und der unserer Schiffahrt eifriges Entgegenkommen beweist, um eines geringen Anlasses willen zu unserem Feind zu machen. Vielleicht kann die Aufrechterhaltung freundschaftlicher Beziehungen zu Holland in der Zukunft einmal als viel wertvoller sich herausstellen, als der kleine Vorteil, der aus Aerger über das Vorkommen der niederländischen Flagge angestrebt werden könnte.

4. Das unhaltbarste Argument unter denjenigen, welche zu Gunsten hoher Abgaben für die Getreide einführende Flussschiffahrt geltend gemacht worden sind, ist nunmehr zu betrachten. Es handelt sich um einen Irrtum, nach dessen Feststellung man Umkehr zu anderen Anschauungen von den Gegnern

³³⁾ Früher zahlte man Prämien, wenn grosse Schiffe gebaut wurden.

³⁴⁾ Vergl. Mittheilungen des Zentralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt. 1893, S. 159 ff. — Vergl. auch die in ähnlichem Sinne gehaltene Bemerkung von Kurs im Supplementband I. zum Handwörterbuch der Staatswissenschaften S. 155.

billiger Weise hoffen und beanspruchen dürfte. Die Frachtverbilligung durch den Wassertransport komme nicht den Konsumenten zu gute, so behauptet Ulrich, sondern anderen Kreisen, vermutlich den Zwischenhändlern. Zwei Beweise werden hierfür versucht. Es sei festgestellt, dass die durch die Main-Kanalisation herbeigeführte Frachtersparnis für Steinkohlen — von den Ruhrhäfen nach Frankfurt im Betrage von 3 M. für die Tonne — nicht etwa den Konsumenten zu gute gekommen, sondern ganz in die Tasche der Frankfurter Kohlenhändler geflossen sei, selbstverständlich insoweit nicht grosse Konsumenten direkte Bezüge in ganzen Schiffsladungen machten.³⁵⁾ Diese durch keine Quellenangabe belegte Behauptung des Eisenbahnpräsidenten Ulrich wurde vom Syndikus der Handelskammer Frankfurt a. M. Dr. Hatschek als unrichtig bezeichnet. Die Handelskammer Frankfurt a. M. hat sofort Erhebungen über die Frage angestellt.³⁶⁾

Ich konnte diesen Fall nicht im einzelnen nachprüfen. Wohl aber ist es mir möglich gewesen festzustellen, dass Herr Ulrich irrtümlich angenommen hat, er könne beweisen, dass die „wesentlich durch Frachtermässigungen herbeigeführte Preisermässigung des Getreides bezw. Mehls in den letzten 30 Jahren in Berlin dem Bäcker zu Gute gekommen sei“.³⁷⁾ Da Ulrich und ebenso diejenigen Landwirte, welche die Einfuhr auf Wasserstrassen durch Abgaben erschweren möchten, in erster Linie sich für das Getreide interessiren, so erschien es mir allerdings sehr wichtig, ob es jemandem gelingen werde, nachzuweisen, dass bewusste Verteuerung des Getreides nicht Brotverteuerung bewirken werde. Letzteren Fall behandelt indess Ulrich gar nicht, sondern nur die keineswegs völlig gleichartige Frage, ob denn der Vorteil aus der Ermässigung der Getreidepreise bisher den Bäckern oder den Brotkäufern zugeflossen sei. Er zitiert nach einer Darlegung in Conrad's Jahrbüchern³⁸⁾: „So ist z. B. festgestellt, dass in Berlin bis zu den 70er Jahren der Unterschied zwischen Roggenpreis und

³⁵⁾ Vgl. a. a. O. S. 22.

³⁶⁾ Vgl. Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1898, S. 155. Auf dem Verbandstage zu Nürnberg am 2. Juni 1898 erklärte der Vertreter der Frankfurter Handelskammer, die inzwischen von der Handelskammer Frankfurt a. M. veröffentlichten Erhebungen hätten die Unrichtigkeit der Ulrich'schen Annahme klar gelegt.

³⁷⁾ Vgl. a. a. O. S. 22, 44, 45.

³⁸⁾ Jahrb. f. Nationalökonomie und Statistik III F., Bd. 14, S. 722.

Roggenbrotpreis für 1000 kg nur 10—20 M. betrug, jetzt aber auf 80—90 M. gestiegen ist, nachdem der Roggenpreis um 60 M. gefallen ist. Da aber der Verdienst des Mehlhandels gleichzeitig von 20 Proz. auf 5—6 Proz. herabgegangen ist, so kann mit Sicherheit geschlossen werden, dass der gesammte Preisfall des Getreides den Bäckern, nicht den Konsumenten zu Gute gekommen ist.“

Diese Sätze überraschten mich aufs äusserste. Sind sie wahr, dann ist vieles von dem hinfällig, was über den Zusammenhang von Brotpreis und Getreidepreis früher gelehrt worden ist. Auffällig ist dann nur, dass es den Bäckern nicht besser geht und dass es diesem so stark im Kleinbetrieb steckenden Gewerbe möglich gewesen wäre, eine Ringbildung aufrecht zu erhalten.

Ich prüfte also die Quellen dieser Behauptung nach, deren Tenor all dem so auffällig widersprach, was mir bei früheren Studien über Statistik der Brotpreise bekannt geworden war.³⁹⁾ In dem zitierten Aufsätze von Joh. Wernicke fand ich zunächst einen Zusatz zu den von Ulrich wiedergegebenen Ausführungen bezüglich der Vergrößerung des den Bäckern zufallenden Anteils am Brotpreise: „Natürlich muss man berücksichtigen, dass die Mieten und Löhne gestiegen und der Umsatz vielfach wegen der grossen Konkurrenz wohl zurückgegangen ist.“ Wenn dies die Ursache wäre, dass das Brot sich nicht entsprechend den Grosshandelspreisen des Roggens verbilligte, so ist natürlich zunächst nicht ohne Behebung dieser Ursache zu erwarten, dass bei Verteuerung des Getreides der Preis des Brotes unverändert bleibt.

Nachdem ich Herrn Wernicke, auf den wieder Herr Ulrich sich stützt, um Auskunft angegangen hatte, zeigte sich, dass die Berechnungen, aus welchen so weitgehende, auch die Schiffahrt betreffende Folgerungen gezogen werden, bezüglich der Beziehungen zwischen Brotpreis und Getreidepreis total irrig sind. Es war mir an sich bedenklich, dass Zeiten, in denen die Mahlsteuer in Berlin bestand, mit der Gegenwart verglichen wurden. Selbst hiervon abgesehen stimmte aber die Rechnung nicht. Herr Wernicke teilte mir mit, er habe die

³⁹⁾ Vgl. E. Hirschberg, Beiträge zur Statistik der Brotpreise im Deutschen Reiche. 1893 Berlin, sowie Art. „Brotpreise“ im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. II, S. 737/739.

Brotpreise des Berliner städtischen Arbeitshauses in Rummelsburg, von denen Herr v. Scheel im Handwörterbuch der Staatswissenschaften einige mitteilte, mit den Berliner Roggenpreisen verglichen. Ergiebt sich hiernach die von Wernicke für die Zeit „bis zu den siebziger Jahren“ behauptete Thatsache, dass damals der Unterschied zwischen dem Preis von 1000 kg Roggenbrot und 1000 kg Roggen 10—20 M. betragen habe? Durchaus nicht. Die Ziffern betragen für die Jahre, die seit 1870 Herr v. Scheel anführt:

	Brotpreis in Berlin für 1000 kg. Roggen- brot	Berliner Gross- handelspreis ⁴⁰⁾ für 1000 kg Roggen Lieferungsqualität	Unterschied
1871	228,30 M.	159,25 M.	69,0 M.
1875	222,90 „	151,00 „	71,9 „
1881	253,70 „	195,18 „	58,5 „
1885	179,80 „	140,56 „	39,4 „
1888	174,20 „	134,46 „	39,7 „
1889	199,70 „	155,53 „	44,2 „

Zunächst hat sich also der Gewährsmann des Herrn Ulrich in einer der ersteren nebensächlichen, für letzteren ausschlaggebenden Frage geirrt⁴¹⁾ Ich möchte aber auch den oben mitgeteilten Ziffern nicht besonderen Wert beilegen. Erstens betreffen sie einzelne zufällig herausgerissene Jahre, zweitens handelt es sich bei den Brotpreisen des Arbeitshauses nicht um

⁴⁰⁾ Die Ziffern des Roggenpreises sind den amtlichen Nachweisen in Nr. 10 d. Drucks. d. Silberkommission, S. 18 entnommen. Diese Ziffern reichen nur bis 1871 zurück. Um den Nachweis auch für die vorausgehenden Jahre zu liefern, entnehme ich für 1865—70 den Zusammenstellungen im Jahrg. XI, S. 278/279, des statistischen Jahrbuchs der Stadt Berlin die Preise für 1 kg Roggenbrot und 1 kg Roggen, wobei hervorgehoben sei, dass die a. a. O. für Roggen mitgeteilten Preise von 1871 an durchweg etwas von den Preisangaben in den Akten der Silberkommission abweichen. Es kostete in Pfennigen:

	1865	1866	1867	1868	1869	1870
1 kg Rummelsburger Mittel- brot	21,00	23,60	29,40	31,80	25,00	20,66
1 kg Roggen	12,81	15,67	20,73	20,42	16,97	15,72

Der Unterschied des Preises von 1000 kg Brot und Roggen betrug also keineswegs 10—20 Mk., sondern 49—113 Mk.

⁴¹⁾ Ich übergehe als durchaus nicht beweisend, dass Herr Wernicke ausser diesen Quellen, die ich kontrolliren konnte, auf mündliche Auskünfte von Bäckern und Erkundigungen auf dem Lande mich brieflich verwies, die ich nicht kontrolliren konnte.

Verkaufspreise, sondern um Selbstkosten⁴²⁾ für Brot, von dem wir nicht wissen, ob es aus denselben Roggenqualitäten Jahr für Jahr hergestellt wurde, drittens wäre der Preis von 1000 kg Roggen mit dem Preise von 1000 kg Roggenbrot nur dann vergleichbar, wenn zur Bereitung von 1000 kg Brot stets 1000 kg Roggen erforderlich wären. Es sind aber je nach der Mehlgüte, die verwendet wird, bald mehr, bald weniger als 1000 kg Roggen erforderlich, um 1000 kg Brot herzustellen.⁴³⁾

Die Vergleichung des Roggenpreises mit dem Brotpreise genügt aber, auch wenn man richtig umrechnen würde, durchaus nicht, um die beim Verbacken bewirkte Verteuerung zu berechnen. Der Bäcker kauft nicht Roggen, sondern Roggenmehl, um Brot daraus zu backen. Roggenpreise und Brotpreise sind nicht direkt vergleichbar, weil ausser Roggenmehl besserer Qualität auch geringwertigeres Mehl und Kleie aus dem Roggen hergestellt wird und der Verkaufspreis der letztgenannten Artikel Einnahmen liefert, die bei der Rechnungsweise von Wernicke und Ulrich ganz ignoriert wurden.

Statistisch korrekt ist nur folgende Methode, um den Preiszuschlag zu berechnen. Man vergleicht richtig ermittelte Mehl- und Brotpreise und berücksichtigt, dass aus 100 kg Roggenmehl 125 bis 141 kg Brot gebacken werden. Richtig ermittelte Verkaufspreise des Kleinverkehrs in Brot kennen wir nur in Berlin und zwar seit 1885, ferner neuerdings in Breslau;

⁴²⁾ Dies ist auf S. 278/279 des Jahrgangs XI des statistischen Jahrbuchs der Stadt Berlin ausdrücklich als ein Moment hervorgehoben, weshalb die Rummelsburger Ziffern nicht als gleichwertig mit den Preisen des Kleinverkaufs der Bäcker anzusehen seien.

⁴³⁾ Hirschberg a. a. O. S. 25 nimmt an, dass 1220 kg Roggen erforderlich seien, um 1000 kg Brot zu backen. Seine Annahme, dass 100 kg Mehl 136 kg Roggenbrot ergeben, stimmt ungefähr mit dem Ergebnis der Versuche, welche die Münchener Bäcker-Innung angestellt hat, dürfte aber nur bei Verwendung besonders gut backfähigen Mehls zutreffen. Die Münchener Bäcker stellen aus 100 kg Roggenmehl 146 bis 157 kg Teig her und rechnen, dass aus 6 kg Teig 5,2 kg schmale Schwarzbrote ausgebacken werden. Bedenklich erscheint mir dagegen die zweite Grundlage der Hirschberg'schen Berechnung, dass 100 kg Roggen gleich 60 kg Mehl zu rechnen seien. Nimmt man — was gar nicht anormal ist — an, dass aus 100 kg Roggen 67 kg Mehl der für die Handelsbäckerei in Betracht kommenden Marken gewonnen und aus 100 kg Mehl 135 kg Brot gebacken werden, so sind für 1000 kg Brot aus besserem Mehl nicht 1220, sondern nur 1105 kg erforderlich. Hingegen ist es möglich, 1000 kg Soldatenbrot bereits aus 866 kg Roggen herzustellen.

endlich in Dresden. Die Berliner Ziffern vor 1885 — und leider noch heute die der meisten andern deutschen Städte — sind unbrauchbar, weil sie methodisch mangelhaft erhoben sind. Die Verteuerung des Brotes spricht sich weniger in Preisveränderungen, als in Minderung des für einen bestimmten Preis verkauften Gewichtsquantums und Qualitätsänderungen aus. Das Berliner statistische Bureau lässt am 1. und 16. jeden Monats Brot in verschiedenen Läden einkaufen und wiegt die Brote nach, um den Preis für Gewichtseinheit zu ermitteln. Die nach dieser Methode ermittelten Ziffern Berlins für 1892—96, ähnlich diejenigen von Breslau und Dresden sind mit Gegenüberstellung der Mehlpreise u. s. w. vom statistischen Bureau des deutschen Reiches bekannt gegeben.⁴⁴⁾

Rechnet man die Berliner Brotpreise derart um, dass man für 135 kg Brot, die sich nach Berliner und Münchener Versuchen aus 100 kg Mehl sehr wohl backen lassen, den Preis ermittelt und den Preis von 100 kg Mehl gegenüberstellt, so ergibt sich folgendes:

Berliner Durchschnittspreise für:			
	100 kg Roggenmehl im Grosshandel.	135 kg Roggenbrot im Kleinhandel.	Unterschied.
1892	23,97 Mk.	39,85 Mk.	15,88 Mk.
1893	17,69 "	29,55 "	11,86 "
1894	15,47 "	27,58 "	12,11 "
1895	16,50 "	27,85 "	11,35 "
1896	16,30 "	28,26 "	11,96 "

Dass die Spannung zwischen Brotpreis und Mehlpreis 1892 etwas grösser als sonst war, ist wohl begreiflich, da die Bäcker nach der Teuerung von 1891 zunächst noch teuer eingekauftes Mehl zu verbacken hatten. Im Übrigen sprechen die eben mitgeteilten Ziffern, auch wenn man die Getreidepreise mit heran zieht, deren Zusammenhang mit den Mehlpreisen in der am Schlusse beigefügten Tabelle sichtbar gemacht ist, — ein vernichtendes Urteil gegenüber den Behauptungen, dass die Brotpreise nicht bei Verbilligung des Materials sich entsprechend verbilligten.

Dass zu hoffen wäre, Getreideverteuerung ohne die Konsequenz einer teureren und schlechteren Ernährung der arbei-

⁴⁴⁾ Vergl. die Tabelle im Anhang nebst der darin zitierten Publikation d. Stat. Bureaus d. d. Reiches, sowie das statistische Jahrbuch von Berlin für 1894 S. 262. Die Dresdner Ziffern sind den übrigen nicht völlig gleichwertig.

tenden Klassen könne ermöglicht werden, ist somit, so lange die Organisation des Bäckergewerbes sich nicht ändert,⁴⁵⁾ eine Täuschung, und wer Rheinzölle und Elbzölle in der ausgesprochenen Absicht der Steigerung des Getreidepreises vorschlägt, muss sich gefallen lassen, dass er als Befürworter der Brotverteuerung bezeichnet wird.

Nun hat der Westen Deutschlands von Köln bis Lindau, für den die vorgeschlagenen hohen Flusszölle wirken sollen, an sich die höchsten Getreidepreise in Deutschland.⁴⁶⁾ Diese Gebiete sind industriell stark interessirt. Die Exportfähigkeit der Industrie ist dort nicht nur Lebensfrage für die Industrie, sondern auch für die Landwirtschaft, die, wie der verstorbene Frhr. von Schorlemer-Alst sehr drastisch bemerkte, doch kein Geld verdient, wenn sie ihre Produkte wegen mangelnder Kaufkraft der übrigen Bevölkerung überhaupt nicht an den Mann bringen kann und alles selbst verzehren muss. Es ist ausserdem ein sehr wesentlicher Unterschied, ob wir bei sinkendem Weltmarktpreise durch Zölle die Verbilligung des Getreides etwas mindern, oder ob wir durch Rheinstromabgaben bewusst die Brotfrucht, deren Einfuhr wir doch nicht völlig entbehren können, künftig teurer wie bisher machen. Es fehlt den Ulrich'schen Vorschlägen die Mässigung, ohne die im Staatsleben nie etwas dauerndes erreicht worden ist. Würde die angebliche Konsequenz des nationalen Wirtschaftssystems, die diese Befürworter der Rheinzölle erstreben, gezogen, so würde das ganze gegenwärtige Schutzsystem nicht ausgebaut, sondern schliesslich umgestürzt.

5. Ich will auf die übrigen Punkte, speziell auf die Frage, ob denn die Wasserstrassen nicht noch anderes leisten, als die Einfuhr landwirtschaftlicher Produkte zu erleichtern, nicht ausführlich eingehen, will auch die hierauf bezügliche Statistik nicht im Einzelnen kritisiren, so verlockend dies sein möchte, sondern mich zum Schluss noch auf die Kritik zweier spezieller Argumente für Schiffsabgaben beschränken. Es ist zunächst eine irreführende Ungenauigkeit, wenn behauptet

⁴⁵⁾ Arnold, Das Münchener Bäckergewerbe, 1895, Stuttgart, weist nach, dass die noch so sehr zahlreichen Kleinbetriebe im Bäckereigewerbe z. B. ihr Mehl für 100 kg um 1—2 M., also für die Tonne um 10—20 M. teurer als die Grossbetriebe einkaufen. Vgl. daselbst S. 45.

⁴⁶⁾ Vgl. Vierteljahrshefte zur Stat. d. deutschen Reichs 1897, I S. 13.

wird, „unsere Wasserstrassen, insbesondere unsere grossen Ströme dienen durch ihre niedrigen Frachten . . . zur Herabsetzung der Zölle.“⁴⁷⁾ Die Fracht ist allerdings ein Moment neben dem Zoll, welches die Einfuhr erschweren kann. Niedrige Frachten bedeuten also Beseitigung eines Schutzes, den unvollkommene Verkehrsmittel bei der Zollfreiheit vor 1879 und neben den Zöllen seit 1879 gewährten. Es ist aber an der Verteuerung gegen den Weltmarktpreis, die im Getreidezoll von 35 M. für die Tonne wenigstens wirken kann, absolut nichts geändert, selbst wenn die Frachten gleich Null wären. Es ist nur ein nicht in der Zollpolitik liegendes Moment des Schutzes, auf welches kein Mensch ein natürliches Recht hat, weniger wirksam, je billiger die Frachten werden. Dies ist jedoch lediglich hervorzuheben, um Begriffsverwirrung zu vermeiden und um darzuthun, dass nicht etwa gefolgert werden kann, die Getreidefracht sei zu verteuern, weil der Getreidezoll von 35 M. speziell durch die niedrigen Wasserfrachten irgendwie ausser Wirkung gesetzt sei.

Das letzte Argument, welches ich nicht unbesprochen lassen möchte, ist der Hinweis auf die neueste grosse Aenderung, die sich in der englischen Handelspolitik anzubahnen scheint und von Ulrich dahin gedeutet wird, dass sie uns zu schutzzöllnerischen Abgaben auf Wasserstrassen drängen müsse. Um was handelt es sich hier in Wirklichkeit? Kanada nahm 1897 Zollherabsetzungen in Aussicht und erklärte, man wolle diese den Engländern gerne ohne Gegenleistung gewähren, anderen Staaten aber nur, wenn sie kanadische Produkte, also im wesentlichen Agrarerzeugnisse, unter ebenso günstigen Bedingungen wie England bei sich einlassen würden. Die Massregel war in erster Linie gegen die Vereinigten Staaten gerichtet, sollte aber auch auf Deutschland angewendet werden, so lange Deutschland kanadische Produkte nicht günstig genug behandle. Diese vom Minister Sir W. Laurier vertretene Politik gab schliesslich den Anstoss, dass England die Handelsverträge mit Belgien und Deutschland kündigte, da diese Verträge die Kolonien hinderten, das englische Mutterland vor dritten Staaten zu bevorzugen. Die Politik englischer Besetzungen, dem Mutterland von freien Stücken — vorläufig ohne dass England an seinem Freihandel etwas änderte, — be-

⁴⁷⁾ Vgl. Ulrich l. c. S. 8.

sondere Bervorzugungen zu bieten, scheint seitdem Schule zu machen. Nützt uns demgegenüber der Vorschlag, die Einfuhr der landwirtschaftlichen Produkte aus englischen Kolonien mittels hoher Rheinzölle besonders noch zu erschweren, mit irgend welcher Wahrscheinlichkeit zu irgend einem praktischen Zwecke, wenn nicht die handelspolitische Verfeindung Selbstzweck sein soll? Und tröstet uns dann vielleicht, wenn die vorgeschlagenen Rheinzölle und Elbzölle durchgeführt wären, die These Ulrich's, dass damit der von Karl des Grossen Zeit bis Anfang des 19. Jahrhunderts bestehende ehrwürdige Zustand wiederhergestellt sei, ein Zustand, der schon zur Zeit Karls des Grossen die Sonderbarkeit hatte, dass zwar ursprünglich der Zoll als ein Entgelt für Instandhaltung des Flusses erklärt, eine wirksame Kontrolle des Reichs für diese Instandhaltung aber nicht geschaffen wurde?

Ich ging davon aus, dass nicht alle Binnenschiffahrtsfreunde sich abgeneigt erklärt haben, Abgaben zu zahlen, wenn künftig einmal sehr beträchtliche Aufwendungen für die Flussschiffahrt gemacht werden sollten, und dass hierüber eine Verständigung vielleicht sich finden lassen könne. Ebenso entschieden muss ich aber betonen, dass es durchaus nicht gelungen ist, die plötzliche Einführung verschieden abgestufter schutzzöllnerischer Flusszölle als Forderung einer gesunden und weitblickenden nationalen Wirtschaftspolitik zu rechtfertigen.

Wir haben uns bisher vor allem damit beschäftigt, dass im Interesse der Ernährung der deutschen Arbeiter des Westens die Rheinstrasse möglichst gebührenfrei bleiben muss. Fast noch wichtiger als billige Nahrungsmittel ist aber etwas anderes, was die Rheinstrasse leistet und was sie noch mehr als bisher und weit hinein ins Binnenland leisten soll. Was ist das? Das tägliche Brot der Volkswirtschaft von heute sind die Kohlen. Kohlen können wir auf den gebührenfreien Flüssen wohlfeil beziehen. Ich glaube, dieser Gedanke, billige Kohlen zu schaffen — billiger als es die Eisenbahn vermag — ist es, der in letzter Linie alle Förderer der Binnenschiffahrtbewegung vereint und dahin geführt hat, dass man die deutschen Ströme frei von Abgaben gelassen und wohl auch lassen wird!

Wer für Aufrechterhaltung des durch die internationalen Verträge gewährleisteten Standes der Flussschiffahrt eintritt,

thut dies also, damit nicht dem Arbeiter das Brot, dem Unternehmer die Kohle verteuert werde.⁴⁸⁾

Anhang.

Die Preise von Roggen, Weizen, Mehl und Brot in Berlin 1892—1896.

(Vgl. Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1897 III S. 88)

Jahr u. Monat	Roggen	Roggen-	Roggen-	Weizen	Weizen-	Weizen-
	Lieferungs-	mehl	brot	Lieferungs-	mehl	brot
	Qualität	Nr. 0/1	Klein-	Qualität	Nr. 00	Klein-
	Grosshandel		handel	Grosshandel		handel
	1 Dz. : M.		1 kg. : Pf.	1 Dz. : M.		1 kg. : Pf.
1892.						
Durchschnitt	17,63	23,97	29,52	17,64	26,60	43,56
1893.						
Durchschnitt	13,37	17,69	21,89	15,15	21,44	37,67
1894.						
Durchschnitt	11,77	15,47	20,43	13,61	19,02	35,15
1895.						
Durchschnitt	11,98	16,50	20,63	14,25	20,71	34,51
1896.						
Durchschnitt	11,88	16,30	20,93	15,62	21,85	35,47

Schlusswort.

Ich möchte nur noch auf einen Angriff erwidern. Es ist vielleicht der Eindruck entstanden, als ob eine Meinungsverschiedenheit existiren könne über das, was in den Verhandlungen des deutschen Zentralvereins zur Hebung der Schifffahrt in der Abgabenfrage

⁴⁸⁾ Als Ergänzung zu den Ausführungen in diesem Vortrage vgl. auch die Untersuchungen von Major Kurs in Conrad's Jahrbüchern, III. F. 10. Bd. (1895), S. 641 ff., ferner in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1896, S. 159, 160 und 1898, S. 170 bis 174. Seitdem sind weitere Aufsätze verschiedener Autoren über vorliegendes Thema in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1898 veröffentlicht werden. — Bei Drucklegung dieser Zeilen erhalte ich eine Schrift von L. Lühning, der Ausbau der deutschen Binnenwasserstrassen und deren Abgaben 1898, Berlin, die sich — auf Grund eines Auszuges — mit meinem Nürnberger Vortrage gelegentlich beschäftigt. Gegenüber Herrn Lühning bemerke ich, dass ich mich nicht gegen Schifffahrtsabgaben im allgemeinen, sondern vor allem gegen das Argument gewendet habe, Rheinzölle müssten baldigst zwecks Verteuerung des Getreides eingeführt werden, und dass hier trotz Herrn Möller, auf den sich Lühning beruft, die Frage der Wirkung der Massregel auf die Brotpreise entscheidend ist. „Brotverteuerung“ ist ein Ausdruck, der Herrn Lühning missfällt. Die Sache selbst wird aber nicht besser, wenn man es vermeidet, sie beim richtigen Namen zu nennen.

von der Minorität geäußert wurde. Äußerungen des heute hier anwesenden Herrn Dr. Soetbeer habe ich jedoch wörtlich zitiert und ich füge hinzu, dass der gleichfalls hier anwesende Herr Gothein die Erhebung von Abgaben auf natürlichen Wasserläufen für besondere im Interesse der Schifffahrt gemachte Einrichtungen für zulässig erachtet hat. Ich stimme Herrn Hatschek darin bei, dass die Majorität der Binnenschifffahrtsinteressenten 1896 für Abgabefreiheit der Flüsse eintrat. Aber ich halte aufrecht, dass es eine Minorität gab, die bezüglich der kanalisirten Flüsse anderer Meinung war. Ich will übrigens durchaus nicht denjenigen, die für die Abgabefreiheit aller Wasserstrassen waren, vorwerfen, dass sie besonders „satt“ seien, da habe ich mich unglücklich ausgedrückt. Ich fasse meine Ausführungen dahin zusammen: es hat sehr beachtenswerte Freunde der Binnenschifffahrt gegeben, die die Meinung hatten, wir können die Einführung von Wasserstrassen-Abgaben, wenn wir sehr grosse Neuaufwendungen verlangen, nicht hindern; und speziell auf der oberen Oder ist es trotz der Reichsverfassung nicht möglich gewesen, zu verhindern, dass seit Schaffung der neuen Stauanlagen beträchtliche Abgaben eingeführt wurden. Dass es für die Schiffer natürlich sehr erfreulich wäre, wenn die Wasserstrassen sämmtlich ohne Abgaben gebaut würden, das bin ich der Letzte, in Abrede zu stellen. Aber ich rechne speziell mit der Möglichkeit, dass vielleicht gewisse Dinge uns nicht gewährt werden, wenn wir uns zu sehr ablehnend verhalten, und betone die Thatsache, dass trotz des Widerspruchs bisher Abgaben schon eingeführt worden sind. Ich nahm im ersten Theile meines Vortrags gar nicht Stellung zu dem, was wünschenswert wäre, sondern ich hatte bloß die Absicht zu referiren, was geäußert worden sei, und ich hoffe, dass die hier anwesenden Herren Gothein und Soetbeer, falls sie nicht einverstanden wären, Widerspruch erheben würden. (Bravo).

In der sich auf dem III. Verbandstage an den Vortrag des Herrn Professor Dr. Lotz schliessenden Erörterung nehmen das Wort:

Syndikus Dr. Hatschek-Frankfurt a./M.

Es ist gewiss sehr zu begrüßen, dass Herr Professor Lotz in so klarer Weise die Gegner der Wasserstrassen, voran Herrn Präsidenten Ulrich, der ein sehr gefährlicher Gegner ist, in vielen Punkten treffend widerlegt hat. Ich war sehr erfreut, dass gerade in dieser Versammlung auch die jüngste Ulrich'sche Veröffentlichung zur Sprache kam, weil es merkwürdig wäre, wenn in einer so grossen Versammlung von Wasserstrassenfreunden mehrerer Länder ein Schriftsteller, der typisch ist für eine gewisse moderne Richtung der Wasserstrassenbekämpfung, nicht energisch widerlegt und bekämpft worden wäre. (Lebhafte Zustimmung). Allein ich darf dem Lobe für den Referenten doch das Eine hinzufügen: ich wünschte, dass er in einzelnen Punkten seiner Widerlegung weit energischer gewesen wäre. Auch wir vom Zentralverein in Berlin, die wir die Ulrich'sche Schrift zu widerlegen versucht haben, und andere Fachleute auf diesem Gebiete dürfen wohl sagen, dass wir dem Fachmanne Ulrich die nötige Achtung gewiss nicht versagt haben. Wenn aber da und dort das Wort „Agitator“ gefallen ist, so war dies nicht ganz unbegründet und etwa bloss ein persönlicher gehässiger Vorwurf, wie Herr Lotz ausgeführt hat. Wenn der Kampf in einer Weise geführt wird, wie er in der Ulrich'schen Broschüre geführt wurde, wenn in derselben gesagt wird, dass unter der Maske der Gemeinnützigkeit materielle Interessen durch einen Verein gefördert werden, dem die hervorragendsten Fachmänner auf dem Wasserstrassengebiete in Deutschland angehören, wenn ferner in der Broschüre mit einer gewissen Sicherheit betont wird, es sei „festgestellt“ worden, dass die Vorteile der Wasserstrassen gar nicht den Konsumenten zu gute kommen, und dass die Kohle durch die Mainkanalisierung gar nicht verbilligt worden sei, sondern nur die Frankfurter Kohlenhändler den Vorteil gehabt hätten, ohne dass für solche Behauptungen

irgend ein Beweis erbracht wird, so ist das doch eine Kampfweise, die über das wissenschaftliche objektive Vorgehen recht weit hinausgeht und wohl mehr der Kampfweise eines Agitators entspricht. (sehr richtig!) Nun, meine Herrn, ich kann das ganze Thema nicht erörtern, ich möchte nur mit wenigen Worten gerade auf die Punkte der Broschüre, wie des Vortrages des Herrn Referenten zu sprechen kommen, die hier eben die Frankfurter Handelskammer mehr oder minder berühren. Zunächst also auf die Frage, die auch Herr Lotz berührt hat, ob die durch die Mainkanalisation erzielte Kohlenverbilligung den Konsumenten nicht zu gute gekommen sei, sondern den Zwischenhändlern. Die Frankfurter Handelskammer hat — wie ich mitteilen kann —, alsbald Erhebungen darüber gepflogen und setzt dieselben fort, um genaue Ziffern über das Maass und den Betrag der Verbilligung für den Konsumenten feststellen zu können. Aber das Eine geht schon klar aus einer allgemeinen Erwägung hervor, — ich bin etwas verwundert, dass der Herr Referent nicht zu dieser Frage Stellung nehmen wollte —, dass es kaum denkbar ist, dass eine so erhebliche Verbilligung der Transportkosten, wie sie durch die Mainkanalisierung herbeigeführt wurde, einfach von einigen Zwischenhändlern in die Tasche gesteckt werden könnte. Um diesen Erfolg herbeizuführen, müsste ein nach allen Seiten gesicherter, vorbedachter, planmässiger Ring der Zwischenhändler bestehen, ein nicht etwa bloß auf Frankfurt beschränktes Kartell. Dass ein solches nicht besteht, ist wohl bekannt. Dass die bezügliche Behauptung des Präsidenten Ulrich ganz aus der Luft gegriffen sei, ergab für die Handelskammer übrigens schon die alsbald erfolgte Vorlegung der Preiskourante der Kohlenhändler, wonach die Preise ganz verschieden, je nach Schiffsbezug und Eisenbahnbezug waren. Schon aus dieser Preisdifferenz ergab sich klar, dass der Konsument von der Mainkanalisation den vollen Vorteil hat, und der Zwischenhändler gewiss nicht die Differenz der Transportkosten einfach in die Tasche steckt. Endlich möchte ich nur noch auf einen zweiten Punkt kurz zu sprechen kommen, auf die Stellungnahme des Zentralvereins in der Abgabenfrage. Es ist ja richtig, was Herr Lotz bemerkt hat, dass einzelne Mitglieder des Zentralvereins in dem Zugeständnisse von Abgaben auf den Wasserstrassen etwas entgegenkommend waren; aber ich möchte behaupten, der Gesamteindruck, den Herr Lotz aus den Protokollen dieser Verhandlungen gewonnen hat, ist doch sehr verschieden von dem, den

wir haben, die wir diesen Kampf durchgekämpft haben. Es ist nicht richtig, dass ein nur irgend erheblicher Teil der in der erwähnten Versammlung vom April 1896 vertretenen Körperschaften für eine Abgabenerhebung auf natürlichen Wasserstrassen war. Es waren dies vielmehr nur vereinzelte Widersacher, die sich gegen die vorgelegte Resolution wandten. Die grosse Gesamtheit des Zentralvereins — ich meine darunter die gesamten demselben angehörenden Körperschaften — war vielmehr, soweit es sich um Abgaben auf natürlichen Wasserstrassen handelte, gegen jede Abgabe. Streitig war stets nur die Frage der Abgaben auf künstlichen Wasserstrassen. Und insbesondere war vom Zentralvereine der prinzipielle Standpunkt eingenommen, dass bei neu zu erbauenden grossen Kanälen und Wasserstrassen, z. B. beim Rhein-Weser-Elbe-Kanal und anderen geplanten Kanälen, eine Gebühren-Erhebung selbstredend am Platze sei, weil diese Projekte sonst nicht auszuführen seien. Auch war es mir wenig erfreulich zu hören, dass der Herr Referent die dort in der Sitzung vom April 1896 versammelten Wasserstrassen-Interessenten in 3 Gruppen teilte, die der Satten und Reichen, die der Hungrigen und endlich die der märkischen Wasserstrassen, die er wohl als mittelmässig genährt betrachten muss. Ich glaube, derartige Worte in dem Munde des Referenten eines Binnenschiffahrtsverbandstages machen einen recht ungünstigen Eindruck und könnten den Wasserstrassen-gegnern nur Waffen gegen uns in die Hände liefern und die Schiffahrtssache schädigen. Die Behauptung ist überdies falsch. Der Rhein und die Elbe sind gut geförderte und verkehrsreiche Wasserstrassen, aber die Rhein- und Elbe-Interessenten stehen nicht auf dem Standpunkte der Satten und Reichen, die sehr gut Abgaben tragen könnten, aber sie nur aus Egoismus nicht bezahlen wollen. Das liegt doch ganz anders. Die Handelskammer Frankfurt war z. B. genötigt, zur Frage der Abgaben auf dem Main energisch Stellung zu nehmen. Sie hat sich aber nicht etwa begnügt mit einem papiernen Protest der Satten und Reichen: wir wollen die kleine Abgabe nicht tragen, sondern sie hat auf Grund sehr umfassender Erhebungen sich bemüht nachzuweisen, dass diese Abgabe einfach darum nicht getragen werden kann, weil die Differenz zwischen den Kosten des Wassertransportes plus Abgabe und der Eisenbahnfracht in Folge der eigenartigen preussischen Eisenbahntarifpolitik, welche leider auf die Konkurrenzirung der Wasserstrassen hinausläuft, so gering ist, dass bei Einführung

irgend beträchtlicher Abgaben einfach der grösste Teil des Verkehrs auf dem untern Main auf die Eisenbahn überginge. Dieser Standpunkt ist doch nicht der eines Satten und Reichen, der nicht zahlen will, weil er schon im glücklichen Besitze der Wasserstrasse ist, sondern einfach der Standpunkt eines Mannes, der seine berechtigten Interessen schützt und gleichzeitig darauf aufmerksam macht, dass eine solche Maassnahme eine Verkehrsschädigung also eine Schädigung der Gesammtheit nach sich ziehen muss. Nun, meine Herrn, im Übrigen darf ich mich wohl den Ausführungen des Herrn Professor Lotz gegenüber Ulrich anschliessen. Ich will bei der vorgerückten Stunde vermeiden, auf Weiteres einzugehen und möchte nur noch meiner herzlichen Freude darüber Ausdruck geben, dass wir aus dem Munde des eifrigen Geschäftsführers des bayrischen Kanalvereins, Herrn Dr. Zoepfl, einen Vortrag gehört haben, der in seiner Stellungnahme zur Abgabenfrage für alle Wasserstrassenfreunde erfreulich war, (Zustimmung) weil er klar betont, dass die Wasserstrassen durch die indirekten Vorteile der Hebung der Steuerkraft und des Volkswohlstandes dem Staatsfiskus indirekt in klingender Münze soviel einbringen, dass die Frage der direkten Bezahlung nicht in Betracht zu kommen braucht; dieser Standpunkt ist ein sehr erfreulicher, er kann jedem Wasserstrassenfreund sehr willkommen sein, und ich wünsche nur, dass er allseitig eingenommen und höheren Orts beherzigt würde (Lebhaftige Zustimmung).

Syndikus Dr. Stein-Duisburg.

Herr Professor Lotz hat aus den Argumenten des Eisenbahnpräsidenten Ulrich auch das angeführt, dass die Zahl der, den Rhein befahrenden holländischen, Schiffer weit grösser sei als die der deutschen Schiffer, woraus dieser folgere, dass die Aufwendungen der preussischen Regierung für die Wasserstrasse des Rheins vornehmlich der ausländischen Schifffahrt zu Gute kommen. Es ist richtig, dass eine grössere Anzahl von holländischen Schiffen die Grenze bei Emmerich passiert als deutsche Schiffe. Unter diesen holländischen Schiffen befindet sich aber eine sehr grosse Zahl ausserordentlich kleiner Schiffe von 5—6000 Zentnern Tragfähigkeit, Tjalken und andere kleine Fahrzeuge, die lediglich bis Ruhrort und Duisburg fahren, um dort Kohlen einzunehmen und dann mit dieser Ladung nach Holland zurückkehren. Der Verkehr dieser Schiffe hat für die deutsche Stromstrecke lediglich die Bedeutung eines Grenzverkehrs. Im Verkehre auf der hier

allein zur Beurtheilung stehenden deutschen Stromstrecke von den niederrheinischen Häfen Duisburg und Ruhrort bis Mannheim und Frankfurt überwiegt indessen sehr erheblich die Zahl der deutschen Schiffe. Die hier anwesenden praktischen Rheinschiffer werden mir dies bestätigen. Den statistischen Nachweis bieten die Jahresberichte der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt. Die Angaben des Präsidenten Ulrich und die aus ihnen gezogenen Schlussfolgerungen sind also durchaus unzutreffend. Es ist ferner von Herrn Professor Lotz darauf hingewiesen worden, dass unter den holländischen Schiffern ein grosser Teil deutscher Staatsangehöriger seien, die wegen des in Holland bestehenden Schiffspfandrechtes sich veranlasst gesehen hätten, ihre Schiffe in Holland bauen zu lassen und deshalb auch die holländische Flagge führten. Als Gewährsmann dafür hat er Herrn Dr. Rentzsch in Dresden angeführt. Die Ausführungen des Herrn Dr. Rentzsch haben vielfach zu Missverständnissen Anlass gegeben und sind durchaus unzutreffend.¹⁾ Die Handelskammer in Duisburg hat vor mehreren Jahren Anlass gehabt, sich mit der Frage des Schiffspfandrechts zu beschäftigen. Sie hat dabei durch Ermittlungen bei den Schiffern und bei den Schiffswerften festgestellt, dass nicht das in Holland bestehende Schiffspfandrecht die deutschen Schiffer veranlasst, dort ihre Schiffe bauen zu lassen, sondern der um etwa 25⁰/₀ billigere Herstellungspreis der Schiffe in Holland. Die Gründe für diese Erscheinung liegen zum Teil darin, dass auf den kleineren holländischen Schiffswerften die Familienangehörigen mitarbeiten und dass sie auch sonst billigere Arbeitskräfte zur Verfügung haben; auch ferner darin, dass die holländischen Schiffswerften nicht mit den Arbeiterversicherungslasten zu rechnen haben, wie unsere deutschen Werften; und der Preisunterschied liegt ferner darin, dass in Holland die Preise der Schiffsbleche nach den internationalen Marktpreisen sich bestimmen, während die deutschen Schiffswerftbesitzer die höheren Inlandspreise zu bezahlen haben. Man kann also Schiffe in Holland aus deutschem Stahl billiger bauen, als in Deutschland. Das sind die Gründe, die viele unserer Rheinschiffer bestimmen, in Holland bauen zu lassen. Dass sie die holländische Staatsangehörigkeit erwerben und die deutsche aufgeben, liegt vielfach in anderen Gründen, sei es an der Militärflicht, an Schul- und Steuerlasten u. s. w., denen sie entgehen

¹⁾ Siehe Bemerkung des Herrn Dr. Rentzsch hierzu auf Seite 40.

wollen. Ich kann aber mitteilen, dass in neuerer Zeit wieder eine gewisse Rückwanderung deutscher Schiffer aus Holland nach Deutschland stattfindet und zwar als Wirkung der deutschen Unfallversicherungsgesetzgebung. Es kommt jetzt nicht selten vor, dass die Schiffsmannschaft bei holländischen Schiffsbesitzern die Bedingung stellt, dass sie gegen Unfälle versichert sei, wie es auf deutschen Schiffen der Fall ist. Deshalb haben die ausgewanderten deutschen Schiffer neuerdings wieder ein Interesse daran, nach Deutschland zurückzuwandern. Mit dem Schiffspfandrecht haben diese Verhältnisse nicht das mindeste zu thun; übrigens ist jetzt auch in Deutschland das Pfandrecht an Binnenschiffen gesetzlich geregelt. Auf Antrag der Handelskammer in Duisburg wird auch versucht werden, die gegenseitige Anerkennung des nach der Gesetzgebung des Heimatstaates erworbenen Pfandrechtes an Schiffe im Auslande durch Staatsverträge herbeizuführen.

Anmerkung:

Diese „unzutreffenden“ Ausführungen könnten nur in einem Vortrage gefunden werden, den ich am 26. April 1893 im Zentralverein zu Berlin gehalten habe. Damals bestand ein deutsches Schiffspfandrecht noch nicht und war nach meinen längs des Rheins eingezogenen Erkundigungen dieses Fehlen in der That eine der Ursachen, weshalb deutsche Rheinschiffer Fahrzeuge in Holland bauen liessen und dann zum Teil unter holländischer Flagge segelten. Meine Ausführungen waren für die damalige Zeit durchaus zutreffend; wenn inzwischen die deutsche Flagge mehr zu ihrem Rechte gekommen sein sollte, würde ich darüber nur erfreut sein.

Dresden-Blasewitz, im November 1898.

Dr. H. Rentzsch.

Anhang.

Über Flusszölle.

Mein Vortrag: „Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen“ hat bereits in der Versammlung zu Nürnberg, in der er am 2. Juni 1898 gehalten wurde, sowohl Zustimmung als Widerspruch gefunden. Da die Diskussion auch in Anknüpfung an die kurzen Auszüge, welche die Presse brachte, fortgesetzt wurde, veröffentlichte ich wörtlich den grössten Teil des Vortrags, der mir das wichtigste zu enthalten schien, sobald als möglich in No. 42—44 der „Nation“ (Jahrg. 1898). Die Einleitung des Vortrags, welche auf S. 1—8 des nunmehr erscheinenden Heftes No. XL der Schriften des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt ebenfalls veröffentlicht wird, zog ich mit Rücksicht auf die Leser der „Nation“ auf wenige Zeilen zusammen und bemerkte ausdrücklich in der „Nation“, dass die Einleitung nicht vollständig wiedergegeben sei. Meine Absicht bei dieser vorläufigen Veröffentlichung war, Freund und Feind, wenn sie sich mit dem Hauptinhalte meines Vortrags beschäftigen würden, die Gelegenheit zu geben, Missverständnisse zu vermeiden, wie solche dem ersten Herrn, der sich publizistisch mit einem kurzen Auszuge meiner Rede beschäftigt hatte, untergelaufen sind. Die mir bekannt gewordenen Veröffentlichungen, die seit dem Erscheinen der betr. Nummern der „Nation“ für und wider meine Ausführungen Stellung nahmen, sind auch thatsächlich frei von Missverständnissen über das, was ich sagen wollte, gewesen. Mich beschäftigt im folgenden eine Erwiderung, welche im Anschlusse an meine Aufsätze in der „Nation“ Herr Eisenbahnpräsident Franz Ulrich am 15. Oktober 1898 in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen veröffentlicht hat. Diese Erwiderung hat mich lebhaft interessiert. Weniger der Form als dem Inhalte nach. Ich habe das Vorurteil, dass man auch über Flussabgaben verschiedener Meinung sein kann, ohne — wie Herr Ulrich es thut — dem Gegner vorzuwerfen, dass er durch das

Milieu, in welchem er einen Vortrag hält, ungünstig beeinflusst werde. Herr Ulrich hat vor agrarischen Interessenten, ich vor Schiffahrtsfreunden gesprochen. Ich gebe nach wie vor dem Gedanken keinen Raum, dass Herr Ulrich, um den Beifall seiner Zuhörer zu gewinnen, irgend einen Ausdruck anders formuliert hat, als es sonst geschehen wäre, fordern aber ganz entschieden ebenfalls, wenn unsere Diskussion fortgesetzt werden sollte, dass mir gegenüber dieselbe Rücksichtnahme walte.

Sachlich bin ich in manchem mit Herrn Präsident Ulrich mehr einig, als es scheinen mag. Wir werfen uns einander keine Entstellungen vor, wo einer des anderen Worte citiert. Herr Ulrich lobt mir gegenüber die Schriften von Schanz, die ich ebenfalls lehrreich finde. Er empfiehlt mir, die „Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens“ von Gustav Cohn zu lesen, ein Buch dessen Lektüre mir schon vor Eintreffen dieser Empfehlung viel Freude bereitet hat. Ist es doch mir wenigstens oft ein besonderer Genuss, Bücher solcher Männer zu lesen, mit deren Ansichten ich nicht in allem übereinstimme, besonders wenn diese Bücher so gewandt und geistvoll geschrieben sind wie diejenigen Cohns.

Ein kleiner Irrtum ist Herrn Ulrich untergelaufen, da wo er erklärt, dass der Protektor des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt, Prinz Ludwig, mich in der Abgabenfrage desavouiert hätte. Herr Ulrich irrt bezüglich der zeitlichen Aufeinanderfolge der betreffenden Reden. Es ist dies begreiflich, da ihm der genaue Bericht über die Nürnberger Verhandlungen nicht vorlag. Völlig mit Recht übrigens nimmt Herr Ulrich an, dass meine in Nürnberg geäußerten Ansichten nicht von allen Anhängern der Wasserstrassenbewegung¹⁾ geteilt werden. Es ist mir dies um so weniger beunruhigend, da diese grosse Bewegung Raum für mancherlei Auffassungen bietet und da ja auch der Standpunkt meines verehrten Herrn Gegners, dass zum Schutze der Landwirtschaft hohe Stromabgaben geschaffen werden müssen, keineswegs von allen Eisenbahnfachleuten geteilt wird.

Sachlich ist der Hauptpunkt, um den sich unsere Diskussion dreht, wesentlich klarer gestellt worden. Die Meinungsverschiedenheit besteht darin, dass Herr Präsident Ulrich von einigen

1) Einen abweichenden Standpunkt vertrat z. B. mein Korreferent, Herr Dr. Zoepfl, dessen Vortrag inzwischen als Broschüre erschienen ist.

Voraussetzungen ausgeht, die er m. E. nicht wissenschaftlich bewiesen hat. Gibt man jedoch seine Voraussetzungen zu, was ich nicht thue, so sind seine Vorschläge die natürliche Konsequenz. Die vier wichtigsten Voraussetzungen der Ulrich'schen Vorschläge sind folgende:

1. Die Frage der Abgabenerhebung auf Rhein und Elbe sei vom Standpunkte desjenigen Gerechtigkeitsideals, das Herr Ulrich aufstellt, überhaupt praktisch lösbar. Herr Ulrich glaubt berechnen zu können, wie viel im 19. Jahrhundert auf Verbesserung der Schiffbarkeit der Ströme verwendet worden ist. Die Verzinsung dieser Summen, auch wenn dieselben gar nicht durch Schuldaufnahme, sondern aus ordentlichen Staatseinkünften irgend einmal gedeckt worden sind, solle durch Flussabgaben unter Abänderung der Verfassung und der internationalen Verträge eingebracht werden. Ich habe zugestanden, dass bei grossen künftigen Aufwendungen, die im Interesse der Schifffahrt auf kanalisierten Flüssen gemacht werden, die Frage der Deckung der Verzinsung von hiefür erforderlichen Anleihen durch Schifffahrtsabgaben nicht prinzipiell abzulehnen sei. Hingegen erregen Ulrichs Ausführungen grosse Bedenken. Seine Ziffern, die von Herrn Major Kurs und anderen Fachleuten bestritten werden, ohne weiteres hinzunehmen, ist um so weniger möglich, da der Verein für Sozialpolitik angesichts des Streits über diese Ziffern eine Untersuchung begonnen hat, deren Resultat noch nicht veröffentlicht ist. Die Art, wie Herr Ulrich sich ausserdem mit dem gewichtigen Einwand des Herrn Major Kurs abfindet, dass durchaus nicht alle Strombauarbeiten im Interesse der Schiffer, sondern recht kostspielige im Interesse der Flussanlieger gemacht worden sind, kann mich nicht überzeugen. Aber selbst zugegeben, wir könnten alle im Interesse der Schifffahrt seit den Zeiten des seligen Bundestags ausgegebenen Summen korrekt ermitteln, ist es denn ein korrektes Rechenexempel, hieraus zu folgern, dass so und so viel Verzinsung durch die heutigen Schiffer nachträglich aufzubringen sei? Vielleicht dann, wenn es gelingt gleichzeitig festzustellen, wie viel von den aufgewandten Summen durch gesteigerte Steuerkraft und Steuerleistung des deutschen Volkes amortisiert worden ist. Es handelt sich hier nicht nur um die Steuerfähigkeit und Steuerleistung der Schiffer, auch nicht bloss der Anwohner der Stromgebiete, sondern angesichts der weitreichenden wirtschaftlich anregenden Wirkung der Frachtverbilligung um die Steuerfähigkeit und Steuermehrleistung weit über

diese Gebiete hinaus. Oder ist etwa dieselbe indirekt den Fiskus bereichernde Wirkung der Verkehrsverbesserung nicht auch anerkannt, wo man für Staatseisenbahnen, die nicht genügend rentieren, wie in Württemberg, dennoch bereitwillig Opfer gebracht hat? Es existiert aber ausserdem ein wichtiger Unterschied zwischen Staatseisenbahnen und dem Rheinstrom, auch wenn wir anerkennen, dass die Verbesserung der Schiffbarkeit des Rheines viele Millionen gekostet hat. Die Frachtersparnis, welche durch Verbesserung der Rheinschiffahrt möglich wurde, ist infolge der auf dem Wasser herrschenden Konkurrenz von den Schiffern an die verschiedensten Erwerkskreise weiter gegeben worden. Ein nachträgliches Geltendmachen des Gebührenstandpunkts in diesem Falle bedeutet also nicht — wie es vielleicht scheinen möchte — ein Heranziehen der Schiffer zu Ausgaben, die in ihrem Sonderinteresse gemacht sind, sondern eine Frachtverteuerung, welche das Preisniveau der Rohmaterialien und Lebensmittel in Distrikten völlig verschieben kann, die für den Weltmarkt in scharfer Konkurrenz produzieren und ihren Wohlstand ebenso eigener Rührigkeit wie staatlichen Verkehrsverbesserungen danken.

2. Herrn Ulrichs zweiter Ausgangspunkt ist:

Das Streben der preussischen Eisenbahnen nach Überschüssen, die um Riesenbeträge über den Dienst der Eisenbahnschuld hinaus gehen, sei etwas, woran nicht gerüttelt werden dürfe. Vor allem sei es nicht gerecht, dass die Wasserstrassen diesem Streben nach Überschüssen entgegenwirken. Es ist mir bekannt, dass die Dienstbarkeit der Staatseisenbahnen gegenüber den Staatsfinanzen, nachdem die Verstaatlichung durchgeführt worden ist, wie alles Bestehende, Verteidiger gefunden hat. Dies hindert aber nicht, daran zu erinnern, dass dies Überschusssystem, als man die öffentliche Meinung für die Verstaatlichung gewinnen wollte, von Regierungsvertretern und Schriftstellern vor 20 Jahren durchaus nicht in Aussicht gestellt worden und gelegentlich aufs schärfste abgelehnt worden ist. Haben wir einmal, gegen die Absicht, die ursprünglich vertreten wurde, bei den Eisenbahnen eine Überschusswirtschaft und zugleich ein durch kein Tarifgesetz, wie es Fürst Bismarck zuerst anstrebte, beschränktes Monopol, so ist die nach der Verstaatlichung erlittene Enttäuschung durchaus kein Anlass, um solche Verkehrsmittel, bei deren Benutzung heute noch freie Konkurrenz und einige Unabhängigkeit

von der Bürokratie herrscht, ebenfalls dem Finanzinteresse dienstbar zu machen. Unwillkürlich kommt es mir angesichts derer, welche im Namen der Gerechtigkeit, des Eisenbahnfinanzinteresse und des Schutzes der Landwirtschaft gegenwärtig Flussabgaben fordern, vor, als ob man eine Beobachtung sich zu Nutze gemacht hätte, welche in Roschers Finanzwissenschaftlich verwertet findet: ²⁾ „Eine schlaue Politik der Steuervermehrung braucht nur schrittweise vorzugehen, so wird sie immer die Lastträger der alten Gebühren, Ertrags- und Aufwandsteuern gegen neue Opfer der Verkehrsbesteuerung auf ihre Seite ziehen und schliesslich alle schon gerupften Steuerkräfte „der Konsequenz und Gerechtigkeit wegen“ zu einer Majorität zusammen bringen können.“

3. Der dritte Ausgangspunkt Ulrichs ist:

Die Politik der Erschwerung der Einfuhr von ausländischen Waaren, die uns Konkurrenz machen könnten, soll sich nicht nur in Zollmassregeln, Veterinärmassregeln, Eisenbahntarifmassregeln, sondern auch bezüglich der Wasserstrassen geltend machen. Die heutigen Frachten der natürlichen Wasserstrassen seien Differentialtarife zu Gunsten der Einfuhr ausländischen Getreides gleich zu achten. Was Fürst Bismarck zur Zeit des Freihandels und zur Zeit des Einmarkzoll für Getreide gegen Differentialtarife, die die Einfuhr begünstigten, gesagt habe, sei auch heute ein Motiv, die Wasserstrassen der Agrarschutzpolitik dienstbar zu machen. Ich will diesen Punkt gemeinsam mit dem nun mehr zu erörternden letzten Argument besprechen.

4. Die Erhöhung der Getreidefrachten auf Rhein und Elbe bei 200 km um 8,2 Mk., bei 300 km um 11,7 Mk, bei 500 km um 18,7 Mk., die Herr Ulrich durch Flusszölle anbahnen möchte, sei unbedenklich. Denn es sei durchaus nicht sicher, dass die Konsumenten eine erhebliche Verteuerung davon hätten und dass andere Leute als die Händler mit ausländischem Getreide davon Schaden hätten. Auch eine Verteuerung der Kohle durch Stromabgaben sei unwahrscheinlich, da die durch die Mainkanalisierung ermöglichte Frachtersparnis nicht den Konsumenten, sondern den Kohlenhändlern in Frankfurt a. M. zu gute gekommen sei.

Ich nahm irrtümlich — und wie ich glaubte zu Gunsten meines verehrten Gegners — an, dass der letzte Punkt der

²⁾ Vgl. Roscher Finanzwissenschaft § 106, woselbst gelegentlich der Vermögensverkehrsbesteuerung obenstehender, Schäffle entlehnter Satz sich findet, der auch hierher passen dürfte.

wichtigste in seiner Argumentation sei. Welches Recht hatte ich hierzu? Ulrichs 1894 erschienene Schrift „Staffeltarife und Wasserstrassen“ hatte mancherlei Argumente für Abgabenerhebung auf Wasserstrassen geltend gemacht, im übrigen aber auch zu Reformen anregen sollen, welche die Eisenbahnen konkurrenzfähiger gegenüber den Wasserstrassen machen würden. Letzteres war ein sehr beachtenswerter Vorschlag. Die 1898 erschienene Schrift Ulrichs will hingegen die Konkurrenz des Wasserverkehrs gegenüber den Eisenbahnen, in erster Linie dadurch beseitigen, dass Rhein und Elbe stark belastet werden. Zweitens soll diese Gelegenheit zur Lastenaufgabe benutzt werden, um zugleich den der Landwirtschaft durch den Zoll bisher schon gewährten Schutz zu verstärken. Es ist klar, dass diese Frage verschieden beurteilt werden muss, je nachdem anzunehmen ist, dass durch Verteuerung der Frachten eine Verteuerung des Konsums herbeigeführt wird oder nicht. Herr Ulrich nahm in seiner Broschüre an, dass die Verteuerung des Konsums und die Schädigung der Exportfähigkeit nicht zu befürchten sei. Ich suchte im einzelnen durch Kritik der Ziffern von Wernicke und eingehende eigene Berechnungen nachzuweisen, dass Herr Ulrich irrite. Ich hoffte, dass Herr Ulrich entweder meine Berechnungen widerlegen oder die agrarische Ausgestaltung seines Projekts preisgeben werde. Die Antwort des Herrn Ulrich hat mich etwas enttäuscht.

Er vermag zunächst nicht zu beweisen, dass seine von mir als falsch und irreführend bezeichnete Behauptung, „unsere Wasserstrassen dienen durch ihre niedrigen Frachten . . . zur Herabsetzung der Zölle“, richtig sei. Herr Ulrich vermag ebensowenig zu beweisen, dass meine Behauptung, die von ihm geforderte Frachtverteuerung für Getreide führe zur Brotverteuerung, falsch sei. Er begnügt sich mit der Erwiderung, es sei unnötig, wegen des Ausdrucks „Befürworter der Brotverteuerung“³⁾ den derben Wahrheiten, welche in der Broschüre von Lühning mir gesagt seien, etwas hinzuzufügen. Dies

³⁾ Es würde mir überaus leid thun, wenn Herr Ulrich nach der Fassung meines Vortrags angenommen haben sollte, ich wollte ihn damals als bewussten Befürworter der Brotverteuerung bezeichnen. Im Gegenteil, ich nahm an, dass wenn man mich nicht widerlege, der Erfolg sein würde, mein verehrter Gegner werde seinen Irrtum über die Unabhängigkeit der Brotpreise von den Getreidepreisen zugeben und seinen Vorschlag zurückziehen, damit nicht Brotverteuerung eintrete.

ist befremdend. Der mir im übrigen unbekannte Herr Regierungs-Baumeister Lühning ersuchte mich, unmittelbar nach meinem Nürnberger Vortrage, schriftlich um Übersendung eines Berichts über meine Rede, die ihn interessiere. Ich schickte ihm einen kurzen Auszug, den die Presse gebracht hatte, und fand mich darauf in einer kurz nachher erschienenen Broschüre des Herrn E. Lühning unter Nennung meines Namens mit dem Satze beehrt: „Der Ausdruck Brotverteuerung hat einen unangenehmen agitatorischen Beigeschmack und erschwert eine sachliche Behandlung“. Herr Lühning fügt bei, dass „der Abgeordnete Möller-Brackwede, einer der besten Kenner der Verhältnisse der Industrie und ihrer Arbeiter, sowie von deren praktischen Bedürfnissen, am 1. Mai 1898 auf dem Delegiertentag der nationalliberalen Partei die Brotverteuerung so lange für eine Chimäre erklärt habe, als das System unserer Zölle dazu geführt habe, dass die Arbeiter ihre Einnahmen ganz erheblich verbesserten“. Ich erkläre zunächst, dass in der Beurteilung dieser Frage die gesamte organisierte Arbeiterschaft sowie ein Teil unserer Grossindustriellen mit Herrn Möller nicht übereinstimmt. Dass Herr Möller die Gefahren eines Getreidepreises, der um mehr als 3,50 Mk. gegenüber dem Weltmarktspreise erhöht wäre, minder empfindet, erklärt sich nach seiner Äusserung wohl daraus, dass er grossindustrielle Arbeiter eines gutgelohnten Distrikts vor Augen hat, während er die Rückwirkung der Brotverteuerung auf die schlechtgestellten Hausindustriearbeiter, und auf die angesichts der steigenden Mieten und hohen Fleischpreise mit Schwierigkeiten aller Art ringenden Fabrikarbeiter und Handwerker der verschiedensten übrigen Teile Deutschlands nicht berücksichtigt hat. Ausserdem ist aber eine Meinungsäusserung des Herrn Möller, auf die sich Herr Lühning, und eine Meinungsäusserung des Herrn Lühning, auf die sich wieder Herr Ulrich beruft, nicht im mindesten eine wissenschaftliche Widerlegung gegenüber meiner statistischen Nachweisung, dass ein inniger Zusammenhang zwischen Getreidepreis, Mehlpreis und Brotpreis, wo eine brauchbare Statistik aufgenommen wurde, 1892—1896 stattgefunden hat. Herr Ulrich hat sich geirrt, als er annahm, dass die Frachtverteuerung für Getreide nicht zur Brotverteuerung führen müsse. Statt diesen Punkt zu erörtern, bemängelt Herr Ulrich, dass ich die Brotverteuerung beim wahren Namen genannt habe, und erklärt dann, die Frage sei durchaus nicht für ihn von der Be-

deutung, zu welcher ich sie gern aufbauschen möchte, und es sei Sache des Herrn Wernicke, auf den sich Ulrich berufen hatte, mich zu widerlegen.

Mit Verlaub, dies ist keine wissenschaftliche Erledigung. Entweder ist das Material, welches Herr Ulrich Herrn Wernicke entlehnte, falsch oder richtig. Ich erkläre es für falsch und erbringe den Beweis. Dann muss Herr Ulrich die Folgerungen preisgeben, die er aus diesem falschen Material gezogen hat. Es ist viel gewonnen, wenn unbestreitbar festgelegt ist, dass Ulrichs Vorschläge den Konsum verteuern. Nur unter Berücksichtigung unserer gesamten handelspolitischen Lage kann dann entschieden werden, ob demungeachtet im agrarischen Interesse die Belastung mit den von Herrn Ulrich vorgeschlagenen Abgaben den Gebieten an Rhein und Elbe zugemutet werden dürfe. Daher mein Hinweis auf die Handelspolitik, der Herr Ulrich überflüssig erschien.

Ich habe nun noch die Pflicht, gegenüber der Angabe des Herrn Präsidenten Ulrich, dass die durch die Mainkanalisation herbeigeführte Frachtersparnis für Steinkohlen im Betrage von etwa 3 Mk. für die Tonne nicht den Konsumenten zu Gute gekommen, sondern in die Taschen der Frankfurter Kohlenhändler geflossen sei, den gegenwärtigen Stand des Beweismaterials mitzuteilen. Herr Ulrich erklärt, seine Behauptung stütze sich auf genaue amtliche Erhebungen, ohne indes über die Technik dieser Erhebungen und die Einzelheiten der Ergebnisse etwas mitzuteilen. Demgegenüber veröffentlicht die Handelskammer Frankfurt a. M. in ihren „Handels-, Gewerbe- und Verkehrs-Nachrichten“ vom 22. Oktober sowohl Methode wie Ergebnisse ihrer Erhebungen. Man befragte eine Anzahl Industrie-Unternehmungen als Abnehmer von Kohlen sowie eine Anzahl Frankfurter Kohlenhändler als Lieferanten von Kohlen. „Die befragten Industrie-Unternehmungen, welche den Zweigen der Metall- und Maschinen-Industrie, der Chemischen Industrie, der Bierbrauerei angehörten, haben übereinstimmend erklärt, dass die billigere Wasserfracht ihnen zu Gute komme, und die seit Eröffnung des kanalisierten Main entstandene Kohlenverbilligung je nach den bezogenen Sorten und Abnahmebedingungen (ab Lager, ab Bahnhof usw.) verschieden: mit 12¹/₂, 14, 15, mit 17 und 20 Pfg. pro Ctr. beziffert. Einzelne Unternehmungen erklärten, dass sie durch diese Differenz in die Lage gekommen seien, Fabri-

kationen aufzunehmen und auszudehnen, die unter den früher obwaltenden Umständen nicht möglich gewesen wären; ihre Konkurrenzfähigkeit, besonders gegenüber dem Auslande, sei erhöht worden“. Die Befragung der Kohlenhändler hat nach den Mitteilungen der Handelskammer dasselbe Ergebnis gehabt. Aus den Büchern einer Kohलगrosshandlung ist für 1885 und 1887, d. h. für die Zeit vor und nach Eröffnung des Verkehrs auf dem kanalisiertem Main unter Berücksichtigung der jeweiligen Kohlenpreise ab Zeche ausführlich für je 7 Fälle nachgewiesen, dass die Ersparnis durch den Wassertransport mit 15 bis 19 Pfg. pro Ctr., also 3 bis 3,80 Mk. pro Tonne den Abnehmern zu Gute gekommen ist. Es bleibt nunmehr abzuwarten, ob Herr Ulrich nähere Mitteilungen über die Technik der amtlichen Erhebungen macht, auf die er sich stützt. Jedentalls hat die Handelskammer in einwandfreier Weise Fälle nachgewiesen, in welchen die Behauptung des Herrn Präsidenten Ulrich bezüglich der Kohlen ebenso wenig wie die bezüglich der Brotpreise zutrif.

Es bleiben mir nun noch einige Fragen zu beantworten übrig, zu deren Erörterung die Diskussion mit Herrn Präsident Ulrich Anlass gibt.

Gegenüber meinem Hinweis auf die merkantilistischen Herrscher des 16. bis 18. Jahrhunderts, die eine nationale Politik sehr wohl mit Fürsorge für Verbilligung des Land- und Wasserverkehrs vereinbar glaubten und Kanäle mit Opfern anlegten, erwidert Herr Ulrich, die merkantilistischen Herrscher hätten allerdings für Land- und Wasserverkehr viel gethan, aber sie hätten auch hohe Abgaben dafür erhoben und seien insbesondere weit davon entfernt gewesen, die ausländische Einfuhr zu fördern, soweit es sich um Güter handelte, die im Lande selbst hergestellt wurden. Wenn Herr Präsident Ulrich die Güte hat, mir einen Augenblick in die Vergangenheit zu folgen, wird er bald zugeben müssen, dass für die merkantilistische Politik Deutschlands und Frankreichs seine Ausführungen, so absprechend sie auch formuliert sind, nicht ganz zutreffen. Die merkantilistischen Herrscher haben in Deutschland und Frankreich zwar die Einfuhr ausländischer Gewerbeserzeugnisse zu erschweren gesucht, hinsichtlich des Getreides und anderer landwirtschaftlicher Erzeugnisse befolgten sie jedoch im Gegensatz zum damaligen England eine Versorgungspolitik. Der Gedanke, das Volk billig mit Getreide zu ernähren, war in erster Linie ausschlaggebend. Abgaben für

Benutzung der Kanäle und Flüsse wurden erhoben, und es ist richtig, dass zur Zeit vor den Eisenbahnen diese Abgaben oft in recht ansehnlicher Höhe noch ertragen werden konnten. Eine Menge Geldes wurde aber für Kanalbauten ohne Rücksicht auf die durch Abgaben zu erzielende Rente verwendet. Ich gebe zu, dass es weder Colbert noch Friedrich dem Grossen gelungen ist, alle überkommenen Stromzölle aufzuheben. Für den Eifer, mit dem man jedoch den Verkehr zu verbilligen strebte, sei hier nur auf Friedrichs des Grossen berühmten Befehl vom 3. Januar 1750⁴⁾ verwiesen. Die Abgaben auf Oder, Warthe, Netze wurden für den Handel von Polen nach Stettin und umgekehrt aufgehoben; der König betont, dass er ein grosses Finanzopfer bringe, um den Handel zu fördern. Die Befreiung galt auch für polnisches Getreide, welches von polnischen Händlern in preussischen Städten verkauft wird. Im übrigen wäre es natürlich ganz aller historischen Auffassung widersprechend, wenn wir die Frage, ob heute Rheinzölle zum Schutz der deutschen Landwirtschaft einzuführen sind, durch Diskussion über die im vorigen Jahrhundert irgend wo gültigen Wasserzollsätze erledigen wollten. Man hat verkehrte und nützliche Massnahmen in der merkantilistischen Zeit ergriffen, aber der gute Wille war vorhanden, die Erwerbsinteressen derjenigen Klassen, die die Hauptsteuerlast trugen, sowohl durch andere Massregeln wie auch durch Verkehrsverbilligung zu fördern. Wir verlangen vom Staate heute kaum so viel. Wir formulieren es nur als ein auf Erfahrung beruhendes Finanzprinzip, dass denjenigen Schichten, welche die Hauptsteuerlast aufbringen, die Lasten nicht in einer Form auferlegt werden, die es ihnen erschwert, das Einkommen zu gewinnen, aus welchem der Staat seine Steuern fordert. Was ich den Ulrich'schen Vorschlägen an Bedenken gegenüberstelle, lässt sich mit den Worten kurz bezeichnen, die Roscher⁵⁾ gegenüber den Flusszöllen alten Stils ausgesprochen hat: „In Wahrheit freilich ist ein Staat, der seine finanziellen Bedürfnisse durch erschwerte Benutzung seiner natürlichen Wasserstrassen deckt, einem Fuhrmanne zu vergleichen, welcher die Last seinen Pferden an die Beine bindet.“⁶⁾ Mit

4) Abgedruckt bei Chr. Otto Mylius, Corp. constit. March. contin IV, S. 211.

5) Vgl. Roscher Finanzwissenschaft § 20.

6) Ebenso gut kann man den Vergleich auch dahin erstrecken, dass man sagt, der Staat besteuert in solchem Falle die Henne, statt der Eier — in solchem Falle schlachtet natürlich der Besitzer die Henne oder verkauft sie, d. h. die Binnenschiffahrt geht ein. Die Schriftleitung.

dem bisher Betrachteten hängt ein anderer für die Gegenwart wichtiger Streitpunkt zusammen. Ich warf die Frage in meinem Vortrage, den Herr Ulrich missbilligt, auf, wer denn als Hauptsteuerträger heute für den Staat mehr in Betracht komme, die an den wichtigsten Wasserstrassen gelegenen Gebiete oder diejenigen ostelbischen Provinzen, in deren agrarischem Interesse Herr Ulrich Abgaben gegen rheinaufwärts kommendes Getreide schaffen will. Ich stellte fest, dass die an den wichtigsten Wasserstrassen gelegenen Gebietsteile Preussens mit 7134932 Einwohnern dreimal soviel an direkten Steuern als die 6903854 Einwohnern von vier ostelbischen Provinzen 1895/96 aufzubringen hatten. Diese Ziffern, deren rechnerische Richtigkeit nicht bestritten wurde, sind von verschiedenen Seiten kritisiert worden. Ein konservatives Blatt hat behauptet, das in Berlin und Frankfurt a. M. versteuerte Einkommen sei grossenteils den Hypothekenzinsen der ostelbischen Landwirte verdankt, folglich von letzteren erarbeitet. Diese Aufstellung ist ungeheuerlich, denn die ostelbischen Schuldner haben doch ihre Zinsen nicht als Geschenk, sondern als Preis für die Nutzung von Kapitalien zu entrichten, die man auch anderwärts nutzbar hätte anlegen können. Einer solchen Argumentation hat sich Herr Ulrich, wie gar nicht anders zu erwarten war, nicht schuldig gemacht. Er bemängelt jedoch etwas anderes an meiner Berechnung, dass ich nämlich nicht berücksichtigt hätte, wie viel zu den übrigen preussischen Staatseinnahmen abgesehen von den Steuern die von mir verglichenen Landesteile beigetragen hätten. Herr Ulrich kennt diese Materie viel zu genau, als dass er nicht wüsste, dass mir z. B. die Ziffern nicht zu Gebot stehen, um auszurechnen, wie viel zu den Eisenbahnüberschüssen jeder Distrikt Preussens beiträgt. Was ich verwerten konnte, war die Statistik der direkten Besteuerung. Deren Ergebnis ist nun keineswegs ganz wertlos; zunächst nicht einmal ganz wertlos für Herrn Ulrich, denn er begrüsst diese Berechnungen mit folgenden Gedanken: Da die an den Wasserstrassen gelegenen Distrikte dreimal so viel Steuern zahlen, sind sie mindestens dreimal so reich; folglich könne man ihnen noch Rhein- und Elbstromabgaben zumuten. Und er fügt hinzu, ich selbst hätte ein gegenseitiges Abrechnen der Landesteile nach den Steuerleistungen als wenig beweisend verworfen. Ich kann es mit dem besten Willen nicht besonders zutreffend finden, dass wer besonders reich ist und bereits besonders hohe

Steuerlast trägt, gerade deshalb geeignet sei, irgend welche ihn im Erwerb schädigende neue Lasten auf sich zu nehmen. Ich will aber gerne deutlicher ausführen, weshalb und wie weit die Steuerleistung der einzelnen Gebiete Interesse in diesem Zusammenhang bietet.

1. Herr Ulrich sprach und spricht davon, dass die ärmeren Landesteile, die sich nicht vollkommener Wasserstrassen erfreuten, mit ihren Steuern die reichen Anwohner von Rhein und Elbe unterstützen. Ich versetzte mich zunächst auf diesen Standpunkt und wies nach, dass die an den vollkommensten Wasserstrassen gelegenen Landesteile, wenn man gegenseitig abrechnen will, auch einige Berücksichtigung verdienen.

2. Ich sehe aber ein, dass in einem grossen Staate ein Regionalismus, bei welchem jeder Provinz genau zuzuwenden ist, was sie an Steuern aufbringt, undurchführbar und unstaatsmännisch wäre. Es kommt vor, dass die Gesamtheit Opfer zu Gunsten eines notleidenden Teiles bringen muss. Welchem Teile unserer Volkswirtschaft die gewerbliche Bevölkerung Deutschlands zur Zeit recht beträchtliche Opfer bringt, weiss Herr Ulrich ebenso gut wie ich. Diese Unterstützungspolitik — und hierauf kommt es an — kann jedoch niemals so weit getrieben werden, dass die Hauptsteuerträger in ihren Erwerbs- und Existenzbedingungen geschädigt werden. Die Hauptsteuerträger in unserem Fall sind nicht die ostelbischen Landwirte, sondern die Bewohner der an den vollkommensten Wasserstrassen gelegenen Distrikte. Das Einkommen, aus welchem diese Distrikte steuern, ist nicht eine feste Rente, von der man beliebig viel in irgend einer Form dem Fiskus zuwenden kann, sondern dies Einkommen ist grossenteils von der Exportfähigkeit des Gewerbes abhängig. Zu den Bedingungen der Exportfähigkeit gehört, dass man billig produziert. Zum billigen Produzieren gehören wohlfeile Kohlen und wohlfeile Nahrungsmittel. Die heutigen Preise werden durch Verteuerung der Wasserfrachten wahrscheinlich verteuert. Jedenfalls ist die bisherige Frachtverbilligung, entgegen den Ulrich'schen Behauptungen, eine Grundlage der Existenzfähigkeit gewisser Exportzweige geworden. Man nehme diese Grundlage der Existenz durch agrarisch wirkende Rhein- und Elbzölle fort. Dann wird auch die Steuerfähigkeit der Distrikte gemindert, aus deren Steuerleistung der Staat steigende Einnahmen zog und Mittel gewann, die ihm die ostelbischen 4 Provinzen auch bei gesteigertem Agrarschutz nicht ersetzen.

Ein Vorwurf, den Herr Präsident Ulrich mir schliesslich noch macht, besteht darin, ich hätte das nicht ernst genommen, was er über die Wirkung der Wasserstrassen auf die Entvölkerung des platten Landes und das Wachstum der grossen Städte gesagt habe. Ich gestehe zu, dass ich noch heute den Ausführungen meines verehrten Gegners über diese Dinge besonderes Gewicht nicht beilegen kann. Entvölkerung des platten Landes wäre vorhanden, wenn heute gar keine oder wesentlich viel weniger Menschen auf dem platten Lande leben würden wie früher. Wenn die Entvölkerung nicht existiert, ist es auch müssig, durch die Wasserstrassen oder durch etwas anderes die Sache erklären zu wollen. Es gibt zwei Methoden zu untersuchen, ob eine Entvölkerung des platten Landes im deutschen Reiche im allgemeinen eingetreten ist. a. Wir vergleichen die Berufszählungen von 1882 und 1895 und fragen, ob die vorwiegend auf dem platten Lande und in kleinen Landstädten wohnende Bevölkerung, die von Landwirtschaft, Forstwirtschaft usw. lebt, sich beträchtlich verringert hat. Die Zahl der Erwerbsthätigen in Berufsabteilung A betrug

1882: 8236496

1895: 8292692

Die Zahl dieser Personen hat sich vermehrt, insbesondere die der selbständigen Unternehmer. Vermindert hat sich die Zahl der von der landwirtschaftlichen Bevölkerung ernährten Dienstboten und Angehörigen ohne Hauptberuf. Daher eine Abnahme der in Berufsabteilung A Erwerbsthätigen, Dienenden und Angehörigen zusammen von 19225455 auf 18501307 Personen im Jahre 1895, d. i. um 4⁰/₁₀. Dies bedeutet aber nicht für Deutschland Entvölkerung des platten Landes, da auch Angehörige anderer Berufsabteilungen auf dem Lande wohnen. b. Die Zählungen von 1871, 1875 und 1895 unterscheiden die Bevölkerung in Wohnorten von weniger als 2000 Einwohnern, die man plattes Land nennt, von der übrigen Bevölkerung, die man städtische Bevölkerung nennt. Es wurden im deutschen Reich in Wohnorten von weniger als 2000 Einwohnern gezählt:⁷⁾

1871: 26219352 Seelen gleich 63,9⁰/₁₀ der damalig. Bevölkerung

1875: 26070188 „ „ 61,0⁰/₁₀ „ „ „

1895: 26216680 „ „ 50,1⁰/₁₀ „ „ „

Ein Mangel dieser Erhebung ist, dass früher einige Gemeinden

⁷⁾ Vgl. S. 165 des Vierteljahrsheft 1898 II zur Statistik des Deutschen Reiches.

weniger als 2000 Einwohner hatten, die heute unter den grösseren Gemeinden rangieren, sowie umgekehrt, ferner dass die Zählung von 1871 mit derjenigen von 1895 weniger in der Methode übereinstimmt als die von 1875. Ungeachtet dieser Mängel kommt das statistische Bureau zu dem ja auch durch Vergleich der Berufszählung zu bestätigenden Ergebnis, dass die städtische Bevölkerung sich stetig und erheblich vermehrt habe, die ländliche fast stationär geblieben sei. Das ist — für das Reich im ganzen betrachtet — etwas ganz anderes als Entvölkerung des platten Landes.

Der Überschuss der Bevölkerung wandert in die Städte ab. Wo nicht ungesunde Bodenbesitzverhältnisse oder schlechte Arbeiterverhältnisse diesen Abzug massenhaft steigern, — was nur in einzelnen Teilen Deutschlands der Fall ist und nichts mit den Wasserstrassenabgaben zu thun hat, — ist diese Abwanderung etwas völlig natürliches. In den besten Zeiten des Mittelalters hat der Zug zur Stadt sich schon fühlbar gemacht.⁸⁾ Wohin zog und zieht vor allem der Überschuss der ländlichen Bevölkerung? Dahin wo besonders günstige Erwerbsverhältnisse locken. In der That haben die Wasserstrassen in der Geschichte hier eine Rolle gespielt. Vor Aufkommen der Eisenbahnen waren es vorwiegend die am Meere und an schiffbaren Flüssen gelegenen Plätze, die einer dicht bei einander wohnenden Bevölkerung Erwerbs- und Ernährungsgelegenheit bieten konnten. Im 19. Jahrhundert ist dies anders geworden. Die Eisenbahnknotenpunkte sind die Centren der Bevölkerungsanhäufung geworden. Es macht sich diese Wirkung der Eisenbahnen geltend, da wo neben den Eisenbahnen Wasserstrassen existieren und da wo solche fehlen. Es können also nicht, wie Ulrich in seiner Broschüre behauptete, die Wasserstrassen in der Gegenwart die wichtigste Ursache des Wachstums der Grossstädte sein. So sehr wirken die Eisenbahnen in dem Sinne, nicht nur durch Ausnahmetarife, sondern durch ihr ganzes Arbeiten die Bevölkerungsanhäufung an Grossstädten zu begünstigen, dass dies die von Ulrich selbst angezogene veraltete Statistik der siebziger Jahre schon anerkannte. So sehen wir ferner, dass der bei der Verstaatlichung von einigen Grossstadtfeinden vertretene Gedanke, die verstaatlichten Eisenbahnen würden die Ausnahmetarife nach

⁸⁾ Vgl. K. Bücher, die Entstehung der Volkswirtschaft. 2. Aufl. Leipzig 1898, S. 349, ff., sowie R. Kuczynski, der Zug nach der Stadt, 1897 Stuttgart.

den Mittelpunkten und Umschlagplätzen des Verkehrs abschaffen und dem Wachstum der Grossstädte entgegenarbeiten, nicht seine Wirkung erreichen konnte. Ich mache den Staatsbahnen durchaus keinen Vorwurf daraus, dass sie die Erwartung derjenigen nicht erfüllt haben, die von ihnen hofften, sie würden dem Wachstum der Grossstädte Einhalt thun und die Verkehrsknotenpunkte nicht begünstigen.⁹⁾ Das kann weder eine Privatbahn noch eine Staatsbahn. Aber es ist dafür auch von einem Schriftsteller, der so eifrig und kenntnisreich das Interesse der Eisenbahnen vertritt, wie Herr Ulrich, befremdend zu hören, dass er, der die Wirkungen des Eisenbahnwesens auf Verkehrsmittelpunkte kennt, den Wasserstrassen vorwirft, dass sie vielleicht ebenso wirken können wie sicher die Eisenbahnen bisher gewirkt haben.

W. Lotz.

⁹⁾ Vgl. auch Ulrich, das Eisenbahntarifwesen, Berlin und Leipzig 1886, S. 101, 102.



Verbands-Schriften

des

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt.

Es erschienen bis jetzt:

- No. I. **Begründung des Verbandes.** Der I. Verbandstag in Dresden. 21. bis 23. 9. 1896. Preis 80 Pf., für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 35 Pf.
- No. Ia. **Die weltwirthschaftliche Lage und die mitteleuropäischen Kanalprojekte.** Dr. Gottfried Zöpfl-Nürnberg. (Sonderdruck aus No. I). Preis 50 Pf., für Mitgl. 35 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. II. **Das Donau-Oder-Kanalprojekt.**
I. Heft. Geschichtliches; Technische und wirtschaftliche Verhältnisse; Jetzige Lage u. s. w. Prof. A. Oelwein-Wien. Preis 60 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 Stück 35 Pf.
- No. III. **Das Donau-Main-Kanalprojekt.**
1. Heft. Geschichtliches u. s. w. Dr. v. Schuh-Nürnberg, Reg.- u. Kreisbaurath Reverdy-München, Prof. Dr. Günther-München, Wasserbauinspektor Sympher-Münster, Geh. Reg.-Rath Prof. Dr. Meitzen-Berlin. Preis 1 Mark, für Mitgl. 70 Pf., bei 25 Stück 50 Pf.
- No. IV. **Die Methode der statistischen Erhebungen bei Veranschlagungen des Güterverkehrs auf künftig zu erbauenden Kanälen.** Dr. H. Rentzsch-Dresden. Preis 60 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. V. **Das Donau-Moldau-Elbe-Kanalprojekt.**
I. Heft. Geschichtliches u. s. w. Ingenieur Kaftan-Prag, Prof. Dr. Steiner Dtsch. Techn. Hochschule Prag, Gen.-Direkt. Bellingrath-Dresden. Mit Kartenskizze. Preis 1 Mark, für Mitgl. 70 Pf., bei 25 Stück 50 Pf.
- No. VI. **Das Donau-Oder-Kanalprojekt.**
2. Heft. Die Donau als Schifffahrtsstrasse. Oberbaurath Ritter Weber von Ebenhof-Wien. Mit 33 Abbildgn. Preis Mark 1,25, für Mitgl. 80 Pf., bei 25 Stück 60 Pf.
- No. VII. **Donau-Oder-Kanalprojekt.**
3. Heft. Dessen Bedeutung für den Austausch Deutschlands mit den Donauländern. Bergrath Gothein-Breslau; Dr. Voltz-Kattowitz. Preis 75 Pf., für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 35 Pf.
- No. VIII. **Ueber die Ausdehnung des Wasserstrassen-Netzes in Oesterreich in der Zukunft.** Handelskammerrath Lieben-Wien. Preis 15 Pf., für Mitgl. 10 Pf., bei 25 Stück 5 Pf.
- No. IX. **Die Ausflüge des I. Verbandstages vom 23. 9. 1896.** Mit 5 Abbildgn. Preis 60 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. X. **Die Verhandlungen des I. Verbandstages am 21. u. 22. 9. 1896.** (Auszügl. Bericht). Preis 40 Pf., für Mitgl. 30 Pf., bei 25 Stück 20 Pf.

No. 8

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351916

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000315766

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351757

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351917

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000315767

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000299320

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351918

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000315768

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351919

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000315769

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351920

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000315770

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351921

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000315771

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351922

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000315772

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351923

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000315773

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351924

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000315774