



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000299320

10614/91

# Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt.

---

Verbands-Schriften.

No. XXXVI.

---

Die

## Finanzpolitik der Wasserstrassen.

Auszug aus der Schrift:

„Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten“

von

Dr. Gottfried Zoepfl

Nürnberg.



Berlin 1898.

Siemenroth & Troschel.

W. Lützowstrasse 106.

## Verbands-Schriften

des

### Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt.

- Nr. 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.
- Nr. Ia. **Die weltwirthschaftliche Lage und die mitteleuropäischen Kanalprojekte.** Dr. *Gottfried Zöpfl*-Nürnberg. (Sonderdruck aus Nr. I.) Preis 50 Pf., für Mitgl. 35 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- Nr. II. **Das Donau-Oder-Kanalprojekt.**  
1. Heft. Geschichtliches; Technische und wirthschaftl. Verhältnisse; Jetzige Lage u. s. w. Prof. *A. Oelwein*-Wien. Preis 60 Pf., für Mitgl. 45 Pf., bei 25 Stück 35 Pf.
- Nr. III. **Das Donau-Main-Kanalprojekt.**  
1. Heft. Geschichtliches u. s. w. Dr. *v. Schuh*-Nürnberg, Reg.- und Kreisbaurath *Reverdy*-München, Prof. Dr. *Günther*-München, Wasserbauinspektor *Symphor*-Münster, Geh. Reg.-Rath Prof. Dr. *Meitzen*-Berlin. Preis 1 Mk., für Mitgl. 70 Pf., bei 25 Stück 50 Pf.
- Nr. IV. **Die Methode der statistischen Erhebungen bei Veranschlagung des Güterverkehrs auf künftig zu erbauenden Kanälen.** Dr. *H. Rentzsch*-Dresden. Preis 60 Pf. für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- Nr. V. **Das Donau-Moldau-Elbe-Kanalprojekt.**  
1. Heft. Geschichtliches u. s. w. Ing. *Kaftan*-Prag, Prof. Dr. *Steiner*, Deutsch. Techn. Hochschule Prag, Gen.-Direktor *Bellingrath*-Dresden. Mit Kartenskizze. Preis 1 Mk., für Mitgl. 70 Pf., bei 25 Stück 50 Pf.
- Nr. VI. **Das Donau-Oder-Kanalprojekt.**  
2. Heft. Die Donau als Schifffahrtsstrasse. Oberbaurath, Ritter *Weber von Ebenhof*-Wien. Mit 33 Abbild. Preis 1,25 Mk., für Mitgl. 80 Pf., bei 25 Stück 60 Pf.
- Nr. VII. **Das 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.
- Nr. 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.

# Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt.

---

Verbands-Schriften.

No. XXXVI.

---

Die

## Finanzpolitik der Wasserstrassen.

Auszug aus der Schrift:

„Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten“

von

Dr. Gottfried Zoepfl

Nürnberg.



Berlin 1898.

Siemenroth & Troschel.

W. Lützowstrasse 106.



11-351810



3011-B-125/2018

## Die Finanzpolitik der Wasserstrassen.

Von Dr. **Gottfried Zoepfl-Nürnberg.**

Vortrag, gehalten auf dem III. Verbandstage.

---

Es ist in finanzpolitischer Hinsicht zu unterscheiden zwischen natürlichen — seien es regulirte oder kanalisirte — Wasserstrassen und künstlichen, das sind die Kanäle. Zu den letzteren kann man gegebenen Falls noch hinzurechnen solche kanalisirte natürliche Wasserläufe, welche vor der Kanalisierung gar nicht verkehrsfähig waren und erst durch diese überhaupt einen Verkehr erhielten.

Mit den natürlichen Wasserstrassen steht es nun ganz ähnlich wie mit den Landstrassen. Auch jene sind im Laufe des Jahrhunderts mit unendlich viel Mühen und Kämpfen von Zöllen und Gebühren befreit worden, und das deutsche Volk hat sich's in seiner Reichsverfassung gewissermassen schriftlich geben lassen, dass die alten Zustände nicht wiederkehren. Nach der deutschen Reichsverfassung sind die natürlichen Wasserstrassen abgabefrei, und können Gebühren nur erhoben werden, wo besondere Veranstaltungen zur Erleichterung des Verkehrs benutzt werden; aber auch in diesem Falle dürfen die Abgaben nur die gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten decken. Man hat diese letzteren Bemerkungen dahin ausgelegt, dass bei kanalisirten Flüssen für die Benutzung der Schleusen als Veranstaltungen zur Förderung des Verkehrs Gebühren erhoben werden dürfen, welche die Herstellungs- und Unterhaltungskosten decken. Aus Gründen der Opportunität bin ich bisher in meinen Schriften nicht als Gegner einer Gebührenerhebung auf kanalisirten Flüssen aufgetreten, allein ich bin zu der Ueberzeugung gelangt, dass man mit dieser Opportunität dem gegenwärtigen Ansturm reactionärer Bestrebungen nicht Stand halten kann, dass man dem falschen Prinzip der finanziellen Ausbeutung der Verkehrsanstalten gegenüber nicht entschieden genug die in der Richtung der wahren Prinzipien gemachten Errungenschaften vertheidigen kann. Eine solche Errungenschaft ist die Unentgeltlichkeit der natürlichen Wasserstrassen. Wir müssen daran festhalten und hüten uns besser davor, durch Konzessionen, wie die Gebührenbelastung der kanalisirten natürlichen Wasserstrassen, den ersten Schritt vom richtigen Wege mit-

zumachen. Seitdem Finanzminister von Miquel in der verflossenen Session des preussischen Landtags gesagt hat, dass er es lebhaft bedauere, in Folge der Verfassung auf dem Rheine keine Abgaben einführen zu können, müssen wir auf das Schlimmste gefasst sein. Wie leicht wird man vorrechnen können, dass der Unterschied zwischen Kanalisierung und Regulirung eines natürlichen Wasserlaufes doch nur technischer und nicht finanzieller Natur sei; wie leicht wird man nachweisen können, dass die Regulirung des Rheinstromes von 1831 bis 1890 nicht weniger als 234 Millionen Mark gekostet hat, das ist pro Kilometer ebensoviel als zwei Eisenbahnen und dreimal soviel als beispielsweise die Kanalisierungsarbeiten des ganzen Maines kosten würden, und wie leicht wird man also das für die kanalisirten natürlichen Wasserstrassen zugegebene Prinzip der Gebührenbelastung auf die regulirten übertragen und damit die schwer erkämpfte Er rungenschaft der Unentgeltlichkeit unserer Flüsse und Ströme wieder beseitigen. Besonders bedenklich wird die Einführung von Gebühren bei Flüssen, die verschiedenen Staaten gehören,<sup>1)</sup> wie z. B. beim Main. Da kann das ganze Elend der alten territorialen Zollpolitik in Deutschland durch das Mittel der Flussgebührenpolitik wieder aufleben.<sup>2)</sup> Wenn man geltend macht, dass diese Wasserstrassen nur einzelnen Gegenden zu Gute kommen, welche eben an der Wasserstrasse liegen, so ist dagegen zu sagen, dass die Vortheile der letzteren auch in den abseits liegenden Gegenden sich geltend machen, wie z. B. eine Frachtverbilligung für Ruhrkohle in Nürnberg als Folge der Wasserstrasse sicher auch auf den Preis der Kohle in Ansbach oder Amberg Einfluss haben wird, ferner, dass ja der Ausbau eines ganzen Wasserstrassennetzes und damit die möglichst allgemeine Verbreitung der Vortheile desselben in Deutschland angestrebt wird und schliesslich — soweit wirklich Bevorzugung einzelner Gegenden eintritt, dass

1) Hervorgehoben in der vom Prinzen Ludwig von Bayern in der 42. Plenarsitzung der bayerischen Kammer der Reichsräthe (1898) gehaltenen Rede zum Wasserbauetat, welche überhaupt die Gebührenbelastung kanalisirter Flüsse von theilweise neuen Gesichtspunkten aus betrachtet.

2) Jenes Elend, welches schon im 13. Jahrhundert dem englischen Chronisten Thomas Wicke den Anlass gab zu seinem berühmt gewordenen Ausruf, der in deutscher Uebersetzung etwa lautet: »Die unglaubliche Verblendung der Deutschen (mira insania Germanorum), deren unüberwindliche Festungen man am Rheinstrom erblickt, macht sie so hungrig, Geld zu erpressen, dass ihnen dafür nichts zu verderblich erscheint; denn von allen Schiffen, welche auf diesem Flusse Lebensmittel und andere Waaren auf- und abführen und an diesen festen Schlössern vorbeifahren müssen, erpressen sie, ohne sich weder vor Gott, noch vor dem Könige zu fürchten, Geldabgaben, welche sie Zölle nennen!«

es sich eben um natürliche Vorzüge handelt, die man im Interesse der Gleichmässigkeit ebensowenig unterdrücken und verkümmern lassen darf wie die Talente eines besonders begabten Menschen. Jeder wahre Freund des Fortschrittes wird sich der errungenen Unentgeltlichkeit der natürlichen Wasserstrassen freuen, wird froh sein, dass hier die öffentliche Meinung und die historische Entwicklung gestatten, dem stets wachsenden Bedürfniss unserer Zeit nach einem billigen und grosse Massen leicht bewältigenden Verkehrsmittel entgegenkommen und die durch Verkehrsmittel überhaupt erzielbare kräftige und nachhaltige Hebung der Volkswirtschaft um so viel leichter, als die Wasserstrassen gegen andere Verkehrsanstalten, wie die Eisenbahn, bereits natürliche Vorzüge besitzen, bewirken zu können.

Diese Erwägungen dürften der Grund sein, warum nicht bloss den natürlichen Wasserstrassen, sondern auch den künstlichen, den Kanälen eines Staates, allgemein nur eine sehr milde finanzielle Belastung thatsächlich zugemuthet wird. Das Princip der Finanzquelle, d. h. die Erzielung von Ueberschüssen, ausser der Deckung der Herstellungs- und Unterhaltungskosten, hat noch kein einziger Staat bei den unter seiner Verwaltung stehenden Kanälen in Anwendung gebracht; selbst bei den Privatkanälen in England und Amerika ist dieses Prinzip nicht zur Geltung gekommen;<sup>1)</sup> in Deutschland ist dasselbe schon durch die Reichsverfassung ausgeschlossen, welche für Kanäle nur Abgaben zur Deckung der Eigenkosten, also das Prinzip des Entgelts, gestattet. Dies dürfte im Allgemeinen auch bei Kanälen das Richtige sein, wobei aber durchaus nicht ausgeschlossen sein soll, dass besondere Vortheile auch die Preisgabe des Principis der Eigenkostendeckung rechtfertigen.<sup>2)</sup> In Frankreich ist das ganze staatliche

<sup>1)</sup> »In den Vereinigten Staaten sind die Kanäle, welche bis 1837 gebaut worden sind, nur zum Theil mit grösseren Abmessungen konstruirt. Von den 900 Millionen Mark, die bis 1880 auf diesem Gebiet investirt worden sind, ist ein Theil eine Anlage gewesen, die heute weder für die Gesamtheit noch für die Unternehmer Gewinn bringt. Mehr als ein Drittel des amerikanischen Kanalnetzes, welches in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gebaut wurde, ist heute ausser Betrieb: von 4468 Meilen 1953. Das Kapital, welches in England in Kanälen angelegt ist, wird, wenn wir die Kanäle abziehen, welche im Eisenbahnbesitz sind, auf 420 Millionen Mark geschätzt. Dieses Kapital trägt heute eine bescheidene Rente. In Schottland wird sogar im Durchschnitt die Sache mit Verlust betrieben. In England und Wales beträgt die Rente 2,76<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, im Durchschnitt im Vereinigten Königreich 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>0</sup>/<sub>100</sub>.« (Walther Lotz: »Die Aufgabe der Binnenwasserstrassen im Zeitalter der Eisenbahnen« im VI. Jahresbericht des bayer. Kanalvereins Nürnberg 1895.)

<sup>2)</sup> Adolf Wagner (Finanzwissenschaft Bd. II) verlangt Aufrechterhaltung des Principis der Eigenkostendeckung bei Kanälen, bis die grossen Anlagekapitalien amortisirt sind. van der Borcht in seinem Handbuch des Verkehrswesens hält Gebührenfreiheit

Kanalsystem gebührenfrei, Holland<sup>1)</sup> hat Gebühren zwischen 0,2 und 0,5 Pfennig, Belgien zwischen 0,16 und 0,4 Pfennig für das tkm, Russland hat Kanalgebühren in Prozenten des Werthes und bestimmt den Ertrag zur Verbesserung seines Wasserstrassennetzes; auch in Deutschland waren die Kanäle bisher nur mässig belastet, und zwar beträgt, wenn man den Ludwigskanal, der aus-

für Kanäle so lange für verfrüht, als noch wichtige Aufgaben zur Vervollständigung des Wasserstrassennetzes zu lösen und Anlagekapitalien zu tilgen sind, bemerkt aber bezüglich der Höhe der Gebühren: »Bei der Ausgestaltung sämmtlicher Gebühren auf Binnenwasserstrassen und in Binnenhäfen muss daran festgehalten werden, dass die Gebühren nie so hoch werden dürfen, dass der Verkehr dadurch zurückgehalten wird. Die Gefahr, die in zu hohen Schiffsgebühren liegt, also die Unterbindung wichtiger Theile des Verkehrs, ist höher anzuschlagen, als die ungerechtfertigten Vortheile, die bei zu geringer Bemessung der Gebühren möglicher Weise einzelnen Interessenten zufließen.«

1) Diese Daten sind den Schriften des V. und VI. internationalen Binnenschiffahrtscongresses von Dufourny, Deking-Dura, Hatschek, Sytenko, Sympher, Renaud u. s. w. entnommen: Für die gesammten deutschen Staaten wird im Durchschnitt der Jahre 1881 bis 1890 ein Aufwand für Unterhaltungs- und Verwaltungskosten für Wasserstrassen von 12 Millionen Mark berechnet, denen an Einnahmen aus den Abgaben nur ca. 2 Millionen gegenüberstehen; speciell für Preussen wird ein Ueberschuss der ordentlichen Ausgaben über die Einnahmen von rund 6,5 Millionen bei einem Gesamtaufwand von 8,36 Millionen Mark berechnet. In den Jahren 1889—1891 wurden in Preussen an Kosten für Herstellung, Verbesserung und Erweiterung der Wasserstrassen 78 063 928 Mark, an Kosten der technischen Bedienung, gewöhnlichen Instandhaltung und Ausgabenerhebung ein Betrag von 1 375 166 Mark ausgegeben. Die  $3\frac{1}{2}\%$ ige Verzinsung des erwähnten Kapitals und der Betrag der Unterhaltungs- und Verwaltungskosten würden zusammen ergeben: 4 107 404 Mark, während der gesammte Ertrag der Abgabenerhebung sich stellt auf: 1 160 999 Mark und somit noch gegen den Betrag der Unterhaltungs- und Verwaltungskosten (1 375 166 Mark) um 214 167 Mark zurückbleibt. In Russland wurden die Abgaben nach dem Werthe der beförderten Waaren und zwar je nach den Verhältnissen in der verschiedensten Höhe ( $\frac{1}{4}\%$  auf der Wasserstrasse von Sebesch nach Dwina,  $1\%$  auf dem Dniester u. s. w.) erhoben. Daneben bestehen in Russland auch Abgaben mit einem festen, nach gewissen Berechnungen aufgestellten Satze per Tonne. Hingegen wird auf die durchfahrene Strecke keine Rücksicht genommen: jedes Fahrzeug, das in die betreffende Wasserstrasse eintritt, hat einmal den festgesetzten Werthzoll oder Tonnenzoll zu bezahlen, gleichgiltig, welche Strecke von dem Fahrzeuge zurückgelegt wird. Dieses System wird als ein ganz unrichtiges bezeichnet, weil es nach dem Waarenwerth belastet, somit eine Steuer auf den Verkehr darstellt, die zurückgelegte oder zurückzuliegende Entfernung nicht berücksichtigt, und weil die Gewicht- und Werthfeststellung leichtbegreitlicher Weise (beide beruhen auf Selbstangaben der Frachtführer) sehr mangelhaft ist. In Belgien waren im Anfange die Abgaben auf den Kohlenkanälen sehr hoch; auf den Tonnenkilometer als Einheit begründet betragen sie bis zu  $5\frac{6}{10}$  Centimes. Die Konkurrenz der Eisenbahnen führte die Ermässigung herbei. Die Abgaben schwanken zwischen 0,16 und 0,4 Pfg. (0,2 und 0,5 Centimes) auf Kanälen, zwischen 0,13 und 0,4 Pfg. (0,16 und 0,5 Centimes) auf kanalisirten Flüssen; 0,4 Pfg. (0,5 Centimes) ist der Durchschnittssatz auf Kanälen, und 0,13 Pfg. (0,16 Centimes) der Durchschnittssatz auf kana-

nehmend hoch belastet ist, ausschliesst, die Höhe der Kanalgebühren 0,12 bis 1,0 Pfennig, im Durchschnitt 0,2 Pfennig, neuerdings nach Erhöhung der Gebühren auf den märkischen Wasserstrassen 0,4 bis 0,5 Pfennig. Mit diesen Gebühren wird wohl bei keinem deutschen Kanal die landesübliche Verzinsung und Amortisation, sondern nur die Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten erreicht werden. Diese milde Form des Gebühren-Prinzips durfte bisher als das in Deutschland herrschende System angesehen werden; erst die neueste von mir bereits erwähnte Bewegung für erhöhte fiskalische Ausnützung hat auch für Kanäle erhöhte Forderungen gebracht. Man verlangt jetzt volle Deckung der Eigenkosten, d. h. den Nachweis der landesüblichen Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals,<sup>1)</sup> wenigstens für neue Projecte, wenn man nicht gar den Kanalbau ganz verwirft, weil von ihm schon nach der Verfassung für den Fiskus nichts zu erwarten ist,

lisirten Flüssen. Im Jahre 1892 betrug der gesammte Verkehr auf den staatlichen Abgaben unterworfenen Wasserwegen, mit Ausschluss selbstverständlich der Seewege, 409 098 611 Gütertonnenkilometer, was für den Staat eine Einnahme von 1 200 000 Francs bedeutete. Auf jedes Gütertonnenkilometer kamen also 0,003 Francs Abgabe. In Frankreich bestehen ausser den allgemeinen Tarifen auf den bedeutendsten Kanälen noch Spezialtarife für gewisse Güter von gewisser Herkunft oder Bestimmung. Diese Spezialtarife kommen häufiger in Anwendung als die allgemeinen Tarife; sie gewähren den letzteren gegenüber eine Ermässigung von 15—80 0/0, indem sie entweder auf die Tonne und das Frachtkilometer oder für gewisse Entfernungen bezw. für Fahrten durch den ganzen Kanal geringere Sätze feststellen, oder indem sie die Form von Zonentarifen annehmen. Die Einführung von Staffeltarifen auf den Kanälen wurde beim VI. internationalen Binnenschiffahrtskongress lebhaft befürwortet, der im Uebrigen bezüglich der Kanalgebühren folgende Resolution fasste: »Die einheitlichen Grundlagen für die Festsetzung der Abgaben sollen in Zukunft sein: 1. Die Tonne oder 1000 Kilogramm der Ladung und das durchlaufene Kilometer. 2. Die Gebühren für die Benützung der Schleusen, Brücken und Wehre bei Tag und Nacht sollen allmählich aufgehoben werden. 3. Die Erhebung von Abgaben soll einfach, leicht und praktisch erfolgen und eine leichte, rasche und für die Schifffahrt nicht störende Controle gestatten. 4. Die Schifffahrtsabgaben sollen auf den vom Staate erbauten künstlichen Wasserstrassen, insoweit ihre Erhebung nothwendig ist, nicht die Höhe erreichen, welche dem Staat vollständig die gemachten Ausgaben einschliesslich Verzinsung und Amortisation gestattet. Denn jede künstliche Wasserstrasse erzeugt andere direkte und indirekte Vortheile für die Staatsfinanzen und zahlreiche Vortheile für die Allgemeinheit«. Die in dem 4. Satze ausgesprochene kategorische Ablehnung des Prinzips der vollen Eigenkostendeckung für Kanäle kann ich nicht billigen. (Vergl. mein Referat über den VI. internationalen Binnenschiffahrtskongress im IV. Jahresbericht des bayerischen Kanalvereins Nürnberg 1894.)

<sup>1)</sup> Für den Mittellandkanal soll mit einer Abgabe von 0,5 Pfg. für das Tkm. eine  $3\frac{1}{2}$  0/0ige Verzinsung und 0,1 0/0ige Amortisation des Anlagekapitals erzielt werden; für den Dortmund-Rhein Kanal ist gar eine Gebühr von 1 Pfg. für das tkm. vorgesehen.

vielmehr in Folge der weiteren Verzweigung des Wasserstrassen-netzes, welches dadurch erst seine Wirkung voll entfalten kann, eine Gefährdung der Eisenbahnrente zu befürchten stehe. Mit dieser Richtung habe ich mich principiell schon mehrfach auseinandergesetzt und will nur noch erwähnen, dass Gustav Cohn seine ablehnende Haltung gegen den Kanalbau hauptsächlich damit begründet, dass in England die privaten Kanalgesellschaften, welche doch auch wissen müssten, was vortheilhaft sei, nicht an den Umbau ihrer alten Kanäle oder an den Bau grosser neuer Binnenkanäle dächten. Abgesehen davon, dass diese Begründung nur wieder ein Ausfluss der falschen Grundanschauung ist, dass auch dem Staate ebenso wie der Privatwirthschaft die Verkehrsanstalten eine Finanzquelle sein sollen, ist doch der grosse Unterschied hervorzuheben, der zwischen dem englischen Stromsystem und anderen, z. B. dem deutsch-österreichisch-ungarischen, besteht. In dem verhältnissmässig sehr kleinen und vom Continent abgetrennten England — Schottland ist wegen der Gebirge nicht wohl hinzu zu rechnen, ebensowenig Irland — kann doch wahrhaftig kein Stromsystem vorhanden sein, welches sich mit unserem continentalen messen kann. Aber gerade darauf beruht die Bauwürdigkeit der modernen Grossschiffahrtskanäle, dass sie grosse Ströme mit massenhaftem, in der Art sich gegenseitig ergänzendem Verkehr verbinden<sup>1)</sup>, dass also der ganze von Natur bereits gegebene grosse Stromlauf mit allen seinen Verkehrsvortheilen in die Bauwürdigkeit der künstlichen Wasserstrasse, welche ihn mit anderen Strömen behufs direkten, einen Umschlag nicht erfordernden Verkehrs verbindet, gewissermassen einzurechnen ist. Etwas Aehnliches findet sich weder bei den Eisenbahnen noch bei den Landstrassen. Für Bayern und Württemberg allein z. B., wenn deren Flüsse keine Fortsetzung in grossen Strömen hätten, ein System von modernen Grossschiffahrtskanälen zu bauen, würden wir sicher auch nicht befürworten. Dazu kommt bei England noch die Küstenschiffahrt, welche zum grossen Theile die Ausgaben erfüllt, die wir von der Binnen-grossschiffahrt erwarten. Professor Cohn ist also im Unrecht, wenn er aus den englischen Verhältnissen Schlüsse zieht auf unsere ganz anders gearteten Verhältnisse. Mit unserem deutsch-österreichisch-

<sup>1)</sup> Schon Roscher (System III) hat dies erkannt, indem er schrieb: »Man sollte namentlich nicht vergessen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen eines Kanals weit grösser sein kann, als dessen privatwirtschaftliche Dividende vermuthen lässt, insofern durch ihn die gemeingütliche, also unentgeltliche Nutzbarkeit der natürlichen Ströme sehr gesteigert wird. Offenbar eine Rücksicht, welche den Kanalbau vorzugsweise für Staatsunternehmungen empfiehlt.«

ungarischen Wasserstrassensystem, bei dem es sich um die Kanalverbindung der mächtigsten und verkehrsreichsten Ströme Europas handelt, hätte er nur in Vergleich stellen können das amerikanische Eriekanalssystem und das russische Wasserstrassennetz, und da hätte er auch gefunden, dass es ausser Deutschland auch anderswo noch Leute, selbst Privatgesellschaften, giebt, welche den Umbau alter Kanäle und den Bau moderner Grossschiffahrtskanäle durchaus nicht für etwas so Absurdes halten, wie es Cohn hinstellt. Es hat eben jeder Verkehrsweg seine eigenen Vortheile; Eisenbahnen z. B. können nicht den Massenverkehr der grossen Ströme ohne Umladungen weiter befördern, Kanäle wohl. Es ist deshalb ganz falsch, einen Verkehrsweg auf Kosten des anderen herabzusetzen.

Wir haben zur Zeit einen typischen solchen Fall in der Bekämpfung der Wasserstrassen durch die Eisenbahn und in den dieser Sache dienenden Schriften, besonders des Eisenbahndirectors Franz Ulrich.<sup>1)</sup> Die Grundlage des Ulrich'schen Standpunktes, die man erschüttern muss, ist die, dass Ulrich sagt, die Wasserstrassen und die Eisenbahnen müssen in ihrem Wettbewerb die gleichen finanzpolitischen Bedingungen haben. Weil die Eisenbahnen fiskalisch verwaltet werden, soll dies auch bei den Wasserstrassen geschehen. Ja bei diesen noch mit mehr Recht, meint Ulrich, weil sie niedrigere Frachten haben, als die Eisenbahnen. »Denn«, sagt Ulrich, »jede Verkehrssteuer bedeutet wirthschaftlich nichts Anderes als eine Erhöhung der Frachten, und offenbar ist es weit eher zulässig, sehr niedrige Frachten zu erhöhen, als hohe«. Zu dieser finanzpolitischen Begründung seines Standpunktes fügt Ulrich dann noch agrarische handelspolitische Erwägungen mehr dekorativ und wohl auch wegen der agitatorischen Wirksamkeit hinzu. Auf diese kann ich mich in dieser finanzpolitischen Studie nicht einlassen, sie sind auch nicht der Kern der Sache, dieser ist finanzpolitischer Natur. Von seinem Standpunkte aus hat nun Ulrich vollständig Recht, man kann ihn überhaupt nicht widerlegen innerhalb seines Gedankenkreises, denn er wird immer Recht behalten von seinem fiskalischen Standpunkte aus, dass der Wasserstrassenverkehr eine recht erträgliche Steuer liefern könnte und dass grosse Ausgaben für denselben gemacht wurden; er wird die gegnerischen Darlegungen von der wirthschaftlichen Bedeutung der Wasserstrassen durch den Hinweis auf die

---

<sup>1)</sup> Ulrich: »Staffeltarife und Wasserstrassen«, Berlin 1894; derselbe: »Staats-eisenbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirthschaftspolitik«, Leipzig 1898. (Letztere Schrift ist auch in's Französische übersetzt worden!)

wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen pariren und die Harmonie der Interessen von Eisenbahn und Wasserstrasse, die sich gegenseitig Verkehr zuführen, von seinem, nur den Kampf der Verkehrsanstalten kennenden Standpunkte aus ziffernmässig widerlegen. Dem Einwand gegenüber, dass bei Flussregulirung wegen der dazu kommenden Meliorationsbedeutung die Forderung von Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals durch den Verkehr eine Ungerechtigkeit ist, wird sich unser Gegner zwar etwas schwerer thun, aber er wird darüber hinwegkommen. Der Einwand ferner, dass es sich bei den Wasserstrassen unmöglich um die gleiche finanzpolitische Grundlage wie bei den Eisenbahnen handeln kann, weil der Staat den Transportbetrieb bei jenen nicht selbst leitet, wird ihn veranlassen, seine Forderung einzuschränken, aber nicht fallen zu lassen. Gegen Ulrich kann man nur aufkommen dadurch, dass man seinen Ausgangspunkt, den Grundsatz, dass die staatlichen Verkehrsanstalten eine Finanzquelle sein sollen, als einen bei einer objektiven national-ökonomischen Kritik falschen, und bei historischer Betrachtung reaktionären ganz entschieden abweist und durch kein »zwar — aber« wieder theilweise zugiebt. Bekämpft man Ulrich auf diesem prinzipiellen Boden, so wird man zweierlei zu thun haben, 1. ihm Recht geben, wo er Recht hat und wo er gegen bestehendes Unrecht eifert, 2. ihn entschieden bekämpfen, wo er im Hinblick auf dieses Unrecht als ein geradezu leidenschaftlicher Gegner der Wasserstrassen erscheint. Dabei kann man vielfach den früheren, objektiv über Eisenbahntarifwesen<sup>1)</sup> und Aehnliches schreibenden Ulrich gegen den jetzigen agitatorisch Auftretenden ausspielen.

Recht hat Ulrich, indem er, hauptsächlich in seinen früheren Schriften, für eine allgemeine gleichmässige Reform des Eisenbahntarifwesens und damit wohl auch für eine Preisgabe des fiskalischen Prinzips bei den Eisenbahnen eintritt. So lange er auf diesem positiven Boden bleibt, können wir ihn nur unterstützen, und er selbst kann als Freund richtiger finanzieller Prinzipien im Verkehrswesen unmöglich andere Verkehrsanstalten bekämpfen, bei welchen diese richtigen Prinzipien eben schon mehr zur Geltung gekommen sind, wie bei den Eisenbahnen. Damals — im Jahre 1886 — schrieb denn auch Ulrich ganz friedfertig, nach Durchführung der Eisenbahntarifreform würden zwar auch noch hier und da besondere Bedürfnisse zu Ausnahmetarifen nöthigen, doch bei Weitem nicht in dem Umfange wie früher. Jedenfalls würden dann die Ausnahmetarife

<sup>1)</sup> Ulrich: Das Eisenbahntarifwesen. Berlin 1886. Ein sehr empfehlenswerthes Buch!

aufhören, welche ein Gebiet auf Kosten eines anderen begünstigen. Die Ausfälle in den Eisenbahneinnahmen würden durch die Verkehrsvermehrung reichlich gedeckt, welche durch ein verständiges Zusammenwirken des Eisenbahn- und Wassertransportes erfahrungsgemäss entstehe. Denn es könne nicht die Aufgabe des Staates sein, dem Wasserweg allen Verkehr wegzunehmen, vielmehr werde man ihm diejenigen, namentlich Massentransporte überlassen, welche er billiger als die Eisenbahn verfrachten könne. So Ulrich 1886! Aber die thatsächliche Entwicklung der Verhältnisse war für Ulrich's positive Pläne nicht günstig. Die preussische Eisenbahnverwaltung hat zwar im letzten Jahrzehnte eine ganze Reihe von speziellen Tarifiermässigungen eintreten lassen<sup>1)</sup>, liess sich aber dabei vom reinen Opportunitäts Gesichtspunkte leiten. Wirthschaftspolitisch hat diese Tarifpolitik zum grossen Theile auch viel Gutes bewirkt, allein als Begleiterscheinung hierzu trat ein zunehmender Mangel an Grundsätzen auf, so dass man jetzt nur noch von Tarifen, Erhöhungen und Ermässigungen, aber nicht von einem Tarifsystem und einer Tarifreform reden kann. Statt der grossen Reform des Eisenbahntarifwesens kam vielmehr die fiskalische Richtung, — von Fall zu Fall gemildert durch die erwähnten handels- und wirthschaftspolitischen Gesichtspunkte — zur Herrschaft, und die Erzielung von Ueberschüssen wurde ein Hauptziel der Eisenbahnverwaltung. Da erscheint es nun nicht ganz unbegreiflich, dass einige ausgezeichnete Eisenbahnfachleute ihrem Aerger über diese Entwicklung, die sie nicht zu ändern vermochten, durch eine heftige Polemik gegen die besser gestellten Wasserstrassen Luft machten. Die ganze Bewegung hat dadurch etwas subjektiv Leidenschaftliches bekommen. Man möchte gerne den Spiess einmal umdrehen, das ist Alles. Eine tiefere prinzipielle Begründung hat die neuere negative Thätigkeit Ulrich's nicht, so sehr er auch damit Aufsehen zu erregen vermochte. Ulrich ist als Schriftsteller einfach zum einseitigen Eisenbahntagator geworden, was sich schon darin zeigt, dass er zwar unrentable Eisenbahnen gelten lässt, wenn sie für das Verkehrsnetz — und das ist bei ihm jetzt nur mehr das Eisenbahnnetz — nothwendig sind, aber keine unrentablen Wasserstrassen. Die Unrichtigkeit des Ulrich'schen Arguments, dass die Eisenbahnen jetzt schon auf den Konkurrenzlinien mit den Wasserstrassen ebenso billig transportiren wie diese, obwohl sie ausser den Selbstkosten noch die grossen Ueberschüsse für den allgemeinen Etat aufbringen müssten, dass also die Eisen-

<sup>1)</sup> Näheres in dem Aufsätze von mir über Eisenbahntarifpolitik in der Beilage zur »Allgemeinen Zeitung« 1897.

bahnen die Wasserstrassen an Billigkeit erheblich übertreffen und dadurch überflüssig machen würden, wenn die Wasserstrassen auf gleiche finanzpolitische Grundlage mit ihnen gestellt würden, liegt auf der Hand, denn das weiss doch ein jeder, dass aus dem Verkehr, den die Eisenbahnen aus Konkurrenzrücksichten durch Herabsetzung ihrer Tarife auf die Frachten der Schifffahrt an sich ziehen, die grossen Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung nicht herzuleiten sind. Es ist nichts anderes als St. Florianspolitik, die Uebertragung des unheilvollen fiskalischen Prinzips von den Eisenbahnen auf die Wasserstrassen, und es ist Aufgabe, nicht nur der Interessenten, sondern auch der wissenschaftlichen Vertreter der Binnenschifffahrt, die Regierungen vor dieser falschen Politik zu warnen. Wir gehen Hand in Hand mit den Vertretern der Eisenbahn, wenn sie sagen, das Verhältniss zwischen Wasserstrasse und Eisenbahn ist zur Zeit finanzpolitisch falsch. Aber wir müssen entschieden dagegen Stellung nehmen, dass die Verwaltung der Wasserstrassen auf die falschen finanzpolitischen Prinzipien der Eisenbahnverwaltung herunterkommt, statt dass die Eisenbahnverwaltung auf die richtigen Prinzipien emporkommt. So lange bei den Eisenbahnen das Prinzip der Finanzquelle statt dem der Selbstkosten herrscht, wird der Kampf der Eisenbahnverwaltung gegen die Wasserstrassen dauern. Wir werden in demselben siegen, denn wir sind die Fortgeschrittenen, und die uns bekämpfen, sind die Reaktionären. Wie weit diese in der allerjüngsten Zeit gegangen sind, wie sie es durchgesetzt haben, dass, statt einer möglichst allgemeinen Verbilligung des Eisenbahnverkehrs, die ich, wie jeder Verkehrspolitiker, der kein einseitiger Wasserstrasseninteressent ist, nur begrüssen würde<sup>1)</sup>, ganz spezielle Kampfstarife gegen einzelne Wasserstrassen, selbst unter Verzicht auf Kostendeckung eingeführt wurden, wie sie bestrebt sind, Umschlags-einrichtungen und Umschlagstarife zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen zu vereiteln<sup>2)</sup> und die Bestrebungen für den Ausbau unseres Wasserstrassennetzes, wo immer es ihnen möglich ist, zu durchkreuzen, das ist Ihnen Allen aus der jüngsten Vergangenheit zur Genüge bekannt.

<sup>1)</sup> Vergl. meine Ausführungen in der Einleitung zu dem oben citirten Aufsätze über Eisenbahntarifpolitik in der Beilage zur »Allgem. Zig.« 1897.

<sup>2)</sup> Ulrich, »Staffeltarife und Wasserstrassen« 1894, schreibt: »Es wird dabei allen Ernstes von den Eisenbahnen verlangt, dass sie diese weitgehenden Ermässigungen, welche sie für Transporte auf lange Strecken nach den deutschen Seehäfen gewährt haben und gewähren konnten, auch für die kurzen Strecken nach den Flusshäfen bewilligen und so selbst ihren Verkehr zu Gunsten der Binnenschifffahrt und zum Theil wenigstens zu Gunsten der ausländischen Seehäfen (Rhein!) ablenken sollten«.



**II-351916**

100000315766

**II-351757**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299320

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351917**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315767

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351918**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315768

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351919**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315769

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351920**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315770

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351921**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315771

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351922**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315772

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351923**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315773

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-351924**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej

