

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298248

475
38.

Symphor
Geheimer O. erbaurat

Centralverband Deutscher Industrieller.

Das
Schleppmonopol

auf dem

Rhein=Wefer=Kanal.



4.66.13.

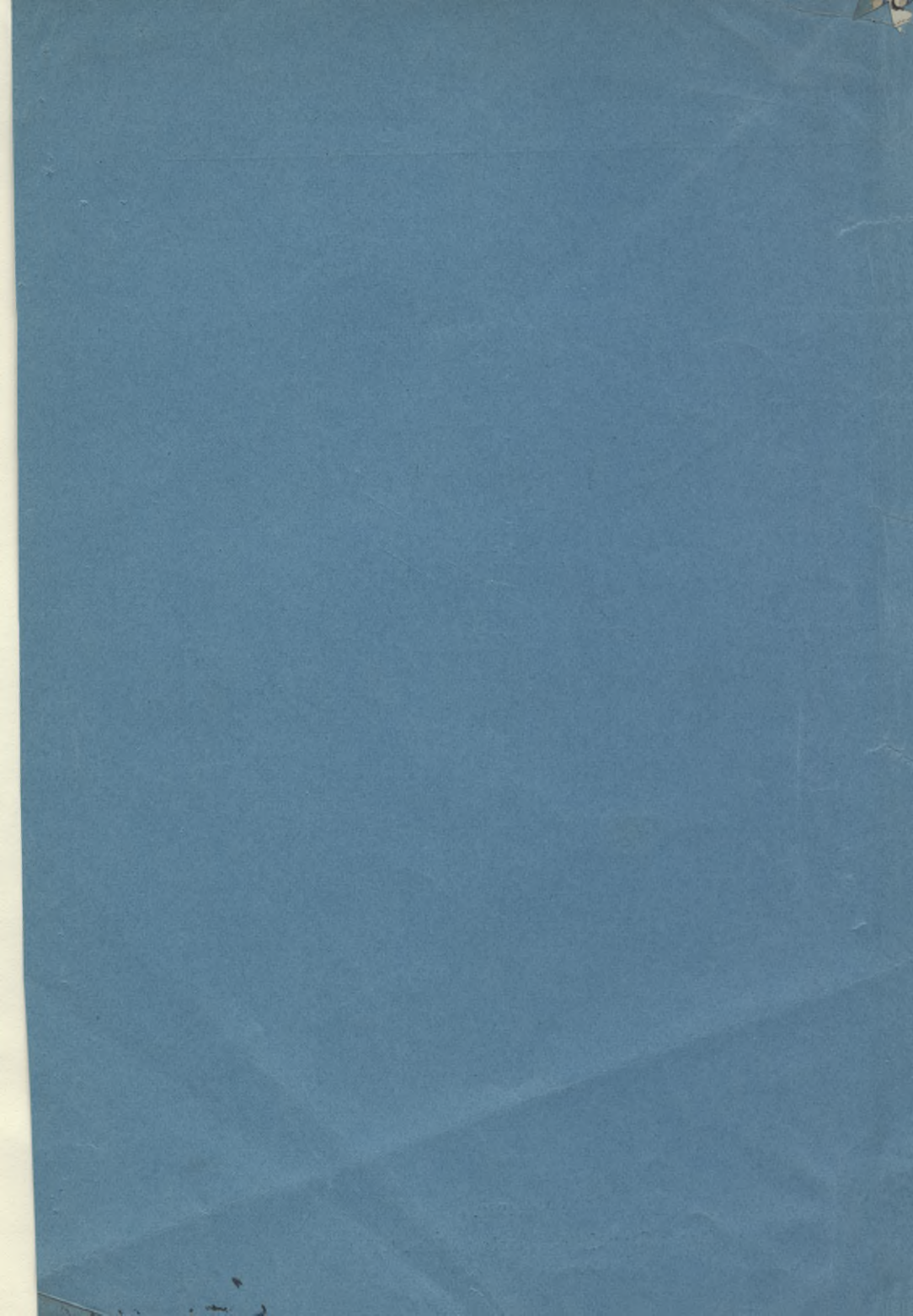
G54.131

66
13

Berlin 1912.

Druck: Deutscher Verlag (G. m. b. H.)

SW 48, Wilhelmstr. 8. 28901



Centralverband Deutscher Industrieller.

Das
Schleppmonopol

auf dem

Rhein=Wefer=Kanal.



Berlin 1912.

Druck: Deutscher Verlag (G. m. b. H.)

SW 48, Wilhelmstr. 8. 28501

X
802

554. 121^e



II 31590

Akc. Nr. 2447/50

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung	5
I. Die Ausübung des Schleppmonopols	7
A. Wie ist das Schleppmonopol in das Wasserstraßengesetz hineinge- kommen?	7
B. Ist ein „eisenbahnmäßiger Betrieb“ durch das Schleppmonopol zu erreichen?	8
C. Verpachtung des Schleppmonopols	8
II. Die Schleppordnung	13
III. Der Schlepplohntarif	16
IV. Die Selbstfahrer	20
V. Einbeziehung eines Teiles des Dortmund-Ems-Kanals in den Monopolbereich des Rhein-Weser-Kanals auch für den Verkehr mit den Emshäfen	23
VI. Zusammenfassung	28
<hr/>	
Anhang I. Schreiben der Handelskammer in Duisburg vom 21. März 1912	30
" II. Rede des Geh. Bergrat Kleine, gehalten in der Sitzung des Gesamtwasserstraßenbeirats am 23. März 1912	32
" III. Schlepplohntarif	39

Inhaltsverzeichnis

Die Drucksachen des Gesamtwasserstraßenbeirats werden im Text
mit „Druckf.“ zitiert.

Demnächst wird den Preussischen Landtag der Entwurf eines Gesetzes zu beschäftigen haben, in welchem in Ausführung des § 18 des Gesetzes betr. die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen vom 1. April 1905 (G. S. S. 179) über das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal, dem Lippe-Kanal und deren Zweigkanälen Bestimmung getroffen wird.

Ein Entwurf zu diesem Schleppmonopolgesetz hat den Gesamtwasserstraßenbeirat in seiner diesjährigen Sitzung (am 23. März 1912) beschäftigt. Er ist in Nr. 3 der Drucksachen von 1911 des Gesamtwasserstraßenbeirats S. 44 ff. den Interessenten zugänglich gemacht. In derselben Drucksache finden sich die wichtigsten Zubehörteile des Gesetzentwurfs: die Schleppordnung (S. 67) und der Schlepplohntarif (S. 70).

Es muß vorweg anerkannt werden, daß die beteiligten Ressorts der Königl. Staatsregierung nicht nur mit der rühmlich bekannten Gründlichkeit gearbeitet haben, sondern daß sie auch bei diesen Vorarbeiten sichtlich bestrebt gewesen sind, in der Ausführung des § 18 des Wasserstraßengesetzes nach Möglichkeit den berechtigten Interessen der Nächstbeteiligten, der Frachtführer, Verfrachter und Empfänger, gerecht zu werden und die dem Verkehr lästigen und nachteiligen Folgen dieser gesetzlichen Vorschrift tunlichst abzumildern. Ein eingehendes Studium des schon recht umfangreichen, in Drucksachen des Gesamtwasserstraßenbeirats und einer Denkschrift des Ministers der öffentlichen Arbeiten an das Präsidium des Hauses der Abgeordneten Nr. 158 der Drucksachen von 1911 niedergelegten Druckmaterials läßt deutlich erkennen, einen wie breiten Raum in den Erwägungen der Staatsregierung gerade diese Seite des Problems eingenommen hat, und rechtfertigt den Schluß, daß die eingehende Beschäftigung mit dieser Frage bei den beteiligten Regie-

rungsstellen je länger, je mehr Zweifel an der wirtschaftlichen Opportunität der ganzen Maßnahme hervortreten ließ. Indessen — der § 18 des Wasserstraßengesetzes muß ausgeführt werden, so lange er nicht, was außerhalb des Diskutierbaren liegt, beseitigt ist: das Schlepptomopol ist unvermeidbar und mit dieser Tatsache müssen sich alle, die es angeht, die beteiligten Kreise der Bevölkerung, ebenso wie die Staatsregierung, so gut es geht, abfinden. Die Staatsregierung insbesondere hat, auch das muß ausdrücklich betont werden, in den bisherigen Verhandlungen, die sich auf den Gesamtwasserstraßenbeirat und gelegentliche Äußerungen des Ministers beschränkten, diesen Standpunkt wiederholt — vielleicht ein bißchen oft — mit Nachdruck betont, möglicherweise gerade deshalb, weil die Regierung aus eigener Initiative mit Energie und Lebhaftigkeit, freilich ohne Erfolg, der Frage nachgegangen ist, ob sie sich nicht wenigstens der Ausübung des Monopols durch Verpachtung desselben auf einen längeren Zeitraum entledigen könne.

Auch die beteiligten Kreise der Bevölkerung, d. s. nicht nur die Schifffahrttreibenden, sondern vor allem die Verfrachter und Empfänger, werden sich mit den Verhältnissen, wie sie insbesondere aus den Parteistärken im Hause der Abgeordneten sich ergeben, abfinden müssen; aber sie werden nichts unversucht lassen dürfen, was geeignet sein könnte, die ihnen drohenden Nachteile abzuwenden oder doch abzuschwächen.

Im nachfolgenden sollen die wichtigsten Bedenken und Forderungen, die bisher zu diesem Gesetzentwurf und zu den zu ihm gehörenden Entwürfen einer Schlepordnung und eines Schlepplohn-tarifs laut geworden, in Kürze beleuchtet werden.

I.

Die Ausübung des Schleppmonopols.

A. Wie ist das Schleppmonopol in das Wasserstraßengesetz hineingekommen?

Ohne auf die Einzelheiten der parlamentarischen Kämpfe um den Mittelland-Kanal eingehen zu wollen, sei hier nur daran erinnert, daß zur Beseitigung der Bedenken der kanalgegnerischen Mehrheit des Abgeordnetenhauses der Fortfall des Kanals von Hannover bis zur Elbe nicht ausreichte. Neben den wirtschaftspolitischen Besorgnissen — Verschiebung der Frachtenlage namentlich für landwirtschaftliche Produkte ausländischer Provenienz zum Nachteil des Absatzes der heimischen Produktion — traten finanzpolitische Befürchtungen in den Vordergrund — Uebergang des Transports von Massengütern von den Staatsbahnen auf den Wasserverkehr und damit erheblicher Rückgang der Eisenbahneinnahmen. Alle diese Befürchtungen und Besorgnisse waren nicht auszuräumen, trotzdem u. a. den Kommissionsmitgliedern des Abgeordnetenhauses durch Bereisung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes die Ueberlastung und Unzulänglichkeit der bestehenden Schienenwege vor Augen geführt wurde und trotzdem sich eine Großmühlenindustrie im Westen nur am Rhein und in den großen Seehafenplätzen entwickelt hat, nicht aber, abgesehen von einer Großmühlenanlage in Dortmund, im Herzen Westfalens an dem seit nunmehr 14 Jahren dem Verkehr übergebenen Dortmund-Ems-Kanal! In dieser Zwangslage mußten, sollte die Kanalvorlage nicht wieder vollkommen zu Fall kommen, Staatsregierung und Kanalfreunde das Mittel akzeptieren, mit dem ein „eisenbahnmäßiger Betrieb“ auch auf der Wasserstraße erzielt werden soll, das Schleppmonopol, trotzdem daßselbe 1899 einer der erfahrensten Verkehrspraktiker Preußens, der Staatsminister von Thielen, abgelehnt hatte und auch dessen Nachfolger als Ressortminister, Staatsminister von Budde, der das Wasserstraßengesetz durchgeholt hat, anfangs von dem Schleppmonopol nichts wissen wollte.

B. Ist ein „eisenbahnmäßiger Betrieb“ durch das Schleppmonopol zu erreichen?

Wenn unter „eisenbahnmäßigem Betriebe“ dem Staatseisenbahnbetrieb tunlichst nachgebildete Einrichtungen zur Schaffung regelmäßigen und stetigen Verkehrs unter festen, keinen Schwankungen unterworfenen Frachtsätzen auf Grund der Tarifhoheit des Staates verstanden werden, so sind diese nicht zu erreichen: Feste, keinen Schwankungen unterworfenen Frachtsätze auf Grund der Tarifhoheit des Staates nicht, weil neben Schlepplohn und Kanalabgabe die stetig schwankende Miete für den Laderaum ein sehr bedeutsames Moment für die Frachtsumme darstellt, auf die der Staat keinen Einfluß nehmen will noch kann; und stetiger Verkehr nicht, weil es etwas ganz anderes ist, regelmäßig Eisenbahnzüge aus Waggonen von 10, 15 und auch 20 Tonnen Tragfähigkeit beladen zusammenzustellen in beliebiger dem Bedarf, den Maschinenleistungen und den Streckenverhältnissen angepaßter Länge, etwas anderes, zwei Rähne von in minimo 1200 Tonnen Ladekapazität, der Nutzlast also von mehreren solchen Güterzügen, regelmäßig und stetig beladen für den Schleppdampfer zur Stelle zu haben. Die hier angedeuteten Schwierigkeiten steigern sich weiter bis zur Unmöglichkeit des regelmäßigen und stetigen Verkehrs, wenn, wie auf unserem westlichen Kanalsystem, die Transporte zum größten Teil abhängig sind von dem Eintreffen der Massengüter in Ueberseedampfern, auf deren Kurs Witterungsverhältnisse und andere der Einflußnahme der königlich preussischen Kanalverwaltung vollständig entzogene Umstände bestimmend sind. In der Natur der Dinge begründet ist es also, daß auf den Wasserstraßen ein „eisenbahnmäßiger Betrieb“ nicht organisiert werden kann, zumal auf solchen Wasserstraßen nicht, deren Verkehr in Wechselwirkung steht mit dem Seeschiffsverkehr, es sei denn, daß dieselben ihrem für die Güterbewegung wichtigsten Zwecke, der Fortbewegung von unregelmäßig ankommenden Massengütern, entfremdet werden sollen.

C. Verpachtung des Schleppmonopols.

Die unter B. angedeutete Eigenart des Wasserstraßenverkehrs dürfte die Veranlassung für die Staatsregierung gegeben haben, die Frage einer Verpachtung des Schleppmonopols mit höchstem Ernste und Nachdruck zu behandeln. Die eingehenden Untersuchungen und Verhandlungen über die Frage, ob auf diesem Wege das Problem zu einer befriedigenden Lösung geführt werden könne, oder,

wie in den Unterlagen (Druckf. Nr. 8 von 1910) gesagt ist, ob auf diesem Wege das ausgleichende Moment gefunden werden könne, haben zu einem negativen Ergebnis geführt. Die Staatsverwaltung wird sich also wohl oder übel der Aufgabe, die das Wasserstraßengesetz mit der Forderung des Schleppmonopols gestellt hat, selbst unterziehen müssen.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Staatsverwaltung alles daran setzen wird, den billigerweise zu stellenden Anforderungen gerecht zu werden; ebensowenig aber kann auch angezweifelt werden, daß der Erreichung dieses Zieles außerordentliche Schwierigkeiten sich entgegenstellen werden, so groß, daß es zum mindesten fraglich erscheinen muß, ob die aufgewandte Mühe und der finanz- und wirtschaftspolitische Effekt in angemessenem Verhältnis zu einander stehen werden. Welche Schwierigkeiten da zu überwinden sein werden, läßt auch für den Nichtfachverständigen schon ein Blick in den Entwurf der Schleppordnung erkennen, worüber nachher zu sprechen sein wird.

Wie die Dinge liegen, kann es nicht wundernehmen, daß die Staatsverwaltung den dringenden Wunsch hegte, sich durch Verpachtung des Monopols wenigstens für die erste Zeit von der mit der Ausführung desselben verbundenen Verantwortung freizumachen, und daß auf der anderen Seite in den fachverständigen Interessentkreisen nach Mitteln gesucht wird, um die Durchführung der Vorschrift des Wasserstraßengesetzes allen Beteiligten erträglich und annehmbar zu gestalten.

Unter I. B. ist hervorgehoben, daß der eisenbahnmäßige Betrieb mit dem Schleppmonopol nicht erreichbar ist, indessen ein Teil seiner Aufgaben, wenigstens seiner finanzpolitischen, kann erreicht werden, ohne daß es der Investierung erheblicher Staatskapitalien bedarf. Auf diese Seite der Sache machte die „Kölnische Zeitung“ in Nr. 306 vom 19. März 1912 und die „Rheinisch-Westfälische Zeitung“ in Nr. 355 vom 22. März 1912 aufmerksam, und die Handelskammer in Duisburg hielt diese Anregung für so bedeutsam, daß sie dieselbe in einem Schreiben an die Mitglieder des Gesamtwasserstraßenbeirats vom 21. März 1912 aufgriff. Es war vorgeschlagen worden, „jedem beliebigen Schifffahrttreibenden, der die sonstigen staatlichen Bedingungen erfüllt, gegen eine für jede Fahrt zu erhebende, von vornherein bestimmte Monopolgebühr, die nach der tonnenkilometrischen Leistung des Schleppers bemessen werden könnte, das Monopol zu überlassen. Diese Regelung würde dem Staate alle Vorteile der Verpachtung sichern. Dabei bliebe die La-

rifshoheit des Staates unumschränkt aufrechterhalten. Es würde sich dann sozusagen um eine Verpachtung an die Allgemeinheit handeln.“ Bei 0,01 Pfennig pro Tonnenkilometer Monopolgebühr würde unter Zugrundelegung der amtlichen Zahlen der Staat erholten (cf. Druckf. des Gesamtwasserbeirats Nr. 3 von 1911 S. 77)

im 1. Betriebsjahr nach	554 Millionen Tonnen	55 400 M.
„ 6. „	1115 „	111 500 „
„ 11. „	1573 „	157 300 „

oder bei 7 Pfennig vom Dampferkilometer der Schleppdampfer

im 1. Betriebsjahr nach	810 000 Dampferkilometern	56 700 M.
„ 6. „	1 650 000 „	115 500 „
„ 11. „	2 340 000 „	163 800 „

während eine einprozentige Verzinsung des für den staatlichen Schleppbetrieb aufzuwendenden Anlagekapitals, der Höchstbetrag an Ueberschüssen auf den billigerweise nach Deckung der Unkosten einschließlich Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals gerechnet werden könnte, betragen würde (Druckf. Nr. 3 von 1911 S. 34)

im 1. Betriebsjahr von	5 610 000 M.	1 Prozent	56 100 M.
„ 6. „	7 180 000 „	1 „	71 800 „
„ 11. „	9 900 000 „	1 „	99 000 „

Das Schreiben der Handelskammer in Duisburg ist im Anhang I abgedruckt.

Wenn sich alle Beteiligten davon überzeugen wollten, daß das Schleppmonopol die ihm zugewiesenen verkehrs- und wirtschafts-politischen Aufgaben nicht lösen kann, aber auch nicht zu lösen braucht, da die besorgten Folgen des Kanalbaues nicht eintreten, so könnte diese Anregung vielleicht geeignet sein, das „ausgleichende Moment“ zu werden, das die Staatsregierung in der im Jahre 1910 vorgeschlagenen Verpachtung des Monopols an eine Unternehmergeellschaft gefunden zu haben glaubte. Diese Anregung erhält aber eine um so größere Bedeutung, wenn beachtet wird, welche Aufnahme die Idee der Verpachtung des Monopols in den Beratungen des Gesamtwasserstraßenbeirats gefunden hat. (cf. Druckf. Nr. 10 S. 141, 142 und Nr. 11 S. 157, 158 von 1910.)

Mit wenigen Ausnahmen haben sich sämtliche Redner, sowohl von der Staatsregierung wie vom Wasserstraßenbeirat sehr sympathisch zu diesem Plane geäußert. Der Referent der Staatsregierung erklärte in der 3. Sitzung des Ständigen Ausschusses am 10. März 1910: „Ich muß gestehen, daß wir uns mit ihm — dem Gedanken

einer Vergebung für beschränkte Zeit — je länger desto mehr vertraut gemacht haben. Beeinflusst hat uns in erster Linie die Ueberlegung, daß die Neueinrichtung der Schlepperei Schwierigkeiten verursacht, die immerhin leichter von bewährten Geschäftsleuten überwunden werden.“ (S. 141 a. a. D.) Herr von Arnim-Güterberg sagte in derselben Sitzung, er halte die Anregung, die Ausübung des Monopols einem Unternehmer unter Sicherung ausreichender staatlicher Einwirkung abzugeben, für praktisch und stimme ihr zu; keinesfalls dürfe die Ueberlassung an die Gesellschaft auf zu lange Zeit geschehen. (S. 142 a. a. D.) Er vertrat diesen Standpunkt auch in der Sitzung des Gesamtwasserstraßenbeirats vom 19. März 1910; die gegnerischen Ausführungen sind S. 146 (von Pappenheim), S. 149 (von Ritzing) und S. 157 (Dr. am Behnhoff) der Druckf. Nr. 11 von 1910 zu finden. Nach den Ausführungen der Grundlagen (Druckf. Nr. 8 von 1910 S. 122) und der einführenden Denkschrift der Staatsregierung zu dem Gesekentwurf (Druckf. Nr. 3 von 1911 S. 43, 44) ergibt sich klar,

1. daß die Regierung die Verpachtung mit Entschiedenheit verfolgt hat, vor allem, weil sie hoffte, auf diesem Wege „die bei dem neuen Unternehmen in den ersten Jahren unausbleiblichen Schwierigkeiten leichter wie beim reinen Staatsbetriebe überwinden zu können“ (S. 43 a. a. D.),
2. daß die Verhandlungen über die Verpachtung alle Aussicht auf Erfolg versprachen, (ebenda letzter Absatz u. S. 44 oben),
3. daß die weitere Verfolgung der Angelegenheit aber von der Regierung aufgegeben wurde, wegen des immer stärker auftretenden Widerspruchs aus den Kreisen der Schifffahrttreibenden (S. 43 Mitte und 44 oben a. a. D.), unter denen eine Kommission der rheinischen Partikulierschiffer der Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen, der Partikulierschifferverband Jus et Justitia bei dem Minister gegen die Verpachtung vorstellig geworden waren. *)

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Regierung dieses negative Ergebnis des Versuchs, die Ausübung des Monopolbetriebs einstweilen anderen zu überlassen, unter voller Wahrung ihrer Tarifhoheit und ihres Einflusses als des Inhabers des Monopols, aus Gründen des öffentlichen Wohles am allermeisten beklagt. Wenn auch am Schlusse der erwähnten Denkschrift zum

*) Die Gegen Gründe dieser Interessenvertretung ergeben sich aus dem im Anhang I abgedruckten Schreiben der Handelskammer Duisburg.

Gesetzentwurf (S. 44 a. a. D.) ausdrücklich und wiederholt betont wird, daß der Staat dieser neuen Aufgabe (dem Betrieb des Schlepptomopols) im vollen Umfange gerecht werden würde, und daß hierüber bei seinen Organen niemals Zweifel irgendwelcher Art bestanden haben, so bleibt doch bestehen, daß die Staatsregierung in den vorerörterten Verhandlungen und schriftlichen Darlegungen in dankenswerter Offenheit zu erkennen gegeben hat, wie es ihr im öffentlichen Interesse zweckmäßiger erschienen wäre, von dem mit der Ausübung des Monopols verbundenen Risiko und der damit ihr auferlegten Verantwortung für ihr bis dahin fremde Geschäfte wenigstens einstweilen befreit zu bleiben.

Bei diesem Stande der Dinge wäre es in der Tat auf das lebhafteste zu begrüßen, wenn sich noch in letzter Stunde ein Ausweg, vielleicht im Sinne der Anregung der Duisburger Handelskammer (Anhang I) finden ließe, der dem Staat alle die Rechte wahrt, die ihm die Vorschrift des § 18 des Wasserstraßengesetzes geben soll, ihn aber bis auf weiteres von der Ausübung des Schlepptomopols befreit.

Es wurde von einem Mitglied des Gesamtwasserstraßenbeirats in der Ausschußsitzung vom 9. Februar 1912 (Druckf. Nr. 5 von 1912, S. 139, 140) in einem ähnlichen Gedankenzusammenhange darauf hingewiesen, „daß der Staat den größten Teil der Eisenbahnen erst übernommen hat, nachdem sie lange in den Händen von privaten Unternehmern gewesen und der Verkehr bis zu einer gewissen Höhe geführt war, die von der Energie und der Geschäftstüchtigkeit der Privatunternehmer gewiß nicht ganz unabhängig war“. Es wäre zu überlegen, ob nicht der Staat den Schlepplienst für einen längeren Zeitraum, vielleicht auch ohne eine Zeitgrenze zu setzen, dem freien Wettbewerb überlassen könnte und sollte. Das wesentliche wäre, daß der Staat sich auf solchem Wege nicht des Monopols begibt, sondern in der Lage sein würde, die Ausübung desselben zu ihm passender Zeit an sich zu ziehen.

II.

Die Schleppordnung.

Druckf. von 1910: Nr. 8 S. 122; von 1911: Nr. 3 S. 30, S. 67 ff.;
von 1912: Nr. 5 S. 156, Nr. 7 S. 223.

Borweg sei bemerkt, daß die Staatsregierung entschlossen ist, vorerst, zunächst für die ersten 15 Jahre, von der elektrischen Treidelei abzusehen und den Schleppdienst mit Dampfern zu bewältigen. Die Untersuchungen haben ergeben, daß vorläufig der elektrische Betrieb zu teuer sein würde, wenigstens so lange ein entwickelter Verkehr noch nicht vorhanden ist.

Schon oben unter I. C. ist angedeutet, daß die Schleppordnung erkennen läßt, mit welchen Schwierigkeiten bei der Gestaltung eines berechtigten Anforderungen gerecht werdenden Schleppbetriebes die Staatsregierung als Inhaberin des Monopols rechnet.

Die Schleppordnung bildet, wohl gemerkt, wie die Denkschrift zum Schleppmonopolgesetzentwurf (Druckf. Nr. 3 von 1911 S. 30) deutlich erkennen läßt, die Grundlage des Rechtsverhältnisses zwischen der die Schleppkraft vorhaltenden Staatsverwaltung und dem Schiffer. Danach hat die Staatsverwaltung vor Uebernahme der Verpflichtung zum Schleppen das Recht,

1. die Angaben der Anmeldung über das zu schleppende Fahrzeug, die sehr detailliert sein müssen, bis ins einzelne auch durch Einsicht in alle die Ladung betreffenden Papiere zu prüfen, und kann
2. wenn sich „eine irrige oder falsche Angabe herausstellt“ das Fahrzeug bis zur Aufklärung des Sachverhalts von der Beförderung ausschließen. Sie hat
3. das Recht, wenn die Erklärung unrichtig abgegeben ist, die Zahlung des 4- bis 20fachen Betrages des hinterzogenen Schlepplohnes zu verlangen. Sie kann
4. Fahrzeuge, die aus irgend einem Grunde zur angemeldeten Zeit nicht reisebereit sind, von der sofortigen Beförderung ausschließen und darüber hinaus auch noch wegen

des versäumten Anschlusses eine Vertragsstrafe in Höhe des nach der Tragfähigkeit des Fahrzeuges für 30 Kilometer Entfernung zu entrichtenden tarifmäßigen Schlepplohnes erheben und hat

5. das Recht, die Fahrzeuge, auch die rechtzeitig reisebereiten, noch 36 Stunden nach dem Beginn der dem Eingang der Anmeldung folgenden Dienststunden auf Beförderung warten zu lassen. (§ 6.) Endlich ist sie
6. berechtigt, die Beförderung abzulehnen, wenn dieselbe mit den regelmäßigen Betriebsmitteln nicht möglich ist. (§ 2 Nr. 3.)

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, daß der Schiffer, der die Schleppkraft vorhaltenden Verwaltung gegenüber so gut wie rechtlos ist, daß zum mindesten jede Verlegenheit der Verwaltung in bezug auf die Erstellung der Schleppkraft mit den Bestimmungen der Schleppordnung gedeckt werden kann. Diese Sachlage wird insbesondere für die Kleinschiffer recht fühlbare Nachteile mit sich bringen müssen: denn sie zwingt alle diejenigen, welche ein Interesse am prompten Erreichen von Anschlüssen, namentlich an die Seeschiffe, zwecks Vermeidung der Zahlung von hohen Liegegeldern haben, die Gestellung von Sonderschleppern gegen Zahlung des tarifmäßigen Zuschlages (50 pCt.) zu beantragen (§ 7), womit nicht nur eine erhebliche Verteuerung des Verkehrs, sondern eben durch die Inanspruchnahme eines erheblichen Teiles der Betriebsmittel für den Sonderverkehr eine wesentliche Beeinträchtigung des gewöhnlichen Verkehrs notwendig verbunden sein wird.

Es kann nicht verkannt werden, daß die Lage der die Schleppkraft vorhaltenden Staatsverwaltung eine sehr schwierige ist und deshalb zu großer Vorsicht bei der Eingehung des Rechtsverhältnisses mit dem Schiffer mahnt; denn sie kann nur mit ihren eigenen Betriebsmitteln schleppen, während im freien Verkehr bei starken Anforderungen die Schleppkraft auch von solchen Betriebsmitteln, die für gewöhnlich auf den Kanälen nicht verkehren, zur Verfügung stehen würde. Diese Tatsache läßt erkennen, wieviel schwieriger die Bewältigung des Verkehrs im Monopolbetrieb an sich ist, sie ist aber auch weiter die Ursache dafür, daß der Verkehr im Monopolbetrieb viel teurer, bis zur Unwirtschaftlichkeit für die Interessenten und für die Gesamtwirtschaft werden muß.

Hierüber noch einige Worte!

Die Meldung muß in den Geschäftsstunden erfolgen. Diese Bestimmung wird oft zu einer Verzögerung von 12 Stunden führen. Dies besonders deshalb, weil man mit der Anmeldung des betreffenden Fahrzeuges sehr vorsichtig sein muß, wegen der oben unter 4 wiedergegebenen Bestimmung des § 5, die Ausschluß des nichtbereiten Fahrzeuges von der sofortigen Beförderung und Vertragsstrafe für diesen Fall vorsieht. Dazu kommt die von der Staatsverwaltung in Anspruch genommene Abschleppfrist von 36 Stunden und dazu unter Umständen noch ein zwischenliegender Feiertag mit 24 Stunden, so daß volle drei Tage Verzögerung eintreten können, bevor der Schleppzug in Bewegung kommt, von der Anmeldung an gerechnet. Das ist erheblicher Zeit- und Geldverlust!

Dies gibt Veranlassung, wie schon oben erwähnt, zur Anforderung von Sonderschleppern für alle die, welche Anschluß an Seeschiffe erreichen müssen, unter Umständen auch zu dem Verlangen, über die für die Wasserstraße festgesetzten Betriebsstunden hinaus die Schleppkraft zur Verfügung zu stellen (Weitere Erhöhung des tarifmäßigen Schlepplohnes nach dem Entwurf um 50 pCt.). Ohne Berücksichtigung dieser „Ueberstunden“ hat man berechnet, daß dadurch der Schlepplohn auf der ganzen Strecke von Dortmund (Herne) bis Emden für Güterklasse V von 0,14 Pf. auf 0,24 Pf. pro Tonnenkilometer sich steigern wird. Ähnlich werden die Verhältnisse in den anderen Verkehrsrelationen sich gestalten. Nimmt man nun an, daß nur die Hälfte des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs (Druckf. Nr. 3 von 1911 S. 75), was sehr gering gerechnet sein dürfte, des gesamten Kanalnetzes zuzüglich des Verkehrs auf dem monopolfreien Stück des Dortmund-Emd-Kanals (Bevergern-Emshäfen) auf diesen beschleunigten Transport angewiesen wäre, so würden bei rund 60 Millionen Tonnenkilometer auf diese Weise 600 000 M. mehr von den Verfrachtern aufgewandt werden müssen.

Hier sei nur noch ausdrücklich betont, daß diese Verhältnisse die Staatsregierung dazu zwingen werden, sehr erhebliche Reserven an Betriebsmitteln bereitzuhalten; nur auf diese Weise kann sie der Schwierigkeiten Herr werden, und vor allem die heimischen produktiven Kräfte und damit die deutsche Gesamtwirtschaft vor unwirtschaftlichen Ausgaben bewahren. Die Staatsregierung muß also unwirtschaftlich arbeiten, um die Einzelnen und damit die Gesamtwirtschaft vor wirtschaftlichen Schäden zu bewahren.

III.

Der Schlepplohntarif.

Druckf. von 1911: Nr. 3 S. 70, Begründung S. 30 ff., von 1912: Nr. 5 S. 156 ff., Nr. 7 S. 224 ff., siehe Anhang III.

Nach den Ausführungen der Einleitung (Nr. 3, S. 30) zum Gesetzentwurf geht die Staatsregierung bei der Aufstellung des Schlepplohntarifs besonders von folgenden allgemeinen Erwägungen und Grundfäden aus:

1. Nach den Verhandlungen, welche zur Einfügung des Monopols in das Wasserstraßengesetz geführt haben, ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß neben Erzielung hinreichender Einnahmen die mit der allgemeinen Wirtschafts- und Verkehrspolitik verfolgten Absichten der Staatsregierung gefördert werden.
2. Der Tarif wird so gebildet werden müssen, daß er verkehrs-entwickelnd wirkt und den Verkehr insbesondere da erleichtert, wo er sich sonst nicht entfalten kann; auf der anderen Seite ist der Verkehr da stärker zu belasten, wo dies ohne Schädigung berechtigter Interessen möglich ist.
3. Der Tarif wird ferner die unbeladenen Schiffe stärker heranziehen müssen, als dies in Kanalabgabentarifen regelmäßig geschieht. Es soll der Anreiz verstärkt werden, daß der leere Kahnraum durch Rückfracht eingeschränkt wird.

Zu 1 ist bei I. A. und B. bereits dargelegt, daß die neben Erzielung hinreichender Einnahmen verfolgten politischen Absichten nicht erreichbar sind. Daß die Staatsregierung diesen Gesichtspunkt in den Vordergrund stellt, hängt mit der Natur des Gesetzentwurfes als Ausführungs-gesetz zum § 18 des Wasserstraßengesetzes zusammen.

Zu 2 ist in seinem ersten Satz unanfechtbar, so lange dies auf Kosten der Allgemeinheit geschieht; sofern aber, wie der zweite Satz erkennen läßt, dies zu Lasten anderer Interessenten am Kanalverkehr

gehen soll, ist dieser Grundsatz nicht zu billigen. Denn die Schleppleistung ist für alle Interessenten am Kanalverkehr die gleiche.

Zu 3 wird die Entwicklung des Ueberganges des Güterverkehrs auf den Kanal wesentlich erschweren, da naturgemäß namentlich in den ersten Jahren zahlreiche Leerfahrten vorkommen müssen und deshalb in der Uebergangszeit die Rahnmiete durch die stärkere Belastung dieser Leerfahrten entsprechend teurer werden wird.

Zu welchen Konsequenzen der nach diesen Grundsätzen aufgestellte Tarif (Druckf. Nr. 3 S. 70 als Anhang III abgedruckt) führt, ist im einzelnen dargelegt in einer an die beiden Häuser des Landtages gerichteten Eingabe des Schiffsahrtsvereins für den Dortmund-Ems-Kanal vom 15. März 1912.

In dankenswerter Weise haben nun die Vertreter der Staatsregierung in den Verhandlungen des Gesamtwasserstraßenbeirats zu dem Schlepplohntarif Erklärungen abgegeben, die teils einzelnen Wünschen der Interessenten voll Rechnung tragen, teils Entgegenkommen in Aussicht stellen.

Hiernach ist fallen gelassen die Absicht,

1. bei Berechnung der Entfernungen angefangene 5 Kilometer für voll zu rechnen (Druckf. Nr. 7 S. 224), und
2. für Leerfahrten des Schleppers von seiner jeweiligen Liegestelle bis zum Anfange der Schleppfahrt eine besondere Abgabe zu erheben. (Druckf. Nr. 7 S. 225).

Entgegenkommen ist in Aussicht gestellt:

1. für die Berechnung der Höhe des Zuschlages für Schleppleistungen über die festgesetzten Betriebsstunden hinaus (Druckf. Nr. 7 S. 227); hier war ein Zuschlag von 50 pCt. vorgesehen.
2. für die Berechnung der Gebühr bei kurzen Schleppleistungen (Druckf. Nr. 7 S. 230). Hier war eine Mindestentfernung von 30 Kilometern vorgesehen, die immer auch bei ganz kurzen Fahrten, selbst bei Fahrten von einem Hafen zum anderen zwecks Vervollständigung der Ladung, in Ansatz kommen sollte.
3. in bezug auf den sogenannten Rangierverkehr von einer Lösch- und Liegestelle zur anderen (ebenda).

Es wird abzuwarten sein, wie sich dies versprochene Entgegenkommen gestalten wird. Hier bleiben sonach zu erörtern die Einwendungen welche gemacht werden:

1. gegen Uebertragung der bei Bemessung der Kanalabgaben angewandten Grundsätze auf die Berechnung des Schlepplohns,
2. gegen die differenzielle Behandlung der Schleppleistungen auf der Strecke Rhein-Herne gegenüber den anderen Kanalstrecken,
3. gegen die starke Belastung der leergehenden Rähne.

Zu 1 wird mit Recht als eine Unbilligkeit empfunden, daß der Hauptteil des Schlepplohnes in einem prozentualen Zuschlag zu den Kanalabgaben besteht, also ebenso wie letztere nach einem westlichen und östlichen Verkehr, sowie nach 5 Güterklassen unterschiedlich behandelt wird, so daß der höchste Satz nahezu dreimal so hoch ist wie der niedrigste. Mit Recht wird darauf hingewiesen, daß der Schlepplohn sich nur nach der wirklichen Schleppleistung richten darf, alle anderen Grundlagen sind willkürlich, zumal die wirtschafts- und verkehrspolitischen Absichten des Wasserstraßengesetzes in der Abstufung der Kanalgebührensätze bereits volle Berücksichtigung finden. Eine Berufung auf die für die Tarifbildung bei den Staatseisenbahnen geltenden Grundsätze ist nicht stichhaltig, da diese das gesamte Betriebsmaterial vorhält und bei gewissen Güterarten viel höhere Selbstkosten hat.

Zu 2 ist im Tarif für die Strecke Rhein-Herne neben einem nach der Ladung zu berechnenden Zuschlag zu den Kanalabgaben (siehe zu 1) das Doppelte des für die anderen Kanalstrecken nach der Tragfähigkeit zu berechnenden Satzes vorgeesehen, trotzdem anerkannt werden muß, daß die Schleppleistung überall die gleiche ist. Von seiten der Staatsregierung ist in den Verhandlungen des Gesamtwasserstraßenbeirats (Druckf. Nr. 7 S. 229) allerdings darauf hingewiesen worden, daß die große Zahl der Schleusen (7) auf der Strecke Rhein-Herne gegenüber nur einer zwischen Herne und Hannover den Betrieb erheblich verteuert; demgegenüber muß aber doch beachtet werden, daß der Schlepplohn sich zusammensetzen soll aus diesem nach der Tragfähigkeit berechneten Satze und dem auf die effektive Ladung gelegten Zuschlage zu den Kanalabgabensätzen. Da diese auf dem Rhein-Herne-Kanal doppelt so hoch sind, wie auf den anderen Kanalstrecken, und sonach die gleiche Ladung auf dem Rhein-Herne-Kanal doppelt so hoch mit Schlepplohn belastet ist, als auf den anderen Kanalstrecken, so wird schon hiermit die mit der großen Schleusenzahl verbundene Betriebserschwerung ausreichend abgegolten werden.

Von einer Seite ist darauf hingewiesen worden, daß ein sachlicher Grund für die Berechnung des Schlepplohns nach der Tragfähigkeit nicht besteht. Denn die Schlepplleistung wird nicht durch die Tragfähigkeit des Rahns, sondern durch seine Ladung bedingt. Das natürliche wäre also, den Schlepplohn nach der Ladung zu errechnen, nicht einen Teil desselben nach der Tragfähigkeit, einen anderen nach der Ladung.

Unnatürlich aber ist es vor allem, einen Teil der Güter stärker zu belasten, um den Verkehr in anderen Gütern zu heben. Wie schon oben angedeutet, kann die im allgemeinen Interesse erwünschte Förderung des Verkehrs nicht zu Lasten einzelner Kreise des Erwerbslebens, sondern nur zu Lasten der Allgemeinheit gehen. Solche Maßnahmen müssen schon von der Staatskasse getragen werden, auch wenn dadurch die Rentabilität des Schlepplmonopols weiter wenigstens für eine gewisse Zeit geschmälert wird.

Zu 3. Die Leerfahrten sollten in der Uebergangszeit, wo sie ganz unvermeidbar sein werden, weil eben Rückfracht nicht immer erhältlich sein wird, wie schon oben angedeutet, im Interesse der Entwicklung des Verkehrs möglichst schonend behandelt werden. Es wäre deshalb dringend geboten, den leer fahrenden Schiffen eine erhebliche Ermäßigung zuzugestehen.

IV.

Die Selbstfahrer.

Druckf. von 1910: Nr. 8 S. 121, Nr. 10 S. 140, 141, Nr. 11 S. 146, 149, 156, 157; von 1911: Nr. 3 S. 40 ff., 44; von 1912: Nr. 5 S. 147 ff, Nr. 7 S. 221/22. Nr. 158 der Druckf. des Hauses der Abgeordneten von 1911 S. 70, 71.

Das Wasserstraßengesetz macht die Befahrung des Kanals durch Selbstfahrer (Schiffe mit eigener Triebkraft) von einer bei der Verwaltung einzuholenden besonderen Genehmigung abhängig.

Diesem Postulat gibt der § 2 des Entwurfs zum Schleppmonopolgesetz folgerichtig Ausdruck, nachdem in § 1 festgestellt ist, daß Fahrzeuge, die nicht von Menschen oder Tieren getreidelt werden oder nicht mit eigener Kraft fahren, nur mit der vom Staat vorzuhaltenden Schleppkraft fortbewegt werden dürfen.

Beide Bestimmungen schaffen kein neues Recht, sie können vielmehr nur als Wiederholung der im Wasserstraßengesetz festgelegten Grundlage der dem Ausführungsgesetz vorbehaltenen Vorschriften verstanden werden: wird die Feststellung des § 1 für notwendig gehalten, so kann auch der § 2 im logischen Zusammenhange nicht entbehrt werden.

Trotz dieser einfachen Sach- und Rechtslage ist über die Frage, ob dieser § 2 in das Gesetz hineingehört, lange im Gesamtwasserstraßenbeirat verhandelt worden; das Mitglied desselben, welches seinerzeit Berichterstatter der Kanalkommission gewesen war, beantragte Streichung dieses Paragraphen mit der Begründung, der Gesetzgeber habe dem Ausführungsgesetze lediglich die Bestimmungen über die Einrichtung des Schleppmonopols zugewiesen und habe in materieller Beziehung die Selbstfahrer in viel umfangreicherem Maße von dem Kanal ausschließen wollen, als dies mit dem § 2 zum Ausdruck gelange. (cf. besondere Druckf. Nr. 5 von 1912 S. 147 ff.) Nach seinen Ausführungen solle die Befahrung des Kanals durch Selbstfahrer nur ganz ausnahmsweise, wenn z. B.

einmal ein Selbstfahrer vom Rhein in die Weser fahren wolle oder wenn Feuerlöschhilfe nötig sei, gestattet sein, aber eine Zulassung von Selbstfahrern „zur Beförderung von Stück- und Gilgütern in gewissem Umfange“ sei nach dem Willen des Gesetzgebers unstatthaft. (Druckf. Nr. 11 von 1910 S. 156.)

Diese Ausführungen machten auf die Herren von der Staatsregierung einen solchen Eindruck, daß sie erklärten, im Gegensatz zur bisherigen Auffassung der Regierung müßten sie in der Rechtsfrage sich dieser Ansicht anschließen. (Druckf. von 1912 Nr. 5 S. 149, 151 und Nr. 7 S. 222 oben.) Indessen blieben die Regierungsvertreter bei dem praktischen Standpunkte stehen, daß es für den Stück- und Gilgutverkehr ohne Selbstfahrer nicht gehe, und daß deshalb die Zulassung einzelner Selbstfahrer widerruflich, also generell, nicht für jede einzelne Fahrt besonders, gestattet werden müsse. Uebrigens läge, wie in Druckf. Nr. 3 von 1911 S. 42 in der Einleitung zum Entwurf des Schleppmonopolgesetzes sehr bedeutsam hervorgehoben ist, die Ausdehnung des Monopolbetriebes auch auf diesen Zweig der Güterbeförderung in Rücksicht auf die mit demselben verbundene Notwendigkeit des Abschlusses von Frachtgeschäften außerhalb des Rahmens der dem Staat im Wasserstraßengesetz gestellten Aufgaben.

Der Gesamtwasserstraßenbeirat stellte sich mit überwiegender Mehrheit auf den Standpunkt, daß der § 2 unverändert im Entwurf stehen bleiben solle.

Die Industrie muß erwarten, daß die Staatsregierung etwaigen Versuchen, die Selbstfahrer weiteren Beschränkungen, als in § 2 des Entwurfs vorgesehen, zu unterwerfen, mit aller Entschiedenheit entgegentritt; sie hat die Zuversicht zur Einsicht der ausschlaggebenden Parteien des Hauses der Abgeordneten, daß sie den Erfordernissen des praktischen Lebens Rechnung tragen und der Regierung neue Verantwortlichkeiten, die mit dem Schleppmonopol nichts zu tun haben, dem Verkehr aber, nicht nur für die Industrie, sondern auch für andere Erwerbskreise, namentlich für die Landwirtschaft, verhängnisvolle Fesseln ersparen werden.

Die Industrie ist nicht kurzichtig genug, um sich auf den S. 148 der Druckf. Nr. 5 von 1912 zitierten Standpunkt zu stellen: „Mag die Kanalkommission das Schleppmonopol nur einrichten, dann richten wir die Selbstfahrer ein und haben die Schlepper nicht nötig.“ Wie überall, wird sie auch hier nüchtern rechnen, und die nüchterne Rechnung wird ergeben, daß die Massengüter, deren Beförderung ihr Interesse am Kanal ziemlich restlos umfaßt, wohlfeil im Selbstfahrer nicht transportiert werden können. Aber es bleiben eine

unendliche Menge von wirtschaftlichen Beziehungen, namentlich in wirtschaftlich hochentwickelten Gegenden, wie die hier in Frage stehenden es sind, übrig, die einen Sonderverkehr auf der Wasserstraße neben dem in erster Linie den Massengütern dienenden Schleppluge verlangen, daß eine staunenswerte Weltfremdheit dazu gehört, um diese Frage der Selbstfahrer, wie in der Kanalkommission geschehen zu sein scheint, als gänzliche Nebensache für den Verkehr zu betrachten.

Gerade auf diesem Gebiete ist die technische Entwicklung derartig im Fortschreiten begriffen, daß es volkswirtschaftlich das Verkehrste wäre, wollte der Gesetzgeber hier dem freien Wettbewerbe lähmend in die Arme greifen. Und das würde er tun, wenn er auch auf diesem Gebiete das Staatsmonopol durchführte. Wer sich für die technische Entwicklung und die Entwicklungsmöglichkeiten auf diesem Gebiet interessiert, der lese die kleine Schrift des Dr.-Ing. C. Claus „Schleppmonopol und Selbstfahrer auf dem Rhein-Wefer-Kanal“, Berlin bei W. Krain, 1910. In verkehrspolitischer Beziehung Besorgnisse aus der freien Konkurrenz auf diesem Gebiete herzuleiten, wäre aber schon deshalb verfehlt, weil es sich hier nicht um große industrielle Transporte handelt, die dem Eisenbahn- oder dem Schleppmonopol entzogen werden könnten, sondern um Transporte, die in erster Linie dem Mittelstande, namentlich auch in der Landwirtschaft, längs der Kanaltrasse zugute kämen. Es darf hier nur an die Lade- und Löschmöglichkeit an jeder beliebigen Stelle des Kanals mit den eigenen Hebevorrichtungen der Selbstfahrer erinnert werden, um aufzuzeigen, welche Bedeutung für die Hebung der Volkswohlfahrt gerade in diesen Kreisen der freien Entwicklung der Selbstfahrer zukommt. Daß dies indirekt auch der Industrie Nutzen bringt, wird kein vorurteilsfreier Industrieller leugnen wollen!

V.

**Einbeziehung des Dortmund-Ems-Kanals von Dortmund
bzw. Herne bis Bevergern in den Monopolbereich des
Rhein-Weser-Kanals auch für den Verkehr mit den
Emshäfen.**

Druckf. von 1910: Nr. 8 S. 118, 119, Nr. 10 S. 137 ff., Nr. 11
S. 147 ff.; von 1911: Nr. 3 S. 34, 37, 44; von 1912: Nr. 5 S. 129 ff.,
Nr. 7 S. 188 bis 221. Druckf. des Hauses der Abgeordneten von
1911 Nr. 158 S. 58 ff.

Die Staatsregierung vertritt den Standpunkt, daß durch den § 18 des Wasserstraßengesetzes auch auf dem südlichen Teile des Dortmund-Ems-Kanals von Dortmund bzw. Herne bis Bevergern der gesamte Schleppbetrieb, nicht nur für den Verkehr, welcher auf der durch das Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 geschaffenen neuen Kanallinie vom Rhein zur Weser und nach Hannover, sondern auch für den, welcher sich lediglich auf dem Dortmund-Ems-Kanal insonderheit von und zu den Emshäfen abwickelt, dem staatlichen Schleppmonopol unterstellt ist. Sie gründet diesen Standpunkt auf den Wortlaut des § 18, die mit der Einfügung desselben von der Kommission des Abgeordnetenhauses verfolgten finanz- und verkehrspolitischen Gesichtspunkte (cf. oben unter I.) und den Wortlaut des § 1 des Gesetzes vom 9. Juli 1886, betreffend die Herstellung des Dortmund-Ems-Kanals (G. S. S. 207), in welchem der letztere als ein Teil eines Rhein-Elbe-Kanals bezeichnet wird. Tatsächlich wird angeführt, daß die Strecke des bestehenden Dortmund-Ems-Kanals vom Eintritt des neuen westlichen Kanals (Rhein-Herne-Kanal) 3 Kilometer östlich von Herne bis zu dem bei Bevergern stattfindenden Eintritt des neuen östlichen Kanals (Bevergern-Weser-Hannover-Kanal) in jenen bestehenden Dortmund-Ems-Kanal das Mittelglied des Rhein-Weser-Hannover-Kanals bilde und deshalb als solches räumlich nicht aus dem Monopolbereiche ausgeschieden werden

könne. Die Staatsregierung hält aber eine klare Abgrenzung in dem Entwurf zum Schleppmonopolgesetz für notwendig, da in den Verhandlungen der Kommission „Zweifel über die gehegten Absichten zum Ausdruck gebracht worden sind“ (Druckf. Nr. 158 S. 58, Nr. 8 von 1910 S. 118), und hat zu dem Zwecke in § 1 Satz 2 neben anderen auch die Anschlüsse nach Herne und Dortmund als Zweigkanäle (im Sinne des § 18 des Gesetzes) bezeichnet.

Nun hat sich auf dem Dortmund-Ems-Kanal in den letzten 10 Jahren ein überraschend lebhafter Verkehr entwickelt, der im Jahre 1911 bereits annähernd 4 Millionen Tonnen beförderter Gütermengen erreicht hatte. Dieser Verkehr wird in der Hauptsache gegenwärtig von ausgezeichnet organisiertem, privatem Schlepplienst bewältigt, und dieser private Schlepplienst soll nun für den genannten südlichen Teil des Dortmund-Ems-Kanals völlig ausgeschaltet werden, ist aber für den nördlichen Teil desselben ab Bevergern bis zu den Emshäfen nicht zu entbehren, da dieser Teil des Kanals vom staatlichen Monopolbetrieb freibleibt.

Die Staatsregierung machte in ihren Darlegungen kein Gehehl daraus (Druckf. Nr. 158 S. 58, 59; Nr. 8 S. 118, 119; Nr. 3 S. 37 bis 40.), daß die Durchführung ihrer Rechtsauffassung zu Unbilligkeiten gegenüber den Interessenten am Dortmund-Ems-Kanal führen muß, und stellte deshalb in den „Unterlagen“ (Druckf. N. 8 S. 119) zur Erwägung, ob nicht die vorhandenen Härten bereits dann „wesentlich gemildert werden würden, wenn im Gesetze ausgesprochen würde, daß Fahrzeuge, die auf einer Reise nur den Dortmund-Ems-Kanal berühren, während einer auf etwa 10 Jahre zu bemessenden Uebergangszeit von dem Zwange befreit werden, sich der staatlichen Schlepplhilfe zu bedienen. Des weiteren könnte der Staatsregierung noch die Ermächtigung gegeben werden, über den 10jährigen Zeitraum hinaus die Freilassung im Verwaltungswege zuzugestehen, sofern die Praxis hiergegen Bedenken nicht erhebt.“

Die Interessenten, in erster Linie die rheinisch-westfälische Industrie und der westfälische Provinzial-Landtag, bestreiten, gestützt auf Rechts- und technische Gutachten, die Zulässigkeit der Unterstellung des inredestehenden Teiles des Dortmund-Ems-Kanals unter das Schleppmonopol, ohne natürlich dem Staat das Recht auf den Ausschluß privater Unternehmer vom Schlepplienst für den durchgehenden Rhein-Weser-Kanalverkehr versagen zu wollen: Das, was der Staat, wie vorstehend ausgeführt, als einen auf Zeit beschränkten ausnahmsweisen Uebergangszustand zuzugestehen will, fordern sie ohne jede Einschränkung als ihr gutes Recht.

Die diesbezüglichen Ausführungen des Geh. Bergrat Kleine-Dortmund in der Sitzung des Gesamtwasserstraßenbeirats vom 23. März 1912 sind im Anhang II abgedruckt. (Druckf. Nr. 7 S. 193 ff.)

Sehr beachtlich ist, daß der westfälische Provinzial-Landtag wiederholt insonderheit in einer sehr eindrucksvollen, einmütigen Kundgebung durch Beschluß vom 17. März 1911 jener Auffassung der Staatsregierung entgegentrat und daran festgehalten hat, daß der Verkehr zwischen Stationen des Dortmund (Herne)-Ems-Kanals im Interesse des Staates, der Garantieverbände und der aufblühenden Schifffahrt vom staatlichen Schleppmonopol befreit bleiben müsse. Der Provinzial-Landtag hat demzufolge beantragt, daß das Gesetz vom 1. April 1905, das bei der Uebernahme der Verpflichtungen der Garantieverbände als gesetzliche Grundlage gedient hat, nicht durch Ausdehnung des Schleppmonopols auf den Verkehr des Dortmund-Ems-Häfen-Kanals geändert werde. Dieser Beschluß ist einstimmig gefaßt worden nach einer lebhaften Erörterung des Sachverhalts, an der sich Redner aus allen Bevölkerungskreisen der Provinz, Vertreter der Landwirtschaft, der Industrie und der Städte, alle in gleichem Sinne beteiligt haben, insonderheit der Abgeordnete Herold, der als Mitglied der Kanal-Kommission am Zustandekommen des Gesetzes regen Anteil gehabt hat, Tatsachen, denen eine gewichtige Bedeutung nicht abgesprochen werden kann.

Im Gesamtwasserstraßenbeirat wurde in sehr eingehender Debatte der Rechtsauffassung der Interessenten am Dortmund-Ems-Kanal von seiten mehrerer Mitglieder, welche, aus den Reihen der Zentrums- und der konservativen Partei, der Kanal-Kommission des Abgeordnetenhauses angehört haben, auf das entschiedenste entgegneten, von diesen Herren aber, unter ihnen auch von Dr. am Zehnhoff, dem geistigen Urheber des Schleppmonopols und Berichterstatter der Kommission, anerkannt, daß ein Weg zum Ausgleich der unbestritten vorhandenen Härten gefunden werden müsse. Auf die Einzelheiten kann hier nicht eingegangen werden, die Verhandlungen finden sich in den Druckfachen von 1912 Nr. 5 S. 129 bis 147 und Nr. 7 S. 188—221.

Ein der Anregung der Regierung entsprechender Vermittlungsantrag kam nicht zur Abstimmung, da der eingangs dieses Abschnittes erwähnte Satz 2 des § 1 der Regierungsvorlage abgelehnt wurde. Dagegen fand folgender Antrag mit erheblicher Stimmenmehrheit Annahme:

Der Gesamtwasserstraßenbeirat ist der Ansicht, daß

- a) nach dem Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 der Verkehr zwischen Stationen des Dortmund-Ems-Kanals vom staatlichen Schleppmonopol befreit bleiben sollte,
- b) falls dies nicht als zutreffend erachtet werden sollte, die Befreiung dieses Verkehrs vom Monopol im Interesse des Staates, der Garantieverbände und der Schifffahrt notwendig ist.

So hat der Gesamtwasserstraßenbeirat, um mit den Worten der Regierungsvorlage zu reden (Druckf. Nr. 3 S. 40), „nunmehr endgültig dazu gutachtlich Stellung genommen, . . . in welcher Weise die besonderen Verhältnisse, wie sie nach übereinstimmender Auffassung aller Teile bei der Anwendung des Schleppmonopoles auf die in den Rhein-Weiser-Kanal fallende Strecke des Dortmund-Ems-Kanals ohne Zweifel entstehen, zu würdigen bleiben“.

Mit dieser gutachtlichen Stellungnahme hat der Gesamtwasserstraßenbeirat nicht nur der Staatsregierung und dem preußischen Landtage seine von der Ansicht der Staatsregierung abweichende Auffassung klargelegt und damit eine Klärung über den Sinn des § 18 des Wasserstraßengesetzes im Landtage erforderlich gemacht, er hat darüber hinaus auch zu erkennen gegeben, daß, wie auch der § 18 a. a. O. aufzufassen ist, im öffentlichen Interesse eventuell im Wege der Gesetzesänderung die der dauernden Beibehaltung des freien Verkehrs zwischen den Stationen des Dortmund-Ems-Kanals etwa entgegenstehenden Hindernisse beseitigt werden müssen. Einer solchen etwaigen Gesetzesänderung würde nicht der Einwand entgegengehalten werden können, es werde mit ihr das Schleppmonopol an sich und damit das die Grundlage des Wasserstraßengesetzes bildende Kompromiß berührt; denn das Schleppmonopol auf der Kanallinie selbst würde durch eine dem oben wiedergegebenen Gutachten des Wasserstraßenbeirats entsprechende Gesetzesänderung ebensowenig berührt werden, wie durch die von der Staatsregierung und von den begeistertsten Anhängern des Schleppmonopols gutgeheißenen, gleichfalls nur im Wege der Gesetzesänderung zu ermöglichende Suspendierung des staatlichen Schleppbetriebes auf Zeit.

Die sachlichen Gründe, welche zwingend für die bedingungslose Befreiung des Eigenverkehrs des Dortmund-Ems-Kanals von dem staatlichen Schleppezwange sprechen, sind in den Ausführungen

des Geh. Bergrat Kleine (Anhang II) erschöpfend dargelegt. Besonders hervorgehoben sei hier nur, wie auch für den Fall, daß der staatliche Schleppbetrieb einmal nicht mehr mit Schleppdampfern, sondern mit elektrischer Kraftübertragung besorgt werden sollte, technische Schwierigkeiten aus dem Nebeneinander von staatlichem elektrischem Betrieb und privatem Dampferschleppdienst nicht zu besorgen sein werden. Denn der Kanal ist so breit angelegt, daß Schiffe in den zugelassenen Dimensionen aneinander, sowohl begegnend wie überholend, vorbeifahren können.

Die Interessenten glauben bestimmt erwarten zu dürfen, daß diesen ihren gerechten Wünschen in vollem Umfange bei der Verabschiedung des Gesetzesentwurfs über das Schleppmonopol Rechnung getragen werden wird. Sie vertrauen, in Rücksicht auf das einmütige Eintreten des westfälischen Provinzial-Landtages für ihre auf Recht und Billigkeit beruhende Forderung, sowie in Rücksicht darauf, daß Verlegenheiten durch die Freigabe des Eigenverkehrs des Dortmund-Ems-Kanals für die Durchführung des einheitlichen staatlichen Schleppdienstes auf dem Rhein-Weser-Kanal nicht erwachsen können, daß die Staatsregierung sich entschließt, den kleinen Schritt von der Freigabe des Verkehrs auf Zeit bis zur Freigabe ohne zeitliche Begrenzung zu tun, und daß auch der preussische Landtag den besonderen Verhältnissen des vorliegenden Falles, insonderheit der überraschenden Zunahme des Verkehrs zwischen dem Industrieviertel und den Emshäfen die im Interesse der Erhaltung und weiteren Förderung dieses Verkehrs und damit im Staatsinteresse erforderliche durchgreifende Berücksichtigung zuteil werden läßt. Es kann dies um so mehr erwartet werden, als die Einführung des Monopols auf den östlichen Wasserstraßen der Monarchie gerade deshalb unterblieben ist, weil man sich scheute, in den vorhandenen Verkehr einzugreifen, weil man berechnigte Interessen nicht verletzen wollte.

VI.

Zusammenfassung.

1. Das Schleppmonopol, mit dem ein „eisenbahnmäßiger Betrieb“ nach der Ansicht der Mehrheitsparteien des preußischen Abgeordnetenhauses auch auf der neu zu bauenden Wasserstraße, dem Rhein=Wefer-Kanal mit seinen Zweiganälen und dem Anschluß nach Hannover, erzielt werden sollte, ist die Grundlage des Zustandekommens des Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 gewesen.

2. Man wird deshalb mit demselben sich abfinden müssen, obgleich der erhoffte „eisenbahnmäßige Betrieb“ auf der Wasserstraße sich nicht wird erreichen lassen.

3. Trotzdem die von der Königl. Staatsregierung mit größtem Nachdruck verfolgte und auch von dem Gesamtwasserstraßenbeirat in seiner überwiegenden Mehrheit, nicht nur von Industriellen, Reedern und Handelstreibenden, sondern auch aus den Kreisen der Landwirtschaft gebilligte Verpachtung des Monopols auf längere Zeit an einen Generalunternehmer sich nicht durchführen läßt, darf der Gedanke, auf einem ähnlichen Wege das ausgleichende Moment für die bestehenden Gegensätze und Schwierigkeiten zu finden, nicht aufgegeben werden. Es könnte in dieser Beziehung die Ueberlassung des Monopols an die Allgemeinheit unter voller Wahrung der staatlichen Tarifhoheit bei Erhebung einer mäßigen Abgabe zum freien Wettbewerb für einen längeren Zeitraum oder auch ohne Zeitbestimmung in Frage kommen. Hiermit wäre für die Staatsregierung der große Vorteil verbunden, daß sie für die Zeit der Entwicklung des Verkehrs von dem mit der Ausübung des Monopols verbundenen Risiko und der damit ihr auferlegten Verantwortung für ihr bis dahin fremde Geschäfte befreit bleiben würde.

4. Die Schleppordnung geht mit Recht davon aus, daß der Monopolinhaber nur mit eigenen Betriebsmitteln arbeiten kann; deshalb stattet sie ihn mit weitestgehenden Rechten gegenüber dem Schiffer aus. Diese sind aber geeignet, den Betrieb schwerfällig zu gestalten und für die Interessenten bis zur Unwirtschaftlichkeit zu

verteuern. Um diesem Uebelstande entgegenzuwirken, würden ganz außerordentliche Reserven an Betriebsmitteln bereitzuhalten sein; die Staatsregierung würde also unwirtschaftlich arbeiten müssen, um die Einzelnen und damit die Gesamtwirtschaft vor wirtschaftlichem Schaden zu bewahren.

5. Der Schlepplohn darf sich nur nach der wirklichen Schleppleistung richten. Alle anderen Grundlagen sind willkürlich, zumal die wirtschafts- und verkehrspolitischen Absichten des Wasserstraßengesetzes in der Abstufung der Kanalgebührensätze bereits volle Berücksichtigung finden. Es wird deshalb billigerweise auch für die Berechnung des Schlepplohns die Tragfähigkeit des Rahnes auszuscheiden und nur das Gewicht der Ladung zugrunde zu legen sein, und zwar für den westlichen Verkehr nach dem gleichen Satze wie für den östlichen.

Für leer fahrende Rähne darf nur ein geringer Bruchteil des für beladene geltenden Satzes, etwa ein Sechstel bis ein Viertel desselben, erhoben werden.

6. Im Interesse des Verkehrs ist die Zulassung der Selbstfahrer (Schiffe mit eigener Triebkraft), namentlich zur Bewältigung des Stück- und Gilgutverkehrs, aber auch darüber hinaus, unbedingtes Erfordernis. Es muß erwartet werden, daß die Staatsregierung an dem Sinn und Wortlaut des § 2 des Entwurfs zum Schleppmonopolgesetz in der dem Gesamtwasserstraßenbeirat vorgelegten Fassung festhält und weitere Einschränkungen des Verkehrs der Selbstfahrer keinesfalls zuläßt.

7. Der Verkehr zwischen den Stationen des Dortmund (Herne)-Ems-Kanals, insbesondere von und zu den Emshäfen, muß bedingungslos und ohne Zeitbeschränkung von dem Schleppmonopol freigelassen werden. Sollte die Mehrheit des Abgeordnetenhauses den § 18 des Wasserstraßengesetzes dahin auslegen, daß dieser Verkehr dem Schleppmonopol unterstellt ist, so wird erwartet, daß diese gesetzliche Bestimmung einer entsprechenden Abänderung unterzogen wird.

Anhang I.

Schreiben der Handelskammer in Duisburg vom 21. März 1912.

An

die Herren Mitglieder des Wasserstraßenbeirates!

Betrifft:

Schleppmonopol auf dem
Rhein-Hannover-Kanal.

Wir erlauben uns hiermit Ihre Aufmerksamkeit auf eine „Zum Schleppmonopol“ überschriebene Mitteilung, der wir in der „Kölnischen Zeitung“ begegnet sind, ergebenst zu lenken.

Ohne aus unserer Ueberzeugung, daß die Einführung des Schleppmonopols auf den neuen Wasserstraßen unzuweckmäßig ist und verkehrshemmend wirken wird, ein Gehl zu machen, haben wir den Eindruck, daß die in der beigelegten Mitteilung vorgeschlagene Art der Ausübung des Schleppmonopols das „ausgleichende Moment“ werden kann, das die königliche Staatsregierung mit der im Jahre 1910 vorgeschlagenen Verpachtung des Monopols an eine Unternehmergeellschaft gefunden zu haben glaubte. Die Verpachtung an eine Gesellschaft verbot sich, weil in dieser nicht die Gesamtheit der Kanalinteressenten hätte vertreten sein können. Jedenfalls war die Möglichkeit, daß die immerhin eng begrenzte Zahl der Gesellschafter bei der Ausübung des Monopols vor den vielen übrigen Frachtbeteiligten sich Vorteile zuzuwenden gewußt hätte, nicht von der Hand zu weisen. Mit besonderer Besorgnis haben die Kleinschiffer dem Gedanken der Verpachtung des Monopols an eine Unternehmergeellschaft gegenüber gestanden. Sie befürchteten, daß mit dem Schleppbetrieb der Gesellschaft der Kahnbetrieb vereinigt würde und dadurch der Monopolunternehmer in die Lage käme, die Partikulierschiffer von der Befahrung des Rhein-Hannover-Kanals tatsächlich auszuschließen und ihnen bei durchgehenden Transporten mit seiner Kanalflotte auf dem Rhein den schärfsten Wettbewerb zu bereiten.

Ganz anders ist offenbar die Verpachtung des Schleppmonopols nach der Mitteilung der „Kölnischen Zeitung“ gedacht. Danach würde die Möglichkeit der Entstehung eines privaten Betriebsmonopols ausgeschlossen sein und die sozialen Bedenken, die früher gegen die Verpachtung bestanden, wären somit gegenstandslos. In

wirtschaftlicher Hinsicht würde die Gleichberechtigung aller am Kanalverkehr Beteiligten erreicht. Zudem würde der Staat, für den die Eigen-Ausführung des Schleppbetriebes u. G. eine recht schwierige und jedenfalls in den ersten Jahren mit großem Risiko verbundene Aufgabe wäre, nicht als Unternehmer aufzutreten brauchen. Ohne Aufwendung von Kapital und ohne Vermehrung des Beamtenkörpers würde er in die Lage versetzt, unter voller Aufrechterhaltung seiner Tarifhoheit die Vorteile des Schleppmonopols zu genießen; sie beständen in sicheren Einnahmen. Mehr aber wird der Staat auch bei der Eigen-Ausübung des Monopols nicht für sich erreichen können.

Die bisher ausgesprochene Annahme, daß der Staat mit dem Schleppmonopol den Interessenten einen regelmäßigen und stetigen Betrieb mit bestimmten Lieferfristen und festen Frachtsätzen gewährleisten könne, ist offenbar unzutreffend. Bei der Eigenart der namentlich im Verkehr mit dem Rhein von Wind, Wetter und Wasserstand sowie von den Fahrzeiten der Seedampfer abhängigen Kanalschiffahrt lassen sich selbst bei Einführung der elektrischen Dreidelei bestimmte Lieferfristen im Kanal nicht einhalten. Ebenso wenig würden sich feste Frachten ergeben können, da die Kanalabgaben und der Schlepplohn ja nur einen Teil der Fracht ausmachen, während ein Hauptbestandteil der Fracht, nämlich die Rahnmiete, stets mit dem Spiel von Angebot und Nachfrage im Schiffsraum schwanken und daher feste Frachtsätze ausschließen würde. Die vom Staat mit dem Schleppmonopol erstrebte Einnahme könnte aber in der Weise erzielt werden, daß jeder auf dem Kanal verkehrende Schlepper beispielsweise eine nach seiner tonnenkilometrischen Leistung bemessene Monopolgebühr zu entrichten hätte. Bei Festsetzung einer solchen Gebühr auf 0,01 Pf. pro Tonnenkilometer würde der Staat von vornherein einen beträchtlichen und mit steigendem Verkehr erheblich zunehmenden Gewinn vom Schleppmonopol haben, während er bei der Eigen-Ausübung, so hoch er auch die Schlepptsätze ansetzt, mit Verlusten zu rechnen hat.

Den Interessenten würde mit der Monopolgebühr allerdings eine neue, bei den hohen Kanalabgaben gewiß drückende Last auferlegt werden. Wir zweifeln indes nicht daran, daß die Mehrzahl von ihnen, wenn auch mit Widerwillen, eine derartige Monopolgebühr bei ungebundenem Verkehr eher in Kauf nimmt als den staatlichen Zwangsschleppbetrieb.

Der Präsident:

(gez.) Weber.

Der Syndikus:

(gez.) Schröter.

Anhang II.

Rede des Geh. Bergrat Kleine, gehalten in der Sitzung des Gesamtwasserstraßenbeirats am 23. März 1912.

Der entgegenkommende Vorschlag des Herrn Geheimrat am Zehn-
hoff ist für die Industrie nicht annehmbar. Eine große Industrie kann sich
eben nicht auf wenige Jahre einrichten. In bezug auf die Bedeutung
des § 18 bin ich durchaus anderer Ansicht. Nach diesem Paragraphen
ist der Verkehr auf den neuen Wasserstraßen zweifellos dem Schlepp-
monopol unterworfen und ebenso derjenige Verkehr, der von einer der
neuen Wasserstraßen auf eine andere neue Wasserstraße übergeht, nicht
aber der alte Verkehr. Das Gesetz, welches den Dortmund-Ems-
Kanal schuf, wurde eingebracht in der Absicht, die Industrie des Ruhr-
bezirks mit einem deutschen Nordseehafen, mit Emden, zu verbinden
und von den ausländischen Häfen, Rotterdam und Antwerpen, möglichst
unabhängig zu machen. Die Vorschrift, daß der Dortmund-Ems-
Kanal ein Teil der großen Wasser Verbindung vom Rhein zur Weser
und Elbe sein solle, wurde in das Gesetz nur deshalb hineingebracht,
um überhaupt festzulegen, daß diese große Wasserstraße gebaut werden
sollte. Gegner des Kanals behaupteten damals zwar, der Dortmund-
Ems-Kanal werde niemals Bedeutung erlangen. Denn einmal sei die
Wasserstraße von Rotterdam bis Duisburg-Ruhrort um etwa 100 km
kürzer als der Weg von Emden nach Dortmund, und zweitens gestatte
der Rhein sehr viel größeren Schiffen den Verkehr; je größer aber
die Schiffe sind, desto billiger stellen sich die Transportkosten. Vor
allen Dingen verkehren aber in Rotterdam viele große Schiffahrts-
linien, deren Schiffe dort immer Rückfracht finden, während der Hafen
Emden damals keinen irgendwie nennenswerten Verkehr aufzuweisen
hatte. So lange Emden preußisch war, namentlich unter dem Großen
Kurfürsten, war sehr viel für den Emdener Hafen geschehen; er hatte
damals für den Verkehr eine große Bedeutung. Als aber Emden

hannoversch wurde, geschah nichts mehr für Verbesserung der Hafenverhältnisse, so daß der Verkehr zurückging. Erst als Emden wieder zu Preußen gekommen war, wurden erneut große Aufwendungen für den Hafen und für dessen Verbindung mit dem Hinterlande durch Bau des Dortmund-Ems-Kanals gemacht. Zur Nutzbarmachung dieses Kanals wurde dann von der Industrie und den beteiligten Städten die Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft gegründet. Ferner bauten die beteiligten Städte, insbesondere Dortmund und Münster, große Häfen. Endlich gestaltete der Staat den Hafen in Emden in vorzüglicher Weise aus, versah ihn mit ausgezeichneten Entlade- und Beladevorrichtungen und schuf vom Hafen Emden bis zur See eine Seeschiffahrtstraße von 10 m Tiefe, so daß Emden dadurch einen besseren Zugang erhielt als irgend ein anderer deutscher Nordseehafen. Hierbei sei bemerkt, daß der damalige Finanzminister v. Miquel das Geld für den Ausbau der Emdener Hafenanlage nur unter der Bedingung bewilligte, daß die ganzen Einrichtungen an eine private Gesellschaft verpachtet würden. Er ging dabei von dem ganz richtigen Gesichtspunkt aus, daß der Staat zur Verwaltung derartiger Sachen nicht gut geeignet wäre. Das ist keineswegs ein Vorwurf für die Beamten, das liegt in den Verhältnissen. Bei den Städten liegt die Sache zwar etwas besser als beim Staat, aber auch sie sind nicht in der Lage, mit der Industrie zu konkurrieren.

Durch Zusammenwirken des Staates, der Städte und der Interessenten ist es mit außerordentlicher Mühe gelungen, auf dem Dortmund-Ems-Kanal, der früher vielfach nur für die Entenjagd geeignet gehalten wurde, einen sehr lebhaften Verkehr zu entwickeln. Im Jahre 1910 betrug der Gesamtverkehr bereits 3 162 675 t, im Jahre 1911 sogar 3 828 491 t. In einem Jahre ist demnach der Verkehr um 660 000 t gestiegen, und zwar in einem Jahre, in dem auf der Oder und der Elbe die Schifffahrt wegen der großen Dürre lange Zeit hindurch vollkommen eingestellt war. Die Befürchtungen gewisser Kreise, daß der Kanal sich nicht immer mit dem nötigen Wasser werde versorgen lassen, haben sich erfreulicherweise, wie nebenbei bemerkt sei, nicht bewahrheitet. Wir haben im ganzen Vorjahre nicht einen einzigen Tag wegen Mangels an Wasser die Schifffahrt einzustellen brauchen.

Die Besorgnis vor einem Privatmonopol ist unbegründet. Ein solches hätte sich in erster Linie auf dem Dortmund-Ems-Kanal herausbilden müssen; denn die Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft wurde von der ganzen Industrie und von den Städten gestützt und vom Staate dadurch gefördert, daß sie den Betrieb der Emdener Hafens-

anlagen erhielt. Trotzdem entstanden nach fünf Jahren, als die Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft anfang zu verdienen, neue Transportgesellschaften. Bei Erlass des Wasserstraßengesetzes hat niemand von uns daran gedacht, daß der bereits bestehende Verkehr des Dortmund-Ems-Kanals auf der Strecke Herne—Bevergern in das Schleppmonopol hineingenommen werden solle. Wie diese Absicht der Staatsregierung bekannt wurde, erhob sich von allen Interessenten der lebhafteste Widerspruch, zunächst natürlich von den Schiffahrtsinteressenten. Diesem Protest schlossen sich die interessierten Handelskammern an, ferner die Städte Dortmund, Münster, Emden und der Provinziallandtag der Provinz Westfalen, der sich einstimmig für Freilassung jenes Verkehrs aussprach.

Sämtliche Interessenten sind davon überzeugt, daß eine Ausdehnung des Schleppmonopols auf den alten Verkehr des Dortmund-Ems-Kanals diesen Verkehr vollständig vernichten würde. In allen diesbezüglichen Eingaben ist dies ausführlich begründet. Insbesondere hat die Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft eine Rechnung über ihre Benachteiligung aufgestellt. Vor Bekanntwerden der Schleppmonopolvorlage wurde dieser Nachteil auf 85 375 M. jährlich ermittelt. Jetzt schätzt die Gesellschaft ihren Verlust auf 115 373 M. Die Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft hatte im Jahre 1909 einen Rohgewinn von 249 543 M. erzielt, der aber keineswegs bei der Reederei verdient ist. Denn die Gesellschaft hat gleichzeitig eine ganz erhebliche Stauerei in Emden und eine große Kohlenhandlung. Sie verkauft nicht bloß die Bunkerkohlen an die dort ladenden Dampfschiffe, sondern macht auch überseeische Geschäfte; zu diesem Zweck ist ein Schiff fest gechartert, das regelmäßig nach Italien und dem Mittelmeer Kohlen bringt. Bei der Reederei ist nur ein Drittel des Verdienstes erzielt, nämlich 86 132 M. Die Gesellschaft würde also bei Vorhandensein des Schleppmonopols im Jahre 1909 bei der Reederei mit einem Rohverlust von 30 000 M. abgeschlossen haben. Dazu kommen noch mindestens die 45 000 M. betragenden notwendigen Rücklagen in den Selbstversicherungsfonds, die unbedingt der Reederei zur Last gelegt werden müssen, so daß die Gesellschaft im Jahre 1909 bei der Reederei mit einem Verluste von 75 000 M. abgeschlossen hätte. Sie werden anerkennen, daß es bei solchen Verhältnissen ganz unmöglich ist, den Betrieb aufrechtzuerhalten.

Der Schiffahrt-Verein hat allen Mitgliedern des Gesamt-Wasserstraßenbeirats eine Denkschrift zugesandt, in der nachgewiesen wird, daß unter Umständen der Schlepplohn auf der Strecke Herne—Bevergern nicht 0,14, sondern 0,24 Pf. betragen wird, also $\frac{1}{10}$ Pf. / tkm mehr.

Das scheint sehr wenig, bedeutet aber bei einer Jahresleistung von 800 000 000 tkm eine Belastung der Gesellschaft um 800 000 M. Bei diesen Mehrbelastungen müßten die Gesellschaften damit rechnen, daß sie ihren Betrieb auf dem Dortmund-Ems-Kanal nicht mehr werden aufrechterhalten können. Tatsächlich haben sie in den letzten Jahren schon neue Dampfer und neue Rähne nur in sehr geringem Maße angeschafft. Die neu beschafften Fahrzeuge sind darauf eingerichtet, daß sie auch auf dem Rhein verkehren können; man hat also vor, sich vom Dortmund-Ems-Kanal loszumachen und auf den Rhein überzugehen. Dabei werden die Gesellschaften allerdings großen Schaden haben; denn weder Dampfer noch Schleppfähne sind für den Rheindienst voll geeignet.

Aus alledem geht hervor, daß die Ausdehnung des Schleppmonopols auf den bestehenden Verkehr der Strecke Herne—Bevergern von ganz außerordentlicher Bedeutung ist. Die Provinz hat darum Gutachten von dem Professor Flamm und von dem Justizrat v. Gordon eingezogen. Die Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft, der die Sache direkt ans Leben geht, hat sich den anerkannt größten Staatsrechtslehrer, den Professor Laband, ausgesucht. Alle Gutachter kommen zu der Ansicht, daß weder nach dem Wortlaute noch nach dem Sinne des § 18 des Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 das Schleppmonopol auf den bisherigen Verkehr Anwendung findet. Auf die vorgebrachten juristischen Gründe will ich nicht eingehen; das wird Sache des Abgeordnetenhanfes sein. Wir haben uns bloß mit den wirtschaftlichen Fragen zu befassen. Dafür ist das Gutachten des Professors Flamm von großer Bedeutung, das mit folgenden Worten schließt:

Zusammenfassend gebe ich mein Urteil dahin ab, daß ein staatlicher Monopolbetrieb der mechanischen Schlepperei, insbesondere auch in der Form der elektrischen Treidelei, für die Strecke Herne—Bevergern des Dortmund-Ems-Kanals die Fortdauer der jetzigen freien Schifffahrt durch Schlepperei absolut nicht ausschließt, daß es vielmehr als eine technisch durch nichts begründete und gerechtfertigte Maßnahme bezeichnet werden müßte, wenn man den freien Verkehr zugunsten des Monopolverkehrs beseitigen wollte, und daß das Fortbestehen dieser freien Schifffahrt dem Dortmund-Ems-Kanal diejenige Elastizität gegenüber den Transportbedürfnissen gewährt, deren er im Hinblick auf die scharfe ausländische Konkurrenz auf das dringendste bedarf.

Das ist ein rein sachliches technisches Gutachten, dem sich alle Kenner des Dortmund = Ems = Kanals anschließen dürften. Die Behauptung, daß elektrische Treiderei die private Schlepperei ausschließt, wird dadurch hinfällig.

Um nachzuweisen, daß bei Erlaß des Wasserstraßengesetzes nicht die Absicht bestand, das Monopol auf den alten Verkehr auszudehnen, verweise ich auf die in der Ausschußsitzung vorgelesenen Äußerungen. Stets war nur vom neuen Verkehr die Rede. Die Frage, ob der neue, die Strecke Herne — Bevergern mitbenutzende Verkehr dem Schleppmonopol unterworfen werden sollte, ist entschieden durch das Wort „einheitlich“.

Herr Geheimrat am ZehnhoFF hat bei Beratung des Wasserstraßengesetzes ferner gesagt, es wäre notwendig, das Schleppmonopol sofort einzuführen, weil sich sonst neue Betriebe entwickeln würden, die man gegebenenfalls später mit großen Kosten enteignen müßte. Wenn jemals an ein Verbot des privaten Schleppbetriebes auf der Strecke Herne — Bevergern gedacht worden wäre, dann hätte unbedingt eine Vorschrift über Schadloshaltung der geschädigten Privatinteressenten in den § 18 des Gesetzes aufgenommen werden müssen, da die Geschädigten sonst keinerlei gesetzlichen Anspruch auf Entschädigung haben würden. Die Kanalkommission hat das aber nicht getan.

Die Ausdehnung des Schleppmonopols auf den bestehenden Verkehr des Dortmund = Ems = Kanals ohne Entschädigung würde aber auch den Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts widersprechen. Denn in § 74 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht, der durch Artikel 109 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch aufrechterhalten ist, heißt es:

Einzelne Rechte und Vorteile der Mitglieder des Staates müssen den Rechten und Pflichten zur Beförderung des gemeinschaftlichen Wohls, wenn zwischen beiden ein wirklicher Widerspruch (Kollision) eintritt, nachstehen.

§ 75 lautet:

Dagegen ist der Staat denjenigen, welcher seine besonderen Rechte und Vorteile dem Wohle des gemeinen Wesens aufzuopfern genötigt wird, zu entschädigen gehalten.

Im vorliegenden Falle kann demnach nach § 74 nicht enteignet werden; denn Staats- und Privatbetrieb können ganz gut nebeneinander bestehen. Sollte aber trotzdem eine Kollision im Sinne des § 74 a. a. O. angenommen werden, so müßte der Geschädigte wenigstens seine Entschädigung erhalten. Daß die Gesellschaften

geschädigt werden, ist in den „Unterlagen“ anerkannt. Soll aber eine Entschädigung gezahlt werden, so müßte das unbedingt in dem Gesetze zum Ausdruck kommen. Da das nicht geschehen ist, kann man als bewiesen ansehen, daß diejenigen, die dem Gesetze zugestimmt haben, auch nicht der Ansicht waren, daß das Gesetz auf den alten Verkehr ausgedehnt werden sollte.

Ferner hat der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten, als es sich um die Frage handelte, ob auf dem Großschiffahrtwege Berlin—Stettin das Schleppmonopol eingeführt werden sollte, wiederholt ausgesprochen, das gehe nicht, weil dann wohlberechtigte Interessen verletzt würden. Auf den neuen Wasserstraßen im Westen ständen der Einführung des Monopols aber berechnete Interessen nicht entgegen.

Damals betrug der Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal etwas über 1 Million Tonnen. Das war dem Herrn Minister sicher bekannt. Wenn er nun ausdrücklich mehrfach erklärt hat: Berechnete Interessen ständen der Einführung des Monopols nicht entgegen, dann ist er doch damals zweifellos der Ansicht gewesen, das Monopol erstreckte sich nur auf den neuen Verkehr und nicht auf den alten.

Alle Gründe, die für die Einführung des Schleppmonopols auf dem Rhein=Weßer-Kanal angeführt sind, beruhten im wesentlichen darauf, daß der Eisenbahn Konkurrenz bereitet werde, daß der Verkehr eisenbahnmäßig gemacht werden solle usw. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal kann von einer Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Kanal keine Rede sein, denn der Transport einer Tonne Erz von Emden nach Dortmund kostet auf der Eisenbahn 4 M., auf dem Kanal 1,60 M., daher kann wohl der Kanal, nicht aber die Eisenbahn mit Rotterdam konkurrieren. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal liegen ferner die Verhältnisse ganz eigenartig. In einer Woche kommen in Emden 50 bis 60 Tausend Tonnen Eisenstein an, in der anderen Woche bloß 5 bis 6 Tausend Tonnen. Beim Eintreffen großer Mengen müssen sofort alle Rähne nach Emden geschickt werden, um die Güter abzunehmen, da andernfalls die Dampfer außerordentlich hohe Liegegebühren zu zahlen haben; oder die Transportgesellschaften müssen den Eisenstein über Lager gehen lassen, was ebenfalls sehr teuer ist. Heute ist man in der Lage, den Betrieb so einzurichten, daß beides vermieden wird; später wird das ausgeschlossen sein. In Zukunft müssen die Dampfer in den Bureaustunden angemeldet werden. Nun wird der Dampfer vielleicht erst angemeldet, wenn die Bureaustunden vorüber sind; dann muß man bis zum folgenden Tage warten, das wird ungefähr einen Unterschied von 12 Stunden ausmachen. Nach dem Entwurf hat man ein Recht auf Beförderung erst in 36 Stunden; 12 + 36 Stunden

machen 48 Stunden. Kommt unglücklicherweise ein Sonntag dazwischen, so fallen wieder 24 Stunden weg; das gibt 72 Stunden. In diesen 72 Stunden schicken die Privatgesellschaften ihre Dampfer und ihre Rähne schon beinahe bis Emden. Ferner müssen für solche Fälle besondere Dampfer angenommen werden. Die Schiffahrtsgesellschaften haben gar keine Rechte; sie haben bloß Pflichten, alle Rechte sind der Staatsverwaltung überlassen. Der Leiter einer Gesellschaft muß fortwährend betteln gehen, damit er erreicht, was für den Betrieb unbedingt notwendig ist. An der Spitze eines so großen Unternehmens, wie die Schiffahrtsgesellschaften es sind, kann man nur erstklassige Leute gebrauchen. Eine erstklassige Persönlichkeit dürfte kaum geneigt sein, eine Stellung anzunehmen, bei der ihr die Disposition vollkommen genommen ist. Leute zweiten Ranges können wir aber dort nicht gebrauchen. Damit ist der Untergang der Schleppschiffahrtsgesellschaften besiegelt.



Anhang III.

Schlepplohntarif

für den

Rhein-Weser-Kanal und den Lippe-Kanal von Datteln
bis Hamm. *)

Es ist zu zahlen:

I. A. von jedem geschleppten Fahrzeug für jede Tonne Tragfähigkeit und für jedes Kilometer

a) wenn die Schleppleistung nur zwischen dem Rhein und Bevergern oder Hamm erfolgt:

1. auf der Strecke Rhein—Herne 0,18 Pf.

2. auf den anderen Kanalsrecken 0,09 "

b) in allen übrigen Fällen durchgängig 0,09 " .

Zusätzliche Bestimmung:

Mindestens ist jedoch ein Schlepplohn für 30 km zu entrichten; tatsächlich nicht durchfahrene Kilometer sind dabei, wenn die Schleppleistung nur auf der Strecke Rhein—Herne erfolgt ist, mit 0,18 Pf., in allen übrigen Fällen mit 0,09 Pf. in Ansatz zu bringen.

B. für jede Tonne Ladung zu 1000 kg und jedes Kilometer

a) solcher Transporte, welche ausschließlich auf der Strecke Dortmund — Bevergern in der Richtung von oder nach Herne

Emden befördert werden, ein Zuschlag von 60 v. H. zu den Kanalabgaben, welche für die Verkehrsrelation

Dortmund — Emden für die Tonne Ladung und jedes Herne

Kilometer zu entrichten sind,

b) von allen übrigen Transporten ein Zuschlag von 10 v. H. zu den auf dem Rhein-Weser-Kanal zu erhebenden Abgabensätzen.

*) Die Strecken Hamm—Lippstadt und Wesel—Datteln sind nicht berücksichtigt, weil die eigentlichen Bauarbeiten hier erst Frühjahr 1914 beginnen werden.

II. Für einen auf Antrag besonders gestellten Schleppdampfer und für Schleppleistungen über die festgesetzten Betriebsstunden hinaus neben den Abgaben zu I. A. und B. ein Zuschlag von 50 v. H.

Außerdem ist für die besondere Leerfahrt des Dampfers von seiner jeweiligen Liegestelle bis zum Anfangspunkte der Schleppfahrt eine Abgabe von 30 Pf. für jedes Kilometer Leerfahrt zu entrichten.

III. a) von Fischerfähen, Fischerdröbeln, Gondeln, Sportfahrzeugen und ähnlichen kleinen Schiffsgesäßen mit höchstens 3 t Tragfähigkeit

für jedes Kilometer 0,20 M.,

jedoch mindestens 2,— "

b) von allen übrigen Schwimkörpern und nicht geeichten Fahrzeugen, wenn die Schleppkraft eines Dampfers erforderlich ist,

für jedes Kilometer 1,— M.,

jedoch mindestens 10,— "

wenn dies nicht der Fall ist, die Hälfte der vorstehenden Sätze.

Ausnahme: Handfähe, welche zu einem abgabepflichtigen Lastfahrzeuge gehören, sind abgabefrei.

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Bei Berechnung der Entfernungen werden angefangene 5 km für voll gerechnet. Im übrigen gelten angefangene Tarifeinheiten für voll.
2. Die Abgabebeträge sind auf volle 10 Pf. nach oben abzurunden.

Befreiungen.

Vom Schlepplohn sind befreit:

1. Fahrzeuge, welche sich beim Ablassen oder Füllen der Kanäle an einen von der Verwaltung angewiesenen Platz legen und demnächst an den früheren Liegeplatz zurückkehren,
2. Leichterfahrzeuge, wenn sie auf dem Kanal von anderen Schiffen, welche den Schlepplohn entrichtet haben, in Fällen der Not oder wegen niedrigen Wasserstandes die Ladung übernehmen mußten,
3. Fahrzeuge und Ladungen des Staates, soweit sie Aufsicht-, Strombau- oder ähnlichen Zwecken dienen.

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

31590

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

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298248

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-31590

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298248