

Umlage 21 zum Bericht No 42 mit Vorwort vom 7. März 1895
(vergl. mit Bericht No 41 vom 2/3 95)

5426/95

12

VI. INTERNATIONALER BINNENSCHIFFFAHRTS-CONGRESS

HAAG, 1894.

5. FRAGE.

Die Abgaben auf den Belgischen
Schifffahrtsstrassen

VON

M. A. DUFOURNY,

Ober-Ingenieur bei der Königl. Belgischen Brücken- und Chaussee-Bauverwaltung.

F. Nr. 19875



HAAG,

Druck von GEBR. BELINFANTE, A. D. SCHINKEL Nachf.,

PAVELJOENSGRACHT 19.

1894.



II-254135

1291

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318968

Sechster internationaler Binnenschiffahrts- Congress.

Im HAAG. — 1894.

DIE ABGABEN AUF DEN BELGISCHEN SCHIFFFAHRTSSTRASSEN

VON

M. A. DUFOURNY,

Ober-Ingenieur bei der Königl. Belgischen Brücken- und Chaussée-Bauverwaltung.

INHALT:

- I. Einleitung.
 - II. Abgabentarife. — Staatliche Wasserwege. — Wasserwege der Provinzen und Gemeinden. — Auf den staatlichen Wasserwegen zu verschiedenen Zeiten erhobene Abgaben. — Tarife auf den concessionirten Kanälen.
 - III. Einfluss der Fahrtlänge.
 - IV. Einfluss der Tragfähigkeit.
 - V. Erlass oder Ermässigung der Abgaben.
 - VI. Art der Erhebung. — Controle.
 - VII. Gebühren für Schleusen-, Wehr- und Brücken-Manöver.
 - VIII. Zuschlaggebühren für Nachtdienst.
 - IX. Kaigebühren
-

I. EINLEITUNG.

In gegenwärtigem Berichte werde ich der Reihe nach die in der 3. Abtheilung des Congressprogrammes enthaltenen Fragen, welche sich auf die Schiffahrtsabgaben beziehen, behandeln.

Die so ausgezeichneten Denkschriften, die dem 1892er Pariser Congress unterbreitet worden sind, haben die weitere Bearbeitung des Gegenstandes bedeutend erleichtert; sie haben den Boden der Discussion geebnet und die grundsätzlichen Fragen entschieden oder wenigstens eingehend geprüft; es verbleibt uns also nur noch die Aufgabe, die thatsächlichen Verhältnisse in den verschiedenen Ländern zu beleuchten, wie Abgabentarife, Art der Erhebung, Controle und die verschiedenen Zustände von früheren Zeiten bis auf den heutigen Tag.

Selbst von diesem begrenzten, aber praktischem Standpunkte aus betrachtet ist das Studium unseres Gegenstandes noch von vollem Interesse. Dies werden wir zu beweisen suchen, ohne indess den Rahmen unserer Arbeit, welche nur die Zustände auf den belgischen Wasserwegen behandeln soll, zu überschreiten.

II. DIE ABGABENTARIFE.

a. Staatliche Wasserwege.

Einer der beliebtesten Redner des belgischen Abgeordnetenhauses (1) äusserte im Jahre 1859 in einer sehr durchdachten und durch Dokumente unterstützten Rede die Ansicht, dass ein einheitlicher Abgabentarif auf den Kanälen und Flüssen des Landes ihm eines der entferntest liegenden Dinge zu sein schiene, und er zögerte selbst nicht, die Etablierung eines solchen als durchaus undurchführbar zu erklären.

„Man hat davon gesprochen“, sagte er, „als von einer Sache, welche ausserordentlich gut, ausserordentlich nützlich und ausserordentlich wünschenswerth sein würde. Nun, Denjenigen, welche sich in diesem Sinne geäussert haben, antworte ich, dass sie eine Utopie anpreisen, dass die Gleichförmigkeit der Abgaben auf Kanälen und Flüssen ganz unmöglich ist, und dass dieser erträumte Zustand sich nie verwirklichen wird“.

Was im Jahre 1859 unmöglich erschien, ist seither in Erfüllung gegangen, allerdings nicht von einem Tage zum anderen, wohl aber nach und nach, und jeder Fortschritt ist durch die Gewalt der Umstände herbeigeführt worden. Ein Kronbefehl vom 1. Juni 1886 hat einen einheitlichen Abgabentarif auf sämtlichen staatlichen Wasserwegen Belgiens eingeführt.

Wir werden später angeben, in Folge welcher Umstände und unter dem Zwange welcher Nothwendigkeit man zu diesem Resultate gelangt ist; wir wollen diesem Theile unserer Arbeit sogar eine grössere Ausdehnung geben, um den Gang der Anschauungen, die verschiedenen Meinungen und die mannigfachen Gesichtspunkte darzulegen, welche die Regelung der Abgabentarife in Belgien beeinflusst haben, in diesem Lande der Industrie und des Ausfuhrhandels, wo man alle auf Transport- und Abgabewesen bezüglichen Umstände von jeher mit Recht als Lebensfragen betrachtet hat.

Gegenwärtig sind, wie gesagt, die Abgabentarife auf sämtlichen staatlichen Wasserstrassen einheitlich: es besteht eine einzige Abgabe auf den Kanälen und eine einzige Abgabe auf den kanalisirten Flüssen. Nur zwei oder drei besondere Fälle machen eine Ausnahme von der Regel.

Nach langen Versuchen und Schwanken zwischen verschiedenen Systemen ist man zu der Einsicht gekommen, dass der Abgabefuss ein sehr

(1) S. Parlamentsberichte, Seite 56, Sitzung v. 18. Nov. 1859.

niedriger, und dass die Anwendung desselben so leicht wie nur irgend möglich sein muss.

Der elementare Grundsatz der Tarifrung besteht darin, dass man die Fahrzeuge im Verhältnisse zu ihrer Ladung (nach Gütertonnen von 1000 Kg.) und zur Anzahl der Fahrkilometer besteuert.

Der Gütertonnenkilometer ist somit die Einheitsgrundlage der Abgaben.

Auf den Kanälen erhebt man von beladenen Fahrzeugen fr. 0,005 und auf den kanalisirten Flüssen fr. 0,0016 per Gütertonnenkilometer.

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 fr. 1.200.000 bedeutete. Auf jeden Gütertonnenkilometer kamen also fr. 0,003 Abgabe. Wir werden später sehen, dass diese Ziffer gerechtfertigt ist, und dass die erhobene Taxe mit den Kosten der der Schifffahrt dafür geleisteten Dienste nahezu übereinstimmt.

Leere Schiffsgefässe sind abgabenfrei. Sie zahlen für die Fahrerlaubniss alles in allem 20 centimes.

Auf den der Fluthwirkung unterworfenen Strömen, sowie auf den See-kanälen werden keine Taxen erhoben, in so weit die Seeschifffahrt in Betracht kommt.

Flösse und Holzzüge werden wie beladene Fahrzeuge behandelt. Man rechnet einen Kubikmeter Holz für eine Tonne.

Die Schiffer können nach ihrem Belieben die Abgaben für die gesammte Fahrt auf derselben Wasserstrasse am Abfahrtsorte entrichten oder von Hebestelle zu Hebestelle bezahlen.

Ausser den vom Staate verwalteten Wasserstrassen, welche zusammen eine Ausdehnung von 1800 Km. haben, bestehen noch einige concessionirte Wasserwege von insgesamt 95 Km. Länge, ausserdem aber noch Sekundärkanäle von lokaler Bedeutung, welche von Provinzen, Gemeinden und Syndikaten, besonders den „Wateringen“ verwaltet werden. Dieses Kanalnetz vertheilt sich, wie folgt:

Provinzialeigenthum	119 Km.
Gemeindeeigenthum	92 "
Eigenthum der „Wateringen“	101 "

b. Wasserwege der Provinzen und Gemeinden.

Wie man sieht, haben die den Provinzen gehörigen Kanäle geringe Ausdehnung. Es sind deren nur in den beiden Flandern vorhanden, und ihre Bedeutung ist sehr unwesentlich. Die meisten stammen aus alter Zeit; sie haben seit langem ihre Anlagekosten amortisirt, und in Ostflandern hat man daher auf ihnen auch seit langem alle Taxen abgeschafft. In Westflandern hat man die alten Tarife bis in die letzte Zeit beibehalten; erst am 15. Juni 1887 ist die Abschaffung der Abgaben auf allen Provinzialkanälen angeordnet worden.

Die Wasserwege der Gemeinden haben meistens und besonders in Flandern nur sehr geringe Bedeutung. Der Verkehr auf denselben ist beschränkt.

Auf dem Callebeek, den Kanälen von Ghisteltes, von Handzaeme, von Zarren und von Oudenburg werden keine Taxen erhoben.

Auf den übrigen Gemeindekanälen bestehen Abgaben für die Fahrt durch Schleusen und Brücken; die angewendeten Tarife sind ebenso verwickelt wie umständlich und haben meistens keine andere Daseinsberechtigung, als ihr hohes Alter.

Dies ist der Fall auf dem Kanale von Eecloo und dem Eecloosch Leiken, der Stadt Eecloo gehörig, und auf den von der Stadt Gent verwalteten Wasserwegen, nämlich der Lieve, dem Meerhem, dem „Canal du Quai au Bois“ und dem Kanale von der Lys zum Gent—Terneuzener Kanal.

Die Brückenzölle auf den Eeclooischen Wasserwegen sind durch Kronbefehle vom 21. Februar und vom 12. Dezember 1862 festgesetzt worden, und zwar zahlen:

Fahrzeuge van 25	Tonnen	Gehalt und weniger	fr. 0,10	per Brücke.	
„	„ 26—75	„	„		„ 0,20
„	„ 76—150	„	„		„ 0,40
„	„ 151	„	„ und mehr		„ 0,60
Flösse oder Holzzüge per cubm.					„ 0,05

In Gent werden die Gebühren ebenfalls bei Durchfahrt durch die städtischen Drehbrücken erhoben, mit Ausnahme der Abgaben auf dem Verbindungskanale zwischen der Lys und dem Gent—Terneuzener Kanal. Die Tarife sind durch Kronbefehl vom 31. März 1849 festgestellt und noch verwickelter, als die Eeclooischen.

Auf allen Wasserläufen, welche durch das Gebiet der Stadt fließen, mit Ausnahme derjenigen, welche die Verbindung mit dem Gent—Terneuzener Kanale herstellen, und als zum Genter Hafen gehörig betrachtet werden, wird eine Kaigebühr von 2 centimes per Tonne erhoben (Verordnung des Regenten vom 1. März 1831).

Auf den letztgenannten Gewässern sind die durch Kronbefehl vom 1. Dezember 1880 genehmigten Taxen auf 8 centimes per Tonne festgesetzt für jedes Fahrzeug, welches an den Kais oder Ufern ladet oder löscht, und auf vier centimes für jedes im Bassin liegende Fahrzeug, welches zum Ueberladen von Gütern dient.

Der Kanal von Brüssel zum Rupel und der Kanal von Löwen zur Dyle sind beziehungsweise auf Kosten der Städte Brüssel und Löwen gegraben worden. Beide sind von sehr grosser Bedeutung.

Der erstere, gewöhnlich „Kanal von Willebroeck“ genannt, ist der älteste Kanal im Lande und einer der ältesten in Europa. Die Stadt Brüssel wurde zu seiner Anlage durch Erlässe MARIA'S VON BURGUND vom 4. Juni 1477 und KARL'S V. vom 7. November 1531 ermächtigt.

Der Kanal von Löwen zur Dyle stammt aus der Zeit MARIA THERESIA'S, seine Anlage wurde durch einen Erlass von 21. Januar 1750 genehmigt.

Der Kanal von Willebroeck.

Jedes Fahrzeug, welches den Kanal von Willebroeck befährt, unterliegt, dem Kronbefehle von 30. Dezember 1871, Kapitel IV, gemäss, einer sich nach dem Tonnengehalte, sowie der Menge und der Art der beförderten Güter richtenden Abgabe. Die Tonne wird für sämtliche Fahrzeuge gleich 1 cubm. oder gleich 1000 Kg. gerechnet.

Die Fahrzeuge zerfallen, je nach der Art der Ladung, in drei Klassen.

Die erste Klasse umfasst die Fahrzeuge mit Ladungen, welche in der zweiten Klasse nicht enthalten sind; zur zweiten Klasse gehören die Fahrzeuge mit Ladungen von Kohlen, Backsteinen, Ziegeln, Fliesen, Brennholz, Mergel, Asche, Pflastersteinen, Hausteinen, Heu, Stroh, Glasabfällen, Knochen, Seewasser, Mist, Dünger, Erde, Sand, Dammsteinen, Soda, rohem und raffiniertem Salze, Schienen, Schienestühlen, rohem Gusseisen, altem Gusseisen, Eisenabfällen, Baumrinde, Lumpen und altem Tauwerk; die dritte Klasse umschliesst alle ohne Ladung fahrenden Schiffgefässe.

Die Abgaben betragen per Tonne und per Schleusenabschnitt:

für die erste Klasse	fr. 0,06
" " zweite "	"	" 0,045
" " dritte "	"	" 0,02

Für Quittungen bis zu 10 francs wird eine Gebühr von 10 centimes, und für Quittungen von mehr als 10 fr. eine Gebühr von 35 centimes, einschliesslich Stempel, erhoben.

Fahrzeuge, deren Ladungsverhältnisse mehr als einer Klasse entsprechen, zahlen für jeden Ladungstheil nach dem Tarife der Klasse, in welche derselbe fällt. Fahrzeuge von weniger als 10 Tonnen zahlen für volle 10 Tonnen.

Kanal von Löwen zur Dyle.

Die Abgaben sind hier durch Kronbefehl vom 17. Oktober 1868 für beladen kommende und beladen gehende Fahrzeuge auf fr. 0,08 per Tonne und per Schleusenabschnitt, also auf fr. 0,40 für die gesammte Fahrt, Hin- und Rückfahrt einbegriffen, festgesetzt. Eine Ermässigung von 1/3 wird leer fahrenden Schiffgefässen und Personenbooten gewährt, eine solche um die Hälfte solchen Fahrzeugen, welche leer kommen und auch leer wieder zurückfahren.

Die vorstehenden Angaben kennzeichnen die Verschiedenheit der Grundsätze, auf welchen die Tarife der Gemeindekanäle beruhen. Diese Verschiedenheit wäre noch deutlicher hervorgetreten, wenn wir ausser den Haupttarifen auch noch die lange Liste der Ausnahmen, der Abgabenbefreiungen und der Ermässigungen aufgeführt hätten.

Auf vielen Gemeindekanälen ist die Befreiung von Abgaben vollkommen; auf anderen besteht sie theilweise und bezieht sich auf Düngstoffladungen, dann auf Fahrzeuge, deren Gehalt eine gewisse Grenze nicht überschreitet, oder auf solche, welche zu Baggerungszwecken oder öffentlichen Arbeiten dienen, dem Staate gehören, auf Segelschiffe, und endlich sogar richtet sich die Tarifrung in einem Falle (1) nach der Anzahl der Masten.

Der Einheitssatz der Tarife ist je nach den verschiedenen Wasserwegen und je nach den Schifffahrtsverhältnissen durchaus veränderlich.

In Eecloo und Gent richtet sich die Taxe nicht nach der Gütertonnen-, sondern nach der Tragfähigkeitstonnen-Anzahl. Die Abgabe ist innerhalb gewisser Fahrstrecken beständig und unveränderlich, da die Erhebung nur bei der Durchfahrt durch bestimmte künstliche Anlagen erfolgt. Diese Art der Erhebung wird noch dadurch schwierig, dass sie nicht den Tonnengehalt zur Grundlage hat, sondern sich nach „Staffeltarifen“, richtet

1) Kronbefehl vom 31. Mai 1849 (Kanäle der Stadt Gent).

— wenn es uns gestattet ist, uns dieses auf den Eisenbahnen gebräuchlichen Ausdruckes hier zu bedienen.

Eine weitere und noch grössere Verwickelung der Tarife zeigt sich auf dem Kanale von Brüssel zum Rupel. Hier, wie auch auf dem Kanale von Löwen zur Dyle, bildet die Inhalts-, und nicht die Gewichtstonne die Basis, während als Entfernungseinheit die Strecke zwischen je zwei Schleusen angenommen wird, welches Maass jedoch stark schwankt. Dies sind indessen nicht die einzigen Schwierigkeiten, eine weit grössere liegt in dem Umstande, dass der Tarif auch noch die Natur der Ladung in Betracht zieht.

Man begreift leicht, zu welchen Unzuträglichkeiten ein derartiges Abgabensystem führen muss, wenn gemischte, zu verschiedenen Güterklassen gehörige Ladungen in Frage kommen. Welches ist der verhältnissmässige Antheil jeder Gattung in Tonnen, der zur Besteuerung heranzuziehen ist? Wie gross muss ein Theil der Ladung sein, um nach dem Tarife seiner Klasse besonders besteuert zu werden? Welche Ermässigung ist für nicht ausgenutzte Theile des Schiffsraumes zu gewähren? Wie sind die Abgaben zu berechnen, wenn unterwegs theilweise Löschungen der Ladung vorgenommen werden?

Die Tarifrung auf den concessionirten Wasserwegen erinnert in vieler Beziehung an die auf dem Kanale von Willebroeck gebräuchliche. Wir werden weiter unten auf diesen Punkt zurückkommen, welcher eine eingehendere Behandlung erfordert.

Wir haben uns ein wenig bei der Darlegung der Grundsätze, welche für die Erhebung der Schifffahrtsabgaben auf den Gemeindekanälen maassgebend sind, aufgehalten, indem wir ihre Verschiedenheit und Umständlichkeit zeigten, um die Einfachheit und leichte Anwendbarkeit der seit 1886 auf dem staatlichen Kanalnetze eingeführten Tarife desto besser hervortreten zu lassen. Die dortigen einheitlichen und im Durchschnitte nur fr. 0,003 per Gütertonnenkilometr betragenden Taxen sind zu dieser Gleichförmigkeit und Mässigkeit erst nach langjährigen Erörterungen, Umänderungen und Versuchen ohne Zahl gekommen.

c. Die auf den staatlichen Wasserstrassen zu verschiedenen Zeiten erhobenen Abgaben.

Es gab einst eine Zeit, — und sie liegt noch nicht allzu weit hinter uns, — zu welcher die Tarife auf den staatlichen Wasserstrassen noch verworrener, noch umständlicher und noch unzusammenhängender waren, als die heute auf den Gemeindekanälen angewendeten.

Gehen wir nur dreissig Jahre zurück und betrachten die Staatstarife zu jener Zeit, so finden wir unter den auf nahe benachbarten Linien und sogar auf verschiedenen Strecken desselben Kanales bestehenden Abgabenverhältnissen ungemeine Verschiedenförmigkeit, Mangel an Zusammenhang, auffällige Gegensätze und eine geradezu heillose Verwirrung.

Wir haben es für nützlich gehalten, zu zeigen, in wie hohem Maasse die Tarife verwickelt waren, und einen Rückblick auf die verschiedenen Erscheinungsformen zu werfen, welche das belgische Abgabewesen durchlaufen hat. Auf diese Weise werden wir darzustellen versuchen, wie man von Fortschritt zu Fortschritt und unter der Masse von Ausnahme- und Sonderfällen aufräumend, vereinfachend und ordnend endlich zu den heutigen Zuständen gelangt ist. Zur Erläuterung gegenwärtigen Berichtes haben wir in Form einer Tabelle die wichtigsten Daten und Ereignisse der Geschichte der Abgaben auf den bedeutendsten belgischen Schifffahrtsstrassen zusammengestellt. (1) Somit können wir uns hier kürzer fassen und brauchen in den folgenden Zeilen nur die wichtigsten Punkte zu berühren, um die Verkettung der Thatsachen, sowie die Beweggründe, welche die Abänderungen und die nach und nach erfolgten Ermässigungen der Tarife eingegeben haben, anschaulich zu machen. So wird man Schritt für Schritt den zurückgelegten Weg verfolgen können und erkennen, wie langsam und fast unmerklich Licht in die Verhältnisse gekommen ist.

Das belgische Kanalnetz hat seine grössere Ausdehnung von Anfang dieses Jahrhunderts ab erfahren. Bei der zunehmenden Entwicklung der Kohlenindustrie musste man auf die Schaffung guter und billiger Transportwege bedacht sein, um die Kohlen von Mons und Charleroi auf die Märkte von Paris und Nordfrankreich, von Brüssel, Gent und Antwerpen bringen zu können.

Zu diesem Zwecke begann man fast gleichzeitig mit der Anlage des Kanales von Mons nach Condé und mit der Kanalisierung der Sambre. Diese Wasserwege sollten die Verbindung mit den französischen Märkten herstellen. Ferner verband man durch den Kanal von Pommeroeul nach Antoing das Becken von Mons mit den flandrischen Märkten und denen der Provinz Antwerpen, durch den Kanal von Charleroi nach Brüssel die Becken von Charleroi und des „Centre“ mit den Hauptplätzen in Brabant und im nördlichen Belgien.

Etwas später begannen die Arbeiten für den Kanal von Espierres, welche dem Kalksteinbecken von Tournai eine Ausfuhrstrasse nach Roubaix, Tourcoing und Lille, den stärkstbevölkerten und industriereichsten Plätzen Nordfrankreichs eröffneten.

Die Campine-Kanäle wurden erst gegen 1850 in Angriff genommen, und zwar sowohl zu landwirthschaftlichen, wie gewerblichen Zwecken.

Im Anfange waren die Abgaben auf den Kohlenkanälen sehr hoch; auf den Tonnenkilometer als Einheit begründet betragen sie $5 \frac{6}{10}$ centimes auf dem Kanale von Pommeroeul nach Antoing, $4 \frac{7}{10}$ centimes auf dem Kanale von Charleroi nach Brüssel, 5 centimes auf der Sambre und 11 centimes auf dem Kanale von Espierres.

(1) S. Beilage n^o. 1.

Diesen Tarifen lag ein gemeinschaftliches Princip zu Grunde. Man suchte, eine Abgabenhöhe festzustellen, welche bei einem gewissen, auf Voraussetzung beruhenden Tonnenverkehre genügend sein sollte, um das Anlagekapital zu amortisiren, die Zinsen zu bezahlen und die Unterhaltungs- und Betriebskosten zu decken.

Es herrschte bei der Abgabentarifirung ein gewisses Gleichgewicht, da sie durch ein und dieselbe Verwaltung geregelt wurde. Bald jedoch wurde dieser Zustand gestört, aber nicht etwa im Interesse des Handels oder unter der Einwirkung der Konkurrenz, sondern mit Rücksicht auf Erwägungen ganz anderer Art.

Eine Verordnung vom 17. Dezember 1819 hatte dem Staate die Verwaltung der Kanäle entzogen und dieselbe den Provinzen übertragen.

Von diesem Augenblicke ab, welcher einen bedeutsamen Wendepunkt in der Geschichte der belgischen Schifffahrtsabgaben bildet, finden wir auf jedem Kanale und auf jedem Flusse einen besonderen Tarif. Kein gemeinsamer Gedanke, kein allgemeiner Gesichtspunkt ist mehr in der Tarifirung zu erkennen, dieselbe unterliegt gänzlich unerwarteten Zufällen, provinziellen Einwirkungen und lokalen Interessen.

Nach Verlauf von kaum einigen Jahren herrschte die vollkommenste Verwirrung in den Tarifen, es war ein Chaos, ein wahres Labyrinth. Die Beilage zu diesem Berichte giebt eine Vorstellung davon.

Weder den Versendern von Gütern noch den Schiffern war es möglich, sich in den Zahlen und Klauseln der Tarife zurecht zu finden oder eine wenn auch nur annähernde Berechnung der Taxen, selbst für kurze Transporte, anzustellen.

Ganz abgesehen von den Ausnahmen und den Specialtarifen, welche die Orientirung hinderten, wurde die Berechnung noch durch die Verschiedenförmigkeit der Grund- und der Einheitssätze erschwert. Fuhr man auf ein und derselben Wasserstrasse, z. B. auf der Schelde, von einer Provinz zur anderen, so wechselten die Maass-, die Münz- und die Entfernungseinheiten, und obendrein noch die Anzahl der Einheiten.

Sehr oft rechneten die verschiedenen Verwaltungen in verschiedener Münze. Auf der Maas zählte die Tonne nach Kubikellen, auf der Schelde nach Kubikmetern; die Aichung für die Gewerbesteuer erfolgte in anderen Tonnen, als diejenige für die Erhebung der Abgaben; die belgische Seetonne war wieder eine andere, als die kubische Tonne.

Hinsichtlich der Fahrtlänge wurden die Abgaben meistens für Strecken von je 5 Km. erhoben, jedoch bezahlte man auch von Schleuse zu Schleuse, und in gewissen Provinzen noch Zuschlaggebühren bei der Durchfahrt durch bestimmte Kunstbauten.

Auf dem Kanale von Charleroi nach Brüssel zahlten die von der Sambre kommenden und den ganzen Kanal durchfahrenden Transporte gleich hohe Abgaben wie die aus den Seitenkanälen des Centre herrührenden, obgleich die Entfernungen sich wie 15 zu 3 verhielten.

Andere Ungleichmässigkeiten waren noch weit weniger erklärlich; wollte man die Fahrt durch einen Kanal mit hohen Abgaben vermeiden und machte deshalb einen Umweg, also eine längere Fahrt, so musste man für gewisse Strecken, z. B. den Kanal von Pommeroeul nach Antoing oder den Kanal von Espierres, eine besondere Taxe zu Gunsten des Kanales, welchen man vermieden, also für einen Wasserweg, welchen man nicht befahren hatte, entrichten. So wurden grosse Fahrtlängen zum Vortheile der kleinen überlastet, und der Transport zahlte für Dienste, welche ihm nicht erwiesen wurden.

Um einen Begriff von der Zusammenhangslosigkeit der Tarife unter einander zu geben, sei hier noch hinzugefügt, dass auf vielen Wasserwegen die Abgaben je nach der Art der Ladung und nach dem Tonnengehalte der Fahrzeuge verschieden waren, dann aber auch je nach dem Umstande, ob die Schiffsgefässe ganz oder zur Hälfte beladen oder leer fuhren, und endlich, je nachdem die Fahrt auf- oder abwärts gerichtet war.

Es war zu jener Zeit um so schwieriger, an eine einheitliche Tarifierung der Abgaben zu denken, als die Provinzen sich vor allem bemühten, die Lokalinteressen zu wahren, und auf den ursprünglichen Zweck der Kanäle, sowie auf seit manchmal undenklichen Zeiten bestehende Gebräuche Rücksicht nehmen mussten.

Die flandrischen Kanäle z. B. waren zu einer weit zurückliegenden Zeit durch die Gemeinden auf eigene Kosten gebaut worden, um sowohl zur Entwässerung, wie für die Schifffahrt zu dienen; es wäre also unbillig erschienen, das Recht zur Erhebung der Taxen, welche dort übrigens sehr gering waren, den Gemeinden zu entziehen, und es hätte den grössten Widerstand wachgerufen, wenn man diese durch die Jahrhunderte geheiligten Zinsverhältnisse, nur um einheitliche Zustände zu schaffen, angetastet hätte.

Im Lande machten sich bald die Unzuträglichkeiten fühlbar, welche die provinziale Fluss- und Kanalverwaltung mit sich brachten.

Vom Jahre 1840 an sah sich die Regierung genöthigt, die Verwaltung der den Provinzen überlassenen Wasserstrassen nach und nach wieder in die Hände zu nehmen. Alsobald begann auch die Zeit der Ermässigungen und Entlastungen.

In den Jahren 1840—1847—1849—1852 wurden die Abgaben auf der Sambre ermässigt. Dasselbe geschah 1842—1846—1852 auf dem Kanale von Maastricht nach Herzogenbusch, 1849 auf dem Kanale von Charleroi nach Brüssel, 1851 auf den Kanälen von Pommeroeul nach Antoing und von Mons nach Condé.

Ein besonderer Anlass, ein Antrieb ohne Gleichen, führte die Ermässigungen mit Nothwendigkeit herbei, das war die Konkurrenz der Eisenbahnen, welche, eben zur Welt gekommen, das Land bereits durchkreuzten und Dank einsichtsvoller Gesamtorganisation, sowie vernunftgemäss und logisch auf die wirklich erwiesenen Dienste begrün-

deter Tarife die Transporte zu für jene Zeit erstaunlich billigen Preisen und dabei mit Gewinn unternahmen. Von nun ab hatten die Schifffahrtsstrassen einen gefährlichen Konkurrenten, dessen Beispiel man folgen musste, wenn man nicht unterliegen wollte.

Der enorme Einfluss, welchen die Eisenbahnen auf die Abgabentarife der belgischen Wasserwege ausgeübt haben, ist garnicht zu verkennen.

Dieses Beispiel war nöthig, um die Verhältnisse zum Besseren zu wenden, um auf den Wege des Fortschrittes weiter zu schreiten und die belgischen Tarife von den Gebrechen und aus dem Wirrwarr zu befreien, in welchen Trägheit und Gewohnheit sie befangen hielten.

Nach Uebernahme der Flüsse und Kanäle begnügte sich der Staat zunächst damit, die Abgaben zu vermindern und zu ermässigen, von Vereinfachung jedoch und Schaffung eines einheitlichen Systemes war noch keine Rede.

Die Begriffe waren in dieser Hinsicht sehr verwirrt. Die Regierung hegte die Meinung, dass sie verpflichtet wäre, das Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Industrien des Landes aufrecht zu erhalten. Man ~~war~~ ^{war} ~~im~~ ^{auf} ~~Prinzip~~ ^{Prinzip} ~~darüber~~ ^{darüber} einig, dass der Staat nach seinem Belieben den Ertrag und namentlich die Transporte der verschiedenen Kohlenbecken vertheilen und beschränken durfte, und man war so überzeugt von der Richtigkeit und Berechtigung dieser Aufgabe, dass eine der maassgebendsten Persönlichkeiten im Jahre 1847 dem Parlamente erklärte (1): „Es ~~war~~ ^{war} eine der wichtigsten und nothwendigsten Bedingungen, in dem Concessionsacte für den Kanal von Charleroi erwähnt zu haben, dass die Becken von Charleroi und Brüssel keinen Nutzen aus dem Zustande ziehen können, welchen ihre topographische Lage ihnen geben wird, und dass die Kohlen vom Centre, obgleich sie nur die Hälfte des Kanales zu durchfahren haben werden, dennoch die volle Abgabe zahlen müssen, gerade wie die Kohlen von Charleroi, welche die ganze Länge des Kanales zu befahren haben.“

„Und warum das?“ fügte er hinzu.

„Um nicht die Kohlenindustrie von Charleroi zu vernichten, welche auf den von ihr beherrschten Märkten die Konkurrenz der Kohlen vom Centre nicht würde aushalten können. Im Acte selbst, welcher den Kanal geschaffen hat, befindet sich *dieser gerechte und wahrhaft väterliche Gedanke, diese Idee des Schutzes der errungenen Stellung.*“

Solcher Gestalt waren die Einfälle, welche im Jahre 1847 die Oberhand hatten. Der Fortschritt liess jedoch nicht lange auf sich warten; die Eisenbahn war einmal da, und ihre Konkurrenz hielt die Binnenschifffahrt in Wachsamkeit; die richtigen volkswirtschaftlichen Grundsätze brachen sich Bahn, und die belgische Regierung wurde nach und nach von dieser

(1) S. «Annales Parlementaires», 22. Dez. 1847, Seite 1269.

seither durch die Thatsachen geheiligten Doctrin durchdrungen, dass die Freiheit des Handels die grösste Quelle des Wohlstandes ist, und dass die Beseitigung aller Fesseln den Transportwegen und somit der Production und der Industrie den höchsten Ertrag sichert.

Im Jahre 1859 sagte man bereits: (1)

„Man legt Kanäle nicht an, um den Erbauern derselben Renten zu schaffen, sondern um den Verkehr und die Production zu vermehren, um die Entwicklung des Handels und die Thätigkeit der Industrie zu erleichtern. Kann man höhere Erträge verlangen, als zur Amortisirung des Anlagekapitales, zur Deckung der Zinsen und zur Bestreitung der Unterhaltungskosten nothwendig sind? Sobald die Abgaben nicht mehr die Entschädigung für geleistete Dienste sind, werden sie zur Steuer, und zwar zu einer Steuer, welche auf Handel und Industrie, auf den Hilfsmitteln der Production lastet, zu einer Steuer somit, welche willkürlich, ungerecht und gegen alle volkswirtschaftlichen Interessen ist“.

Unter der Einwirkung solcher Ideen musste sich der Fortschritt Bahn brechen. Die Abgeordneten der Industriebezirke liessen der Regierung keine Ruhe mehr und verlangten um jeden Preis die Umgestaltung der Abgabentarife auf den Kanälen und Flüssen.

Wiederholentlich bildete die Frage den Gegenstand eingehender Discussionen in der Kammer; von 1853 bis 1858 erneuerten sich diese Discussionen regelmässig bei der Berathung des Wegebau- und Verkehrs-Budgets. Verschiedene Petitionen mit zahlreichen Unterschriften bezeugten beständig den dringenden Wunsch der interessirten Kreise nach einer Lösung der Frage.

Im Jahre 1876 wurde ein diesbezüglicher Gesetzesentwurf eingebracht, und zum ersten Male sprach eine Commission den Wunsch aus, die Schifffahrtsabgaben im ganzen Lande einheitlich geregelt und ermässigt zu sehen.

Zwei Jahre später ernannte die Regierung zu diesem Zwecke eine Commission, deren Arbeiten höchst denkwürdig sind, und welche die Frage ihrer Lösung um einen grossen Schritt näher brachte.

Die Commission von 1858 ging der Sache auf den Grund; sie verfasste über die Schifffahrtsstrassen eine Denkschrift, welche die Betrachtung der Verhältnisse auf den Wasserwegen zugleich vom technischen, historischen und finanziellen Standpunkte unternahm und welche noch heute zu den besten ihrer Art gehört (2).

1) S. «Annales Parlementaires, Chambre des Représentants», 10. Nov. 1859, Seite 13.

2) Die Länge und die Profile der Wasserstrassen, die Abmessungen der Kunstbauten, insbesondere der Schleusen, die Liegeplätze, die Zeitpunkte der Bauten, der Verkäufe und der Inbetriebnahme der Kanäle, die Art der Abgabenerhebung im Jahre 1858, und die früheren Tarife, die Baukosten, die Ausgaben für Unterhalt und Personal, die gewöhnlichen Einnahmen und die Nebenerträge und endlich die Transportstatistik bildeten den Gegenstand eingehender Untersuchungen und aufmerksamer Besprechungen.

Eine derartige Arbeit konnte nicht verfehlen, den Mangel an Uebereinstimmung in der Form und in den Profilen der Kanäle, die unzusammenhängende Tarifrung und die in Hinsicht auf Gerechtigkeit, Gleichheit vor dem Gesetze und Interessen der Industrie durchaus unzulässige Abgabeberechnung in das rechte Licht zu stellen.

Man entdeckte dabei, dass gewisse Kanäle bereits längst und sogar doppelt und dreifach die Baukosten und alle damit verbundenen Ausgaben wieder eingebracht hatten. Der Kanal von Charleroi hatte in gewissen Jahren nach Abzug aller Kosten und Zinsen dem Staate einen Reingewinn von einer Million Franken verschafft. Im Jahre 1858 warf er noch $8\frac{1}{4}\%$ Zinsen ab, der Kanal von Mons nach Condé 7% . Und diese einträglichen Wasserstrassen, deren Kosten dem Staatsschatze so reichlich vergütet worden waren, hatten gerade die höchsten Abgabentarife.

Diese klare Darlegung der Schäden rief eine ganze Reihe von Vorschlägen zur Besserung hervor. Man brachte in Anregung, die Abgaben auf dem Kanal von Charleroi um 40% , und diejenigen auf den Campinekanälen um 50% zu ermässigen.

Die „Gleichgewichts“-Tarife, d. h. solche, welche für die verschiedensten Fahrtlängen von gleicher Höhe waren, wurden ebenso heftig bekämpft wie die Differentialtarife und die von einander abweichenden Aichungsweisen für die Gewerbesteuer- und die Schifffahrtstaxen-Erhebung.

Ein Mitglied der Commission, hervorragender Ingenieur, verlangte, das Beispiel der Tarifrung auf den Eisenbahnen vor Augen habend, dass die Abgaben bei Zunahme der Fahrtlänge verhältnissmässig geringer werden müssten, dass aber ausserdem eine feste bei Beginn jeder Fahrt zu zahlende Taxe den Schiffen aufzuerlegen wäre. Auch deutete er auf ein für Wassertransporte schwer zu erreichendes Ideal hin, nämlich die verhältnissmässige Abnahme der Frachtgebühren bei Zunahme der Länge des Transportweges. Zu diesem Zwecke theilte er das ganze Wasserstrassennetz in Categorien, je nach der Menge der Schifffahrtshindernisse, und darauf berechnete er den Abgabefuss im umgekehrten Verhältnisse zu den Schwierigkeiten, welche die Fortbewegung oder das Ziehen der Schiffe darboten. Indessen gelang es ihm nicht, seine Amtsgenossen zu seiner Ansicht zu bekehren, und diese theoretischen Gedanken blieben ohne Folge.

Die Beschlüsse der Commission wurden durch Gesetz vom 19. Februar 1860 angenommen.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes ermächtigten die Regierung:

10. Die verschiedenen Arten der Abgabenerhebung durch einem einheitlichen Modus zu ersetzen, nach welchem die Taxen per Lieue erhoben würden, nämlich

A.	Per Gütertonne	$\frac{3}{5}$;
B.	Tragfähigkeitstonne	$\frac{1}{5}$;
C.	„ „ „ (unbeladen bei der Rückfahrt)	$\frac{1}{5}$;

2^o. Auf jedem Flusse eine Abgabe per Fahrtlieue einzuführen, welche dem Durchschnitte der bis dahin erhobenen Abgaben entspräche.

3^o. Auf jeder Schifffahrtsstrasse eine einheitliche Taxe ohne Ansehen der Art der Güter einzuführen, welche der bis dahin für Kohlentransporte gezahlten gleichkäme.

4^o. Die Abgaben auf dem Kanale von Charleroi nach Brüssel um 40 %/o und diejenigen auf den Kanälen von Lüttich nach Antwerpen um 50 %/o zu ermässigen.

Das Gesetz von 1860 entschied die Frage der Schifffahrtsabgaben nicht; es liess dieselbe offen. Man hatte einen bedeutenden Schritt vorwärts gethan zu einer grösseren Einheitlichkeit und einer gerechteren Vertheilung; man verlangte jedoch mehr; die Reform war unvollständig und der erzielte Fortschritt ungenügend.

Den Tarifen lagen immer noch zwei verschiedene Einheiten zu Grunde, die Tragfähigkeitstonne und die Gütertonne; aus diesem Umstande ergaben sich Schwierigkeiten in der Berechnung und in der Buchführung, langer Aufenthalt an den Hebestellen, eine arge Verwirrung in der Anwendung und derartige Unbilligkeiten, das z. B. ein vollbeladenes Fahrzeug nur 5 centimes per Gütertonnenlieue bezahlte, während einem halb beladenen Fahrzeuge 7 centimes Taxe auferlegt wurden.

Ferner hatte der zweite Artikel des Gesetzes von 1860, wie wir gesehen haben, nur die Abgaben auf ein und demselben Wasserwege durch Annahme eines Durchschnittssatzes geregelt. Auf dem ganzen Netze der belgischen Schifffahrtsstrassen blieben auf diese Weise noch 37 verschiedene Tarife in Kraft, deren Höhen im Verhältnisse von 1 bis zu 15 standen. (1)

Die Abgaben auf den kanalisirten Flüssen waren acht- und neunmal höher, als auf gewissen Kanälen, und die Abgaben auf den Flüssen variirten unter einander im Verhältnisse von 1 zu 4. Bald nach Annahme des Gesetzes wurde dessen Gegenstand schon wieder in Behandlung genommen, und seine Revision auf die Tagesordnung gesetzt. Zu diesem Zwecke ernannte eine Verordnung vom 29. Juni 1864 eine Commission, welche sich mit Eifer an die Arbeiten begab. Wenige Wochen nach ihrem Zusammentritte unterbreitete sie der Regierung das Resultat ihrer Berathungen in einer Reihe von Wünschen, welche für jene Zeit sehr vorgeschrittene Anschauungen und eine eingehende Kenntniss der Bedürfnisse der Binnenschifffahrt verriethen.

Die Wünsche waren die folgenden:

1^o. Die belgische Regierung möge auf dem Wege internationaler Verständigung für die Festsetzung normaler Abmessungen der Kunstbauten gleicher Type auf den Binnenschifffahrtskanälen Sorge tragen; diese Abmessungen müssen, was Schleusen angeht, auf jeden Fall den auf der Linie Lüttich-Antwerpen angenommenen gleichen, nämlich 50 m. Länge, 7 m. Breite und 1,20 m. Wassertracht.

(1) S. Parlamentsberichte, Sitzung v. 14. April 1863, no. 132.

20. Die Regierung möge längs den Flussläufen und Kanälen Leinpfade anlegen lassen, welche den Gebrauch der Pferdekraft für das Ziehen der Schiffe gestatten.

30. Es möge den durch Pferden gezogenen Fahrzeugen das Schwichten erlaubt werden.

40. Die Regierung möge die Anwendung der Dampfkraft zum Zwecke des Ziehens der Schiffe einer näheren Prüfung unterziehen.

50. Es möge für Wassertransporte ein allgemeiner Abgabentarif für die Fahrt von den hauptsächlichsten Versendungs- zu den hauptsächlichsten Bestimmungsorten veröffentlicht werden, und zwar nach dem Muster der Eisenbahntarife; dabei suche man möglichst bei Zunahme der Fahrtlänge verhältnissmässig absteigende Tarife zu erzielen.

60. Es möge die Bezahlung der Abgaben für eine ganze Fahrt auf einmal zugelassen werden, wie dies auf den Eisenbahnen der Fall ist.

70. Eine genaue und zweckmässige Statistik möge über die jährliche Transportbewegung aufgenommen werden.

80. Die Regierung möge ihren Einfluss geltend machen, damit die Abgabenverhältnisse auf den concessionirten Kanälen einheitlich, wie auf den Staatskanälen, geordnet werden.

90. (Dieser Punkt ist für den uns beschäftigenden Gegenstand der wichtigste.) Die Regierung möge die durch das Gesetz vom Jahre 1860 geregelte Abgabenerhebung dahin abändern, dass an Stelle der auf Ladungsmenge, Tragfähigkeit und Rückfahrt ohne Ladung begründeten Taxen eine einzige nach der Ladungsmenge zu berechnende trete.

Die Regierung schloss sich dem letzteren Wunsche an und forderte vom Parlamente die Ermächtigung, die bestehenden Tarife vereinfachen und ermässigen zu dürfen.

Ein Gesetz vom 1. Juli 1865 setzte die Regierung dazu in Stand; der Artikel 2 des neuen Gesetzes unterdrückte die in demjenigen von 1860 angegebene Dreitheilung der Tarifgrundlagen und behielt als einzige Basis den Gütertonnagehalt bei. An Stelle der Lieue trat der Kilometer, und die Kilometertaxe wurde durch ein Maximum beschränkt.

Das Gesetz sagt wörtlich:

«Die Regierung ist ermächtigt, die Abgaben auf den vom Staate verwalteten Schifffahrtsstrassen, derartig zu ordnen, dass das Maximum der Abgabe per Tonnenkilometer folgende Einheiten nicht überschreitet:

Einen centime auf Kanälen;

drei viertel centime auf kanalisirten Flüssen;

zwei zehntel centime auf Flüssen.

Die Regierung ist ermächtigt, die nöthigen Maassnahmen zu treffen, um ^{das} auf Ladungsmenge, Tragfähigkeit der Schiffsgefässe und Rückfahrt ohne Ladung begründeten Abgaben durch eine einzige sich nach der Ladungsmenge richtende zu ersetzen.»

Jeugensmink's System "systeme actuel"

Dieses Gesetz vom Jahre 1865 ist zum Ausgangspunkte aller seitdem im Wesen der Schifffahrtsabgaben gemachten Fortschritte geworden. Zahlreiche Ermässigungen und Vereinfachungen sind vorgenommen worden, je nachdem die Eisenbahnen ihre Tarife herabgemindert haben; man sah sich genöthigt, diesem gefährlichen Nebenbuhler zu folgen, seinem Einflusse ein Gegengewicht zu bieten und durch billige Transportpreise und Ermässigung der Abgaben den Schifffahrtsstrassen die Vortheile zu bewahren, welche sie für weite Transporte und schwerwiegende Güter darbieten.

Dank den wiederholten Herabsetzungen konnte man den Verkehr auf den Wasserstrassen erhalten und sogar zu weiterer Entwicklung führen. Im Jahre 1858 bezifferte sich dieser Verkehr nach den Berechnungen der früher erwähnten Regierungcommission auf den staatlichen und Abgaben

*) Il est également autorisé à prendre les mesures nécessaires pour modifier le système actuel de perception des droits de navigation, par la substitution d'un seul droit, basé uniquement sur le chargement, au droit fractionné à l'échelle de charge.

unterworfenen Wasserwegen auf 336.062.755 Tonnenkilometer; im Jahre 1880 belief sich der Verkehr ebendasselbst auf 362.116.000 Tonnenkilometer, im Jahre 1888 stieg er auf 367.551.508 und erreichte 1892 die Höhe von 409.098.611 Tonnenkilometer. Die Gesamt-Verkehrsmenge auf sämtlichen belgischen Schifffahrtsstrassen, einschliesslich der Provinzial-, Gemeinde-, concessionirten und von Abgaben freien Linien betrug 587.118.251 Tonnenkilometer im Jahre 1888, 623.434.111 Tonnenkilometer im Jahre 1892 und rund 660 Millionen Tonnenkilometer im Jahre 1893.

Die Verordnung vom 1. Juni 1886, deren Hauptgrundsätze am 25. April 1887 auf der Sambre eingeführt wurden, ist der letzte und wichtigste Schritt von Seiten der Regierung gewesen, um dem Gesetze vom Jahre 1865 gemäss die auf den belgischen Wasserwegen herrschenden Abgabentarife so vollkommen wie möglich zu vereinheitlichen. Durch diese Verordnung sind die Taxen auf fr. 0,005 per Tonnenkilometer auf den Kanälen, und auf fr. 0,0016 per Tonnenkilometer auf den Flussläufen ermässigt worden.

Der mittlere Betrag der Abgabe ist fr. 0,003, und die Erhebung desselben verschafft dem Staate eine jährliche Einnahme von rund fr. 1,200,000. (1)

Die Unterhaltungskosten der staatlichen Wasserstrassen, ausschliesslich der der Fluthwirkung ausgesetzten Ströme, auf welchen keine Abgaben erhoben werden, beträgt jährlich rund fr. 1,500,000. (2)

Zieht man von dieser Summe die Kosten der Baggerungen und der Uferbefestigung ab, welche durch das Abströmen des Wassers verursacht werden (denn die meisten belgischen Kanäle sind Entwässerungskanäle), so findet man, dass die Einnahmen fast genau die durch die Schifffahrt verursachten Ausgaben decken.

Die Einnahmen stimmen folglich mit der Dienstleistung überein.

In unserem Berichte zum Congresse von Manchester haben wir dargelegt, dass die Gehälter des Verwaltungspersonales, welches ausschliesslich dem Dienste der Schifffahrt gewidmet ist, ihr Gegengewicht in den Nebeneinnahmen der Kanäle, wie Grundmiethen, Erträgen der Fischerei, der Pflanzungen, der Heuernten, der Fähren und Ueberfahrtstellen, finden. (3)

Wir ersehen also aus Vorhergehendem besonders, dass in Belgien die Schifffahrtsabgaben gerade so bemessen sind, dass sie die durch die Schifffahrt verursachten Ausgaben aufwiegen.

Die concessionirten Wasserstrassen haben sich die auf den staatlichen Linien eingeführten Reformen nicht zu Nutze gemacht, sie sind indessen

(1) I. J. 1889 fr. 1,200,609, 1890 fr. 1,162,509 und 1891 fr. 1,195,092.

(2) I. J. 1890 fr. 1,502,477 ohne die Ausgaben für die der Fluthwirkung unterworfenen Ströme.

(3) Diese Einnahmen betragen im Jahre 1890 fr. 308,929, und 1891 fr. 248,377; das Verwaltungspersonal kostete fr. 415,000.

durch den Zwang der Umstände genöthigt worden, wiederholt theilweise Ermässigungen eintreten zu lassen, deren einzelne Aufführung von keinem weiteren Interesse sein dürfte.

Die Abgaben auf den concessionirten Kanälen sind gegenwärtig die folgenden :

Kanal von Blaton nach Ath.

Die Berechnung erfolgt auf Grund der Anzahl der wirklich zurückgelegten Fahrtilometer, jedoch für mindestens 2 Kilometer, und zwar nach folgenden Sätzen :

Per Gütertonne	fr. 0,024
„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,008
„ „ „ (für die Rückfahrt ohne Ladung)	„ 0,008

Kanalirte Dendre.

Die Berechnung ist hier die gleiche, nur sind die Einheitssätze geringer, sie betragen nämlich :

Per Gütertonne	fr. 0,006
„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,002
„ „ „ (für die Rückfahrt ohne Ladung)	„ 0,002

Diese Tarife sind übrigens je nach der Fahrtilänge verschieden, wie wir später noch sehen werden.

Kanal von Espierres.

Die Abgaben richten sich hier nach der Fahrtilänge, der Art und der Menge der Ladung. Der Tarif ist wie nachstehend etablirt :

a) Für die Fahrt durch den ganzen Kanal (8,403 Km) :

Beladene Fahrzeuge	}	fr. 0,16 per Tonne Mist, Asche und Kalk zu landwirthschaftlichen Zwecken.
		„ 0,24 per Tonne Sand, Pflastersteine, Steinabfälle und Ballast.
		„ 0,30 per Tonne aller anderen Güterarten.

Leere Schiffsfässer: fr. 0,10 per Tragfähigkeitstonne bis zu 1,80 m. Tiefgang, bei einem Maximum von fr. 22.—

b) Für streckenweise Fahrten, per Kilometer :

Beladene Fahrzeuge	}	fr. 0,03 per Tonne Mist, Asche und Kalk zu landwirthschaftlichen Zwecken.
		„ 0,04 per Tonne Sand, Pflastersteine, Steinabfälle und Ballast.
		„ 0,07 per Tonne aller anderen Güterarten.

Leere Schiffsfässer fr. 0,02 per Tragfähigkeitstonne bis zu 1,80 m. Tiefgang, bei einem Maximum von fr. 22.—

Es ist den concessionirten Gesellschaften gestattet, mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Tarife allgemein und ohne Ausnahme zu erniedrigen.

III. EINFLUSS DER FAHRTLAENGE.

Die Ausführlichkeit, mit welcher wir den ersten Theil gegenwärtigen Berichtes behandelt haben, gestattet uns, alle weitläufigen Einzelheiten hier zu übergehen. Wir haben gesehen, wie man langsam, nachdem man die sogenannten „Gleichgewichts“-Tarife eingeführt hatte, welche ohne Rücksicht auf die Fahrtilänge für jeden Wasserweg eine feste Abgabe vorschrieben, und nach Anwendung der Streckentarife endlich zu den gegenwärtig in Kraft befindlichen Tarifen gekommen war, nach welchen auf den sämmtlichen staatlichen Kanälen die Abgaben nach der Fahrt-

länge berechnet werden. Nur die Gemeindekanäle weichen noch von dieser Regel ab. Auf den Kanälen von Eecloo und Gent erhebt man Durchfahrtsabgaben, ohne die Fahrtlänge in Betracht zu ziehen. Auf den Kanälen von Brüssel und Löwen werden die Taxen von Schleuse zu Schleuse berechnet, sind somit der Fahrtlänge nicht mathematisch proportional.

Auf den der „Gesellschaft der kanalisirten Dendre“ gehörigen Wegen sind die Tarife sehr geschickt zusammengestellt; sie haben differentiale Grundlage, nehmen bei Zunahme der Fahrtlänge verhältnissmässig ab und sind geeignet, Transporte nach der Dendre zu ziehen, welche sonst naturgemäss die Konkurrenzwege, Schelde und Lys, benutzen würden.

Die Dendre-Gesellschaft, deren Concession sehr beschränkt ist und sich auf eine Strecke von kaum 85 Km. zwischen Blaton und Termonde bezieht, ist durch eingehendes Studium der Transportbedingungen auf den benachbarten anschliessenden oder rivalisirenden Linien dazu gelangt, ihre Concession indirect auf ein bedeutend grösseres Gebiet auszudehnen. Zu diesem Zwecke hat sie sich nicht mit der Erhebung der Abgaben begnügt, sondern ist zu gleicher Zeit auch Spediteur und Transportunternehmer geworden. Die Tarife sind so berechnet, dass sie der Linie ihren Maximalverkehr sichern, und folgen dem Vorbilde der Eisenbahntarife; alle für Transporte zu Wasser denkbaren Fälle sind vorgesehen: Sommer- und Winterdienst, Bergfahrt und Thalfahrt, Durchfahrt durch den ganzen Kanal und theilweise Befahrung, Fahrten mit und ohne Ziehen, leer und beladen; sie bilden ein geschlossenes und durchdachtes Ganze und haben alle Vorkommnisse und alle wesentlichen Theile des Transportes im Auge, nämlich das Fahrzeug, seine Tragfähigkeit und seine Ladung. Solche vielseitigen Combinationen und verwickelten Tarifrungen sind indessen nur auf einem kleinen Kanalnetze angebracht und passen nur für eine Gesellschaft, welche sich die Ausbeutung desselben zur Aufgabe macht. Auf diese Anmerkung möchten wir besonderes Gewicht legen.

Wir lassen hier die hauptsächlichlichen, auf der kanalisirten Dendre und auf dem Kanale von Blaton nach Ath geltenden Tarifsätze folgen; man wird darin besonders den Einfluss der Fahrtlänge vorwalten sehen, welchen gegenwärtiges Kapitel gerade hervortreten lassen will.

Tarif n^o. 1. — Für Theilstrecken zwischen Blaton und Termonde, in beiden Richtungen :

a. Auf dem Kanale von Blaton nach Ath.

Per Gütertonne fr. 0,022—0,024 per Kilometer, je nach dem Abfahrtsorte.
Per Tragfähigkeitstonne fr. 0,008 per Kilometer.
Per Tragfähigkeitstonne (Rückfahrt ohne Ladung) fr. 0,008 per Kilometer.

b. Auf der kanalisirten Dendre.

Per Gütertonne fr. 0,006 per Kilometer, je nach dem Abfahrtsorte.
Per Tragfähigkeitstonne fr. 0,002 per Kilometer.
Per Tragfähigkeitstonne (Rückfahrt ohne Ladung) fr. 0,002 per Kilometer.

Tarif no. 2. — Für die ganze Fahrt von Termonde nach Blaton und für die ganze Fahrt von Blaton nach Termonde, und zwar für Fahrzeuge nach Bestimmungsorten unterhalb von Termonde.

C. Für die Bergfahrt (Winterhalbjahr).

Per Gütertonne	fr. 0,894 für die ganze Fahrt.
Per Tragfähigkeitstonne	" 0,306 " " " "
Per Tragfähigkeitstonne (Rückfahrt ohne Ladung)	" 0,306 " " " "

Für die Bergfahrt (Sommerhalbjahr).

Per Gütertonne	fr. 0,853 für die ganze Fahrt.
Per Tragfähigkeitstonne	" 0,306 " " " "
Per Tragfähigkeitstonne (Rückfahrt ohne Ladung)	" 0,306 " " " "

d. Für die Thalfahrt (Sommer- und Winterhalbjahr).

Per Gütertonne	fr. 0,728 für die ganze Fahrt.
Per Tragfähigkeitstonne	" 0,306 " " " "
Per Tragfähigkeitstonne (Rückfahrt ohne Ladung)	" 0,306 " " " "

Tarif no. 3. Für die ganze Fahrt zwischen Blaton und Termonde, und zwar für Fahrzeuge nach Bestimmungsorten an der Schelde oberhalb von Termonde bis nach Wetteren (mit Ausschluss von Wetteren).

Per Gütertonne	fr. 0,638 für die ganze Fahrt.
Per Tragfähigkeitstonne	" 0,306 " " " "
Per Tragfähigkeitstonne (Rückfahrt ohne Ladung)	" 0,306 " " " "

Tarif no. 4. — 1^o. Für die ganze Fahrt von Blaton nach Termonde, und zwar für Fahrzeuge mit Ladungen nach Bestimmungsorten von Wetteren bis Gent (mit Ausschluss von Gent) und**2^o. Für die ganze Fahrt von Blaton nach Termonde, und zwar für Fahrzeuge französischer Herkunft und solcher, welche aus dem Becken von Tournai kommen.**

Per Gütertonne	fr. 0,568 für die ganze Fahrt.
Per Tragfähigkeitstonne	" 0,220 " " " "
Per Tragfähigkeitstonne (Rückfahrt ohne Ladung)	" 0,306 " " " "

Tarif no. 5. — Für die ganze Fahrt von Blaton nach Termonde, und zwar für Fahrzeuge mit Ladungen für Gent und darüber hinaus.

Per Gütertonne	fr. 0,458 für die ganze Fahrt.
Per Tragfähigkeitstonne	" 0,170 " " " "
Per Tragfähigkeitstonne (Rückfahrt ohne Ladung)	" 0,306 " " " "

Tarif no. 6. — Für die ganze Fahrt von Termonde nach Blaton, und zwar 1^o. für beladene Fahrzeuge, welche von Gent und weiterher kommen, und 2^o. für Fahrzeuge, welche von der Unter-Schelde kommen und nach französischen Orten zwischen Douai und weiter gehen :**a) Im Winter :**

Per Gütertonne	fr. 0,724 für die ganze Fahrt.
" Tragfähigkeitstonne	" 0,270 " " " "
" " (Rückfahrt ohne Ladung)	" 0,306 " " " "

b) Im Sommer :

Per Gütertonne	fr. 0,683 für die ganze Fahrt.
" Tragfähigkeitstonne	" 0,270 " " " "
" " (Rückfahrt ohne Ladung)	" 0,306 " " " "

Bemerkungen. Die Fahrzeuge, auf welche die Tarife Nos 2, 3, 4, 5 und 6 in Anwendung kommen, werden auf Kosten der Gesellschaft auf dem Kanale vermittelt Pferden gezogen und auf der Dendre geschleppt. Dasselbe ist der Fall mit Fahrzeugen, welche streckenweise Fahrten auf dem Kanale machen.

Indessen müssen Schiffer, welche nur eine Ladung kleineren Umfanges, als die Tragfähigkeit beträgt, bezahlen :

1^o Ziehgebühren für die Ladung.

2^o " " die Anzahl der Tonnen, welche die Differenz zwischen Ladung und Tragfähigkeit bilden.

Specialtarife der Ziehgebühren.

Tarif no. 1. Für alle Bestimmungsorte zwischen Blaton und Termonde.

1 ^o	Auf dem Kanale von Blaton nach Ath in beiden Richtungen und zu allen Jahreszeiten, für alle beladenen Fahrzeuge:	
	per Gütertonne	fr. 0,002 per Kilometer,
	" Tragfähigkeitstonne	" 0,002 " "
2 ^o	Auf der kanalisirten Sambre, für die Bergfahrt im Winter	
	per Gütertonne	fr. 0,0072 per Kilometer,
	" Tragfähigkeitstonne	" 0,0020 " "
	für nach Lessines bestimmte Fahrzeuge	
	per Gütertonne	fr. 0,005561 per Kilometer,
	" Tragfähigkeitstonne	" 0,002000 " "
3 ^o	Auf der kanalisirten Dendre, für die Bergfahrt im Sommer	
	per Gütertonne	fr. 0,0060 per Kilometer,
	" Tragfähigkeitstonne	" 0,0020 " "
	für nach Lessines bestimmte Fahrzeuge	
	per Gütertonne	fr. 0,004361 per Kilometer,
	" Tragfähigkeitstonne	" 0,002000 " "
4 ^o	Auf der kanalisirten Dendre, bei der Thalfahrt im Winter und im Sommer	
	per Gütertonne	fr. 0,0031 per Kilometer,
	" Tragfähigkeitstonne	" 0,0020 " "
5 ^o	Auf der kanalisirten Dendre erhebt man bei der Bergfahrt im Winter und im Sommer für das Ziehen in Acren, Lessines und C. Hubain beladener Fahrzeuge, welche sich auf der ganzen Kanallänge ziehen lassen, eine Zuschlaggebühr	
	I. für die von Acren kommenden	fr. 0,00260 per Gütertonnenkilometer.
	II. " " Lessines	" 0,00196 " "
	III. " " C. Hubain	" 0,00176 " "

Bemerkung. Die die ganze Dendre entlang fahrenden und die nach Ath oder irgend einem Platze am Kanale bestimmten Fahrzeuge zahlen die Ziehgebühren nach N^o 2.

IV. EINFLUSS DER TRAGFÄHIGKEIT.

Im allgemeinen und auf den staatlichen Wasserstrassen überhaupt kommt die Tragfähigkeit bei der Berechnung der Schifffahrtsabgaben nicht mehr in Betracht.

Das Gesetz vom 19. Februar 1860 legte den Tarifen sowohl die Tragfähigkeit wie die Landungsmenge zu Grunde.

Wir haben gesehen, zu welchen Unzuträglichkeiten und Schwierigkeiten in der Berechnung jedoch diese doppelte Basis geführt hatte, und wie bereits im Jahre 1865 das in der Praxis unbewährte System auf den staatlichen Wasserstrassen aufgegeben wurde. Dasselbe besteht jedoch noch auf den Kanälen von Brüssel und von Löwen zum Rupel und auf den concessionirten Schifffahrtsstrassen, dem Kanale von Espierres, dem Kanale von Blaton nach Ath und der kanalisirten Dendre. Die Anwendung eines complicirteren Tarifes ist auf concessionirten Linien leichter verständlich, als auf Staatskanälen, denn erstens ist der Verkehr begrenzter und auf kurze Entfernungen beschränkt, und dann findet die Erhebung durch ein besonderes Einnahmepersonal statt.

Auf der Dendre und dem Kanale von Blaton nach Ath wird ausser dem Tonnengehalte auch noch der Tiefgang, welcher doch nur ein Factor des ersteren ist, bei Berechnung der Abgaben mit in Betracht gezogen, und zwar in folgender Weise:

Tiefgang der Fahrzeuge. — Die beladenen Fahrzeuge, welche ganze oder streckenweise Fahrten berg- oder thalwärts unternehmen und über 1,50 m. Tiefgang haben, zahlen für ebenso viele Tonnen Tragfähigkeit, wie Gütertonnen an Bord sind.

Die beladenen Fahrzeuge von 1,50 m. und weniger Tiefgang und bis zu 35 Tonnen Ladung zahlen für den Tragfähigkeitstonnengehalt, welcher einem Tiefgange von 1,50 m. entspricht und für die Ladung.

Die Fahrzeuge mit weniger als 35 Tonnen Ladung zahlen für die Tragfähigkeit, welche einem Tiefgange von 1,80 m. entspricht, und für die Ladung.

Für die Rückfahrt ohne Ladung erhebt man die Abgabe für die Tragfähigkeitstonnenzahl, welche einem Tiefgange von 1,80 m. entspricht.

Einfluss der Art, des Werthes und der Menge der Ladung. Classificirung der Güter.

Ebenso wie die doppelte Basis der Berechnung, so ist auch die Classificirung der Güter auf den staatlichen Schifffahrtsstrassen längst aufgegeben worden, und zwar aus zwei Gründen, erstens, weil sie umständlich und zweitens, weil sie überflüssig ist, da die Transporte zu Wasser zum grössten Theile, um nicht zu sagen fast gänzlich, aus schwer wiegenden Ladungen bestehen. Unterschiede der Tarificirung nach Art und Werth der Ladung bestehen nur noch auf dem Kanale von Brüssel zum Rupel und auf dem Kanale von Espierres; die Anzahl der Güterklassen ist dort übrigens sehr gering, wie wir aus den im 1. Kapitel gegebenen Tabellen ersehen, in welchen die Classificirung der Güter angegeben ist.

Die Menge der beförderten Ladung, d. h. der Gütertonnengehalt der Fahrzeuge, ist einer der Factoren, welche die Höhe der Abgaben bestimmen, der andere Factor ist die Fahrtlänge.

V. ERLASS ODER ERMÄSSIGUNG DER ABGABEN.

Nach § 82 der allgemeinen Polizei- und Schifffahrtsordnung, welche durch Kronbefehl vom 1. Mai 1889 genehmigt worden ist, geniessen auf den staatlichen Schifffahrtsstrassen folgende Fahrzeuge Befreiung von Abgaben:

1°. Die dem Heere gehörigen oder dessen Zwecken dienenden oder Ladungen für dasselbe führenden, sowie alle anderen dem Staate gehörigen, unter belgischer Flagge gehenden Schiffsgefässe.

2°. Die leeren oder beladenen Lichterschiffe, welche zu Fahrzeugen gehören, die durch Verminderung der vorschriftsmässigen Wassertracht oder durch Havarien u.s.w. gezwungen sind, sich eines Theiles ihrer Ladung zu entledigen.

In diesem Falle wird die Abgabe nach der Ladung des Schiffes vor Beginn des Lichtens berechnet.

3°. Die der Verwaltung der Schifffahrtsstrassen dienenden und auf schriftlichen Befehl eines Beamten dieser Verwaltung fahrenden Schiffe.

4°. Die Kähne von weniger als 3 Tonnen Tragfähigkeit.

5°. Die Ketten- und die Schleppdampfer, sowie die Eisbrechschiffe.

6°. Die Fahrzeuge, welche wegen Steigens oder Fallens des Wassers auf Anordnung der Verwaltung ihren Platz wechseln müssen und nach Aufhören dieser Ursachen wieder nach ihrem alten Platze zurückkehren.

7°. Die ausschliesslich mit Düngmitteln beladenen Schiffsgefässe; die als Düngmittel betrachteten und Befreiung von den Abgaben geniessenden Stoffe sind sehr zahlreich; sie sind in einem Kronbefehle vom 6. Oktober 1890 aufgezählt.

Ermässigungen werden solchen Fahrzeugen gewährt, welche auf regelmässigen Linien verkehren. Die ausschliesslich regelmässigen Personen-transporten dienenden, nur Reisende und deren Gepäck befördernden Schiffe zahlen nur den vierten Theil der Abgabe, welche eigentlich für die volle Ladung zu entrichten wäre. Befördern sie Reisende und Güter, so zahlen sie für drei achtel der vollen Ladung. Betreiben sie einen regelmässigen Gütertransportdienst, so zahlen sie für drei viertel der vollen Ladung.

Wie wir schon gesagt haben, müssen ohne Ladung fahrende Schiffsgefässe sich gegen Entrichtung von 20 centimes einen Fahrschein ausstellen lassen. Dieser Fahrschein ist für die Fahrt bis zu einem genannten Bestimmungsorte gültig, erfolgt die Rückfahrt ebenfalls ohne Ladung, so ist ein neuer Fahrschein zu lösen.

Aus den weiter oben gemachten Angaben geht hervor, dass den ohne Ladung fahrenden Schiffsgefässen auf den Gemeindekanälen von Brüssel zum Rupel und von Löwen zur Dyle, sowie auf den concessionirten Wasserstrassen Ermässigungen gewährt werden. Das Gleiche geht aus den Tabellen im 1. Kapitel hinsichtlich der Gemeinde- und concessionirten Kanäle hervor.

Auf dem Kanale von Blaton nach Ath und auf der kanalisirten Dendre lauten die Bestimmungen hierüber, wie folgt:

Ermässigungen. — Düngstoffe geniessen keine Ermässigung; sie zahlen wie andere Güter. Indessen werden Ausnahmen gemacht für Fahrzeuge, welche mit Kalk zu Düngezwecken beladen sind; es zahlen nämlich

1o solche von Blaton kommende und nach Orten zwischen Alost und Termonde (mit Ausschluss von Alost) gehende und

2o, solche vom Becken von Tournai nach Alost gehende Fahrzeuge

die in Tarif no. 3 genannten Abgaben;

3o solche vom Becken von Tournai nach Orten zwischen Alost und Termonde gehende Fahrzeuge

die in Tarif no. 4 genannten Abgaben.

Die mit Fäkalien beladenen Fahrzeuge, welche bei Blaton in den Kanal ein- und denselben ganz durchfahren, zahlen nach Tarif no. 3.

Ferner ist zu bemerken, dass Ausfuhrartikel, sowie auf dem Seewege angeführte, vom Auslande importirte Güter besondere Vergünstigungen geniessen.

So sind auf dem Kanale von Gent nach Terneuzen und auf demjenigen von Gent nach Ostende die vom Meere kommenden oder dahin gehenden Fahrzeuge, und diejenigen, welche zum Wassertransport der von jenen

herstammenden Güter verwendet werden, von allen Abgaben und von der Verpflichtung zur Lösung eines Fahrscheines befreit (1).

Durch eine ähnliche Verordnung wird auf dem Kanale von Brüssel zum Rupel (2) eine Ermässigung von 50 % allen Dampf- und Segelschiffen gewährt, welche einen regelmässigen Verkehr zwischen Brüssel und irgend einem fremden Platze betreiben und belgische Exportgüter transportiren. Die gleiche Ermässigung wird denselben Schiffen auf der Rückfahrt zugestanden, wenn sie aus dem Auslande nach Belgien oder für die Durchfuhr bestimmte Waaren bergen.

VI. ART DER ERHEBUNG. — CONTROLE.

Auf den staatlichen Wasserstrassen werden die Schifffahrtsabgaben durch Beamte erhoben, welche zu gleicher Zeit Schleusenwächter und Einnnehmer sind.

Auf den einzelnen Linien bezahlen die Schiffer entweder am Abfahrtsorte oder von Hebestelle zu Hebestelle.

Die Ladungsmenge wird nach den Angaben des Messbriefes und nach den Aichungsscalen, womit jedes Schiffsgefäss versehen sein muss, bestimmt. Die Entfernung wird nach den den Schifffahrtsverordnungen beigefügten Tabellen berechnet.

Die Aichung der Fahrzeuge erfolgt nach einem einfachen und praktischen Verfahren, welches, ohne gerade ängstlich genau und mathematisch ganz richtig die Ladefähigkeit zu bestimmen, doch um so zweckmässiger ist, als der Abgabefuss ein sehr geringer ist, ein kleiner Fehler in der Berechnung also keine besondere Bedeutung hat. Die Methode ist einfach und schnell, was zwei bedeutsame Eigenschaften sind; ausserdem ist sie hinreichend genau, wie man aus Beilage n°. II ersehen kann. (3)

Der Messbrief wird von dem Aichungssachverständigen und dem Schiffer unterzeichnet und durch den Bezirks-Oberingenieur und einen Registratur²⁰ Director controlirt.

Die Controle hinsichtlich der Erhebung der Abgaben erfolgt von Schleuse zu Schleuse durch Prüfung der Aichungsscalen und des Messbriefes.

Die Schifffahrtsordnung hat eine ganze Reihe von besonderen Fällen vorgesehen, wie Fahrten innerhalb der Strecke zwischen zwei Hebestellen, Bruchtheile von Tiefgangsdecimetern, verschiedenen Tiefgang des Vorder- und des Hintertheiles eines Schiffes, Mangel eines Messbriefes, unterwegs

(1) «Guide du Batelier», Seite 75.

(2) Kronbefehl vom 25. März 1882.

(3) Kronbefehl vom 25. März 1882.

erfolgte Ladungen und Löschungen, Ueberschreiten des bei Beginn einer Fahrt angegebenen Bestimmungsortes u.s.w. Es würde uns zu weit führen und von keinem besonderen Interesse sein, wenn wir hier angeben wollten, wie alle diese Einzelheiten behandelt werden.

VII. GEBÜHREN FÜR SCHLEUSEN-, WEHR- UND BRÜCKEN-MANÖVER.

Die einzigen Wasserstrassen, auf welchen jetzt noch Brücken- und Durchfahrts-Gelder erhoben werden, sind die Gemeindekanäle in Ostflandern, ferner zwei kleine Kanäle in Westflandern, nämlich der im Besitze einer Wateringengesellschaft befindliche Kanal von Blankenberghe, auf welchem bei der Durchfahrt durch die Schleuse bei Speye Zoll erhoben wird, und der Kanal von Mertje, dessen Verwaltung bei Durchfahrt durch die Brücke von Merkem eine Gebühr einzieht. Bei Termonde erhebt die Gemeindeverwaltung auf der Dendre an der Bogards- und der Augustiner-Brücke Taxen. Die Zulässigkeit dieser Zollaufgaben wird durch die Regierung in Frage gestellt. Endlich besteht noch auf der Dyle ein durch Verordnung vom Jahre 1819 genehmigter Durchfahrtszoll bei dem „barrage des Moulins“ genannten Wehre; diese Abgabe wird mit dem Wehre selbst demnächst verschwinden. Im Sonstigen sind die Manövergebühren überall abgeschafft.

VIII. ZUSCHLAGGEBÜHREN FÜR NACHTDIENST.

Die nächtliche Schifffahrt findet noch nicht auf allen staatlichen Wasserstrassen regelmässig statt. Sie ist einfach auf mehreren Kanälen zugelassen und unterliegt besonderen Gebühren, welche jedoch nicht in die Staatskasse fliessen, sondern dem Personal für seine Mehrleistung an Arbeit überlassen werden. Diese bei Durchfahrt durch die Kunstbauten zahlbaren Zuschlaggebühren betragen fr. 0,75 für jeden Schleusenwächter und fr. 0,50 für jeden Brückenwächter oder Schleusenwächter-Gehülfen.

IX. KAIGEBÜHREN.

Um unsere Arbeit zu vervollständigen und keinen Umstand ausser Acht zu lassen, welcher die Abgaben auf Kanälen und Flüssen betrifft, müssen wir noch die in den Binnenhäfen zur Erhebung kommenden Kaigebühren erwähnen.

Die belgischen Binnenschifffahrts-Häfen zerfallen in drei Arten, vom Staate angelegte, von Gemeinden angelegte und mit Staatssubvention gebaute. Die letzteren sind die zahlreichsten.

Der Staat erhebt in den von ihm angelegten Binnenhäfen keinerlei Gebühren; er trägt die Unterhaltungskosten, enthält sich jeglicher Ausbeutung und lässt sich weder die Kosten der Unterhaltung noch die Zinsen des Anlagekapitales bezahlen.

Die Gemeinden dagegen suchen, ihre Kosten zu decken, und sind dazu vom Staate ermächtigt; es ist indessen zur Regel erhoben, dass sie aus dem Betriebe der Kaianlagen keine Gewinnquelle machen dürfen.

Die Tarife der Kaiegebühren sind daher in jedem Einzelfalle so berechnet, dass die Einnahmen die gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Ausgaben für die Kais nicht überschreiten. Einnahmen und Ausgaben sind aus diesem Grunde Gegenstand einer besonderen Buchführung. Am Ende jedes Jahres werden die Bücher den Regierungsbehörden vorgelegt.

Bei Beginn eines Hafetriebes bleibt der Tarif in den ersten drei Jahren nur provisorisch und wird nöthigenfalls im dritten Jahre revidirt, um die Einnahmen mit dem Ausgaben in Einklang zu bringen.

Die dem Staate gehörigen Kais sind ohne Begünstigung und ohne Einschränkung zu Jedermanns Benutzung, nur müssen sich die Benutzer der Schifffahrtsordnung und den örtlichen Polizeivorschriften unterwerfen.

(Uebersetzt durch K. Sachisthal im Haag).

Kurze Übersicht über die zu verschiedenen Zeiten
in Belgien vorgenommenen
Aenderungen der Schifffahrtsabgaben und der
Art der Erhebung derselben.

NAMEN DER SCHIFFFAHRTSSTRASSEN.	EINSCHLÄGIGE GESETZE, VERORDNUNGEN u.s.w.								
<p>Kanal von Charleroi nach Brüssel.</p> <p>Beginn der Bauten 15. März 1827.</p> <p>Dem Verkehre übergeben am 22. September 1832.</p> <p>Durch den Staat gemäss dem Gesetze vom 1. Juni 1839 angekauft.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 17. September 1832.</u> — Feste und einheitliche Taxe von fl. 1,45 per Tonne von Charleroi oder vom Centre bis Brüssel oder umgekehrt.</p> <p><u>Kronbefehl vom 28. Juni 1833.</u> — Ermässigung vorstehender Abgabe um 16 %.</p> <p><u>Kronbefehl vom 31. März 1849.</u> — Ermässigung der 1833 festgesetzten Taxen um 35 %.</p> <p><u>Gesetz vom 19. Februar und Kronbefehl vom 20. Februar 1860.</u> — Vollständige Aenderung des Systemes. Festsetzung der Abgaben per Lieue von 5000 m. und per Tragfähigkeits- und Güter-Tonne, und zwar folgendermassen:</p> <table data-bbox="465 694 1090 818"> <tr> <td>Per Gütertonne</td> <td>fr. 0,0480</td> </tr> <tr> <td>„ Tragfähigkeitstonne</td> <td>„ 0,0160</td> </tr> <tr> <td>„ „ Rückfahrt ohne Ladung</td> <td>„ 0,0160</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>fr. 0,0800</td> </tr> </table> <p><u>Gesetz vom 1. Juli und Kronbefehl vom 26. Juli 1865.</u> Umänderung der in vorstehenden Acten angegebenen Abgabenbasis. Feste Abgabe von fr. 0,01 per Gütertonnenkilometer.</p> <p><u>Kronbefehl vom 1. Juni 1886.</u> — Ermässigung der Abgabe von fr. 0,01 auf fr. 0,005.</p>	Per Gütertonne	fr. 0,0480	„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,0160	„ „ Rückfahrt ohne Ladung	„ 0,0160	Total	fr. 0,0800
Per Gütertonne	fr. 0,0480								
„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,0160								
„ „ Rückfahrt ohne Ladung	„ 0,0160								
Total	fr. 0,0800								
<p>Kanal von Gent nach Terneuzen.</p> <p>Beginn der Bauten 24. Januar 1825.</p> <p>Dem Verkehre übergeben am 18. November 1827.</p> <p>Durch den Staat gebaut.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 9. April 1830.</u> — Seeschiffe: Für die ganze Fahrt fl. 0,48—0,38 per Seetonne, je nach der Jahreszeit und der Richtung der Fahrt; Brückenzoll fl. 0,20. — Binnenfahrer: fl. 0,20—0,35; Brückenzoll fl. 0,10.</p> <p><u>Vertrag vom 19. April 1839.</u> — Einzige Taxe für Seeschiffe fl. 0,3704 per Tonne bei der Bergfahrt, fl. 0,38 per Tonne bei der Thalfahrt.</p> <p><u>Vertrag vom 5. November 1842.</u> — Abschaffung aller Taxen für Seeschiffe. Abschaffung der Brückengelder. Ermässigung der Abgaben für Binnenfahrer um $\frac{1}{3}$.</p> <p><u>Kronbefehl vom 17. Februar 1852.</u> — Ermässigung des Tarifes von 1842 um 50 %.</p> <p><u>Kronbefehl vom 5. Juni 1871.</u> — Ausführung des Gesetzes vom 1. Juli 1865 (siehe Kanal von Charleroi nach Brüssel). Abgabe von fr. 0,005 per Gütertonnenkilometer.</p>								
<p>Kanal von Pommercœul nach Antoing.</p> <p>Beginn der Bauten 19. Juni 1823.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 27. Juli 1827.</u> — Feste und einheitliche Abgabe von fr. 0,396 per Tragfähigkeits- und von fr. 1,285 per Gütertonne.</p> <p><u>Kronbefehl vom 9. Januar 1831.</u> — Ermässigung vorstehenden Tarifes um 50 %.</p> <p><u>Kronbefehl vom 15. April 1834.</u> — Abgabe von fr. 0,1481 per Tragfähigkeits- und von fr. 0,444 per Gütertonne.</p>								

NAMEN DER SCHIFFFAHRTSSTRASSEN.	EINSCHLÄGIGE GESETZE, VERORDNUNGEN u.s.w.								
<p>Dem Verkehre übergeben am 26. Juni 1826. Vom Staate angekauft dem Kronbefehle vom 9. Juni 1828 gemäss.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 13. März 1852.</u> — Ermässigung des Tarifes von 1834 um 60 %.</p> <p>*<u>Kronbefehl vom 2. September 1863.</u> — Ausführung des Gesetzes vom 19. Februar 1860. — Abgaben per Lieue von 5000 m. per Tragfähigkeits- und per Gütertonne, nämlich:</p> <table data-bbox="455 514 1084 637"> <tr> <td>Per Gütertonne</td> <td>fr. 0,03</td> </tr> <tr> <td>„ Tragfähigkeitstonne</td> <td>„ 0,01</td> </tr> <tr> <td>„ „ (Rückfahrt ohne Ladung)</td> <td>„ 0,01</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Total</td> <td>fr. 0,05</td> </tr> </table> <p><u>Kronbefehl vom 26. Juli 1865.</u> — Ausführung des Gesetzes vom 1. Juli 1865. — Abgabe von fr. 0,01 per Gütertonnenkilometer.</p> <p><u>Kronbefehl vom 1. Juni 1886.</u> — Ermässigung vorstehender Abgabe auf fr. 0,005.</p>	Per Gütertonne	fr. 0,03	„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,01	„ „ (Rückfahrt ohne Ladung)	„ 0,01	Total	fr. 0,05
Per Gütertonne	fr. 0,03								
„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,01								
„ „ (Rückfahrt ohne Ladung)	„ 0,01								
Total	fr. 0,05								
<p>Kanal von Maastricht nach Herzogenbusch (belgi- scher Antheil). Beginn der Bauten 19. Juni 1822. Dem Verkehre übergeben am 24. August 1826. Durch den Staat erbaut.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 3. Oktober 1828.</u> — Beladene Fahrzeuge in der Richtung Maastricht-Herzogenbusch fl. 0,025 per Tonnenlieue, in umgekehrter Richtung fl. 0,045. — Leere Fahrzeuge die Hälfte.</p> <p><u>Kronbefehle vom 12. Oktober 1839 und 9. Juli 1842.</u> — Umänderung vorstehenden Tarifes für die Strecken Loozen-Hocht auf fl. 0,9015, Hocht-Bocholt fl. 0,451.</p> <p><u>Vertrag vom 5. November 1842.</u> — Ermässigung vorstehender Abgaben auf fl. 0,4265, bezw. fl. 0,2845.</p> <p><u>Vertrag vom 9. Juli 1846.</u> — Abgabe per Tonnenlieue von fr. 0,03175 für beladene und von fr. 0,01587 für leere Fahrzeuge.</p> <p><u>Vertrag vom 15. März 1852.</u> — Ermässigung vorstehender Abgaben um 50 %.</p> <p><u>Kronbefehl vom 3. Mai 1880.</u> — Ausführung des Gesetzes vom 1. Juli 1865. — Abgabe von fr. 0,0025 per Gütertonnenkilometer.</p> <p><u>Kronbefehl vom 1. September 1850.</u> — Abgabe per Trag- fähigkeitstonnenlieue, von fr. 0,10 für beladene und von fr. 0,05 für unbeladene Fahrzeuge.</p>								
<p>Kanal von Lüttich nach Maastricht (belgischer Antheil). Beginn der Bauten 4. März 1846. Dem Verkehre übergeben am 21. Oktober 1850. Durch den Staat erbaut.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 20. Februar 1860.</u> — Ausführung des Ge- setzes vom 19. Februar 1860. Abgaben per Lieue von 5000 m., per Tragfähigkeits- und per Gütertonne, nämlich:</p> <table data-bbox="455 1428 1084 1551"> <tr> <td>Per Gütertonne</td> <td>fr. 0,0450</td> </tr> <tr> <td>„ Tragfähigkeitstonne</td> <td>„ 0,0150</td> </tr> <tr> <td>„ „ (Rückfahrt ohne Ladung)</td> <td>„ 0,0150</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Total</td> <td>fr. 0,0750</td> </tr> </table> <p><u>Kronbefehl vom 24. Oktober 1860.</u> — Ermässigung vorstehender Abgaben auf bezw. fr. 0,03, fr. 0,01 u. fr. 0,01, zusammen also fr. 0,05.</p> <p><u>Kronbefehl vom 26. Juli 1865.</u> — Ausführung des Gesetzes vom 1. Juli 1865. Abgabe von fr. 0,0075 per Gütertonnenkilometer.</p>	Per Gütertonne	fr. 0,0450	„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,0150	„ „ (Rückfahrt ohne Ladung)	„ 0,0150	Total	fr. 0,0750
Per Gütertonne	fr. 0,0450								
„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,0150								
„ „ (Rückfahrt ohne Ladung)	„ 0,0150								
Total	fr. 0,0750								

NAMEN DER SCHIFFFAHRTSSTRASSEN.	EINSCHLÄGIGE GESETZE, VERORDNUNGEN u.s.w.								
<p>Maas—Schelde-Kanal.</p> <p>Beginn der Bauten 3. April 1843.</p> <p>Dem Verkehre übergeben am 22. September 1846.</p> <p>Durch den Staat erbaut.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 1. Juni 1886.</u> — Ermässigung vorstehender Taxe auf fr. 0,005.</p> <p><u>Kronbefehl vom 23. November 1844.</u> — Festsetzung der Abgaben für die erste Kanalsection, wie folgt: Per Gütertonnenlieu fr. 0,05 für Stroh, Heu, Bäume, Aeste, Brennholz; fr. 0,10 für Kohlen, Steine und andere vorstehend nicht angegebene Güter. (Durch Kronbefehle vom 12. Oktober und vom 28. September 1856 wurden diese Sätze auch für die beiden anderen Sectionen eingeführt).</p> <p><u>Kronbefehl vom 20. Februar 1860.</u> — Einführung des Gesetzes vom 19. Februar 1860. Abgaben auf allen 3 Sectionen per Lieue von 5000 m., per Güter- und per Tragfähigkeitstonne, nämlich</p> <table data-bbox="455 742 1084 837"> <tr> <td>per Gütertonne</td> <td>fr. 0,03</td> </tr> <tr> <td>„ Tragfähigkeitstonne</td> <td>„ 0,01</td> </tr> <tr> <td>„ „ „ (Rückfahrt ohne Ladung)</td> <td>„ 0,01</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Total</td> <td>fr. 0,05</td> </tr> </table> <p><u>Kronbefehl vom 26. Juli 1865.</u> — Ausführung des Gesetzes vom 1. Juli 1865. Abgabe von fr. 0,0075 per Gütertonnenkilometer.</p> <p><u>Kronbefehl vom 1. Juni 1886.</u> — Ermässigung vorstehender Taxe auf fr. 0,005.</p>	per Gütertonne	fr. 0,03	„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,01	„ „ „ (Rückfahrt ohne Ladung)	„ 0,01	Total	fr. 0,05
per Gütertonne	fr. 0,03								
„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,01								
„ „ „ (Rückfahrt ohne Ladung)	„ 0,01								
Total	fr. 0,05								
<p>Kanal von Mons nach Condé. (belgischer Antheil).</p> <p>Beginn der Bauten 18. Oktober 1807.</p> <p>Dem Verkehre übergeben am 19. Oktober 1818.</p> <p>Durch den Staat erbaut.</p> <p>Durch Verordnung vom 17. Dezember 1819 der Provinz abgetreten.</p> <p>Dem Gesetze vom 30. Dezember 1819 gemäss wieder vom Staate übernommen.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 14. Dezember 1815.</u> — Provisorische Taxe von fr. 0,02 per Tonnenlieue für beladene Fahrzeuge, und fr. 0,01 per Tonnenlieue für unbeladene Fahrzeuge.</p> <p><u>Kronbefehl vom August 1822.</u> — Erhöhung vorstehender Sätze um 50 %.</p> <p><u>Kronbefehl vom 27. Juli 1827.</u> — An jeder der vier Hebestellen fl. 0,07 per je 10 Tragfähigkeitstonnen und fl. 0,07 per je 10 Gütertonnen zu bezahlen.</p> <p><u>Kronbefehl vom 15. April 1834.</u> — Festsetzung vorstehender Abgabe auf fr. 0,14.</p> <p><u>Kronbefehl vom 2. Dezember 1839.</u> — Abgabe von fr. 0,05 per Tragfähigkeitstonne an jeder der vier Hebestellen zahlbar.</p> <p><u>Kronbefehl vom 2. September 1863.</u> — Ausführung des Gesetzes vom 19. Februar 1860. Abgabe per Lieue von 5000 m., per Güter- und per Tragfähigkeitstonne, nämlich</p> <table data-bbox="455 1466 1084 1561"> <tr> <td>per Gütertonne</td> <td>fr. 0,03</td> </tr> <tr> <td>„ Tragfähigkeitstonne</td> <td>„ 0,01</td> </tr> <tr> <td>„ „ „ (Rückfahrt ohne Ladung)</td> <td>„ 0,01</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Total</td> <td>fr. 0,05</td> </tr> </table> <p><u>Kronbefehl vom 26. Juli 1865.</u> — Einführung des Gesetzes vom 1. Juli 1865. — Abgabe von fr. 0,01 per Gütertonnenkilometer.</p>	per Gütertonne	fr. 0,03	„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,01	„ „ „ (Rückfahrt ohne Ladung)	„ 0,01	Total	fr. 0,05
per Gütertonne	fr. 0,03								
„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,01								
„ „ „ (Rückfahrt ohne Ladung)	„ 0,01								
Total	fr. 0,05								

NAMEN DER SCHIFFFAHRTSSTRASSEN.	EINSCHLÄGIGE GESETZE, VERORDNUNGEN u.s.w.																							
<p>Ober-Schelde.</p> <p>Kanalisation noch nicht beendet.</p> <p>Durch den Staat dem Budgetgesetze vom 31. Dezember 1838 gemäss übernommen.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 1. Juni 1886.</u> — Ermässigung vorstehender Abgabe auf fr. 0,005.</p> <p><u>Kronbefehl vom 16. August 1822,</u> in Ausführung gebracht am 1. Januar 1823 und durch Verordnung vom 16. November 1824 auf unbestimmte Zeit verlängert. — Im Hennegau belegener Theil. Taxen an der Schleuse von Antoing und an der Brücke „des Trou“ in Tournai zahlbar und sich nach der Tragfähigkeit der in 9 Klassen getheilten Fahrzeuge richtend, nämlich</p> <table data-bbox="455 647 1084 771"> <tr> <td>leere Fahrzeuge</td> <td>per Tonne fr. 0,01</td> </tr> <tr> <td>halbbeladene „</td> <td>„ „ „ 0,015</td> </tr> <tr> <td>mehr als halbbeladene, sowie thalwärts fahrende Fahrzeuge</td> <td>„ „ „ 0,02</td> </tr> </table> <p><u>Kronbefehl vom 13. Dezember 1819.</u> — In Ostflandern belegener Theil. Abgabe von fr. 0,0325 per Tragfähigkeitstonne, zahlbar an jedem der Wehre von Espierres, Autryve, Audenarde und Semmerzaeke, von fr. 0,0125 an der Madou-Brücke und fr. 0,850 an der Pécherie-Schleuse in Gent.</p> <p><u>Kronbefehl vom 13. März 1852.</u> — Ermässigung vorstehender Sätze um 50 o/o.</p> <p><u>Kronbefehl vom 23. Juni 1886.</u> Festsetzung der Abgaben in Folge des Kronbefehles vom 1. Juni für die ganze Länge des Weges und einheitlich auf fr. 0,0016 per Gütertonnenkilometer.</p>	leere Fahrzeuge	per Tonne fr. 0,01	halbbeladene „	„ „ „ 0,015	mehr als halbbeladene, sowie thalwärts fahrende Fahrzeuge	„ „ „ 0,02																	
leere Fahrzeuge	per Tonne fr. 0,01																							
halbbeladene „	„ „ „ 0,015																							
mehr als halbbeladene, sowie thalwärts fahrende Fahrzeuge	„ „ „ 0,02																							
<p>Lys.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 30. September 1839.</u> — In Westflandern belegener Theil. — Abgabe per Tragfähigkeitstonne und bei Passiren der Hebestellen zahlbar, nämlich</p> <table data-bbox="455 1180 1084 1323"> <thead> <tr> <th></th> <th>beladen:</th> <th>unbeladen:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>am Wehre von Comines</td> <td>fr. 0,0635</td> <td>fr. 0,0212</td> </tr> <tr> <td>„ „ „ Menin</td> <td>„ 0,0635</td> <td>„ 0,0212</td> </tr> <tr> <td>„ „ „ Harlebeke</td> <td>„ 0,1058</td> <td>„ 0,0635</td> </tr> <tr> <td>„ „ „ Vive St. Eloi</td> <td>„ 0,0635</td> <td>„ 0,0212</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Kronbefehl vom 20. November 1833.</u> — In Ostflandern belegener Theil. Abgabe von fr. 0,0425 per Tragfähigkeitstonne zahlbar an der Pécherie-Schleuse in Gent.</p> <p><u>Kronbefehl vom 20. April 1863.</u> — Einführung des Gesetzes vom 19. Februar 1860. Abgabe per Lieue von 5000 m., per Tragfähigkeits- und per Gütertonne, nämlich:</p> <table data-bbox="542 1494 1145 1627"> <tr> <td>Per Gütertonne</td> <td>fr. 0,012</td> </tr> <tr> <td>„ Tragfähigkeitstonne</td> <td>„ 0,004</td> </tr> <tr> <td>„ „ „ „ (Rückfahrt ohne Ladung). „</td> <td>0,004</td> </tr> <tr> <td></td> <td>fr. 0,020</td> </tr> </table> <p><u>Kronbefehl vom 26. Juli 1865.</u> Einführung des Gesetzes vom 1. Juli 1865. Abgabe von fr. 0,002 per Gütertonnenkilometer.</p>		beladen:	unbeladen:	am Wehre von Comines	fr. 0,0635	fr. 0,0212	„ „ „ Menin	„ 0,0635	„ 0,0212	„ „ „ Harlebeke	„ 0,1058	„ 0,0635	„ „ „ Vive St. Eloi	„ 0,0635	„ 0,0212	Per Gütertonne	fr. 0,012	„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,004	„ „ „ „ (Rückfahrt ohne Ladung). „	0,004		fr. 0,020
	beladen:	unbeladen:																						
am Wehre von Comines	fr. 0,0635	fr. 0,0212																						
„ „ „ Menin	„ 0,0635	„ 0,0212																						
„ „ „ Harlebeke	„ 0,1058	„ 0,0635																						
„ „ „ Vive St. Eloi	„ 0,0635	„ 0,0212																						
Per Gütertonne	fr. 0,012																							
„ Tragfähigkeitstonne	„ 0,004																							
„ „ „ „ (Rückfahrt ohne Ladung). „	0,004																							
	fr. 0,020																							

NAMEN DER SCHIFFFAHRTSSTRASSEN	EINSCHLÄGIGE GESETZE, VERORDNUNGEN u.s.w.
<p>Maas (belgischer Antheil). Gemäss dem Budget- gesetze vom 31. Dezem- ber 1838 durch den Staat übernommen. In den Jahren 1860— 1880 kanalisirt.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 7. Mai 1867.</u> — Ermässigung vorstehenden Satzes auf fr. 0,0012. <u>Kronbefehl vom 1. Juni 1886.</u> — Festsetzung der Abgabe von 1867 auf fr. 0,0016. <u>Kronbefehl vom 30. Oktober 1820.</u> — Abgabe zahlbar per Hebestelle, fl. 0,03 per Tragfähigkeitstonne oder per niederländische Kubikelle für beladene Fahrzeuge, die Hälfte für leere Schiffsgefässe. <u>Verordnung vom 20. Mai 1843.</u> — Ausführung der Verträge vom 19. April 1839 und vom 5. November 1842. Abgabe von fr. 0,008 per Lieue von 5000 m. und per Kubikmeter Rauminhalt für beladene Fahrzeuge, für leere Schiffsgefässe die Hälfte. <u>Kronbefehl vom 6. Januar 1870.</u> — Ermässigung dieser Abgabe für mit Messscalen versehene Fahrzeuge. Von Fahrzeugen, deren Ladung die Hälfte der Tragfähigkeit nicht überschreitet, wird eine Abgabe von 0,004 per Kubikmeter für diese Hälfte erhoben, und fr. 0,008 für die andere Hälfte; von Fahrzeugen mit höherer Ladungsmenge fr. 0,008 per Kubikmeter für den gesammten Inhalt. <u>Uebereinkunft vom 31. Oktober 1885.</u> — Abgabe von fr. 0,0016 per Gütertonnenkilemeter.</p>
<p>Sambre (belgischer Antheil). In den Jahren 1824— 1828 kanalisirt. Dem Verkehre überge- ben am 1. Januar 1829. Vom Staate nach einem durch Gesetz vom 26. September 1835 geneh- migten Abkommen an- gekauft.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 13. Oktober 1832.</u> — Abgabe von fl. 0,09 per Tonnenlieue. <u>Kronbefehle vom 1. September 1840, 1. November 1849, 22. September 1852, 5. April und 24. Oktober 1854.</u> — Ermässigungen vorstehenden Tarifes für Kohlen und verschiedene andere Producte. <u>Kronbefehl vom 26. September 1855.</u> — Einheitliche Abgabe für Güter aller Art von fr. 0,06 per Tonnenlieue. <u>Kronbefehl vom 26. Juli 1865.</u> — Einführung des Gesetzes vom 1. Juli 1865. Abgabe von fr. 0,0075 per Gütertonnenkilometer. <u>Kronbefehl vom 1. Juli 1886.</u> — Ermässigung dieses Satzes auf fr. 0,004. <u>Kronbefehl vom 25. August 1887.</u> — Ermässigung des Einheitssatzes auf fr. 0,0016.</p>
<p>Dendre. Durch Verordnung vom 17. Dezember 1819 den Provinzen überlassen. Dem Budgetgesetze vom 18. Februar 1840 gemäss</p>	<p><u>Kronbefehl vom 13. August 1822.</u> — <u>Im Hennegau belegener Theil.</u> — Abgabe per Tonne, nämlich: Strecke Lessines-Ath und umgekehrt, bei voller Ladung fr. 0,06, bei halber Ladung fr. 0,045 bei Fahrt ohne Ladung fr. 0,01, zahlbar an der Hebestelle von Lessines. Strecke Lessines-Grammont und umgekehrt: bezw. fr. 0,02, fr. 0,105 und fr. 0,01. <u>Kronbefehl vom 13. December 1829.</u> — In Ostflandern belegener Theil. Abgabe von fr. 0,0175 per Tragfähigkeitstonne, gleichviel ob leer oder beladen, zahlbar an jeder der 7 Hebestellen.</p>

NAMEN DER SCHIFFFAHRTSSTRASSEN.	EINSCHLÄGIGE GESETZE, VERORDNUNGEN u.s.w.
<p>wieder vom Staate übernommen.</p> <p>Durch den Staat kanalisirt.</p> <p>Dem Gesetze vom 8. September 1851 und dem Kronbefehle vom 8. Januar 1863 gemäss einer Concessionsgesellschaft übertragen.</p>	<p><u>Kronbefehl vom 5. Oktober 1868.</u> — Einheitliche Abgabe für die ganze Länge des Flusslaufes, und zwar per Kilometer und per Gütertonne fr. 0,006</p> <p>per Kilometer und per Tragfähigkeitstonne „ 0,002</p> <p>„ „ „ „ „ „ „ (Rückfahrt ohne Ladung) „ 0,002</p> <p>Total fr. 0,010</p>

AICHUNG DER SCHIFFSGEFÄSSE.

TOTALE TRAGFAEHIGKEIT. Um das volle Ladungsgewicht eines Schiffes auszumessen, nimmt man vier Horizontalschnitte des Fahrzeuges auf, den ersten in der Höhe der Wasserlinie des leeren Schiffes, den zweiten 0,50 m. höher, den dritten 1,00 m. über jener Wasserlinie und den vierten in der Wasserlinie bei grösstem Tiefgange.

Das Fahrzeug ist also zwischen der Wasserlinie bei leerem Schiffsraume und derjenigen bei voller Ladung in drei Schnittstücke getheilt, deren Volumensumme der Anzahl der bei voller Ladung verdrängten Kubikmeter Wassers entspricht, d. h. der Maximalanzahl von Tonnen zu je 1000 Kilogramm, welche das Fahrzeug tragen kann.

Das Volumen jedes Schnittstückes ist leicht zu berechnen, wenn man zunächst den Flächenraum der beiden Horizontalschnitte, welche das betr. Schnittstück oben und unten begrenzen, ausmisst und das Mittel dieser beiden Grössen mit der Höhe des Schnittstückes multipliziert.

Folgende Formeln dienen zu den nöthigen Berechnungen:

Der Flächenraum des ersten Schnittstückes ist:

$$= \frac{a_1 + 2b_1 + c_1}{4} \times l_1 + \frac{c_1 + 2d_1 + 2e_1 + 2f_1 + g_1}{8} \times L_1 + \frac{g_1 + 2h_1 + i_1}{4} \times l'_1 = A_1.$$

der des zweiten:

$$= \frac{a_2 + 2b_2 + c_2}{4} \times l_2 + \frac{c_2 + 2d_2 + 2e_2 + 2f_2 + g_2}{8} \times L_2 + \frac{g_2 + 2h_2 + i_2}{4} \times l'_2 = A_2.$$

der des dritten:

$$= \frac{a_3 + 2b_3 + c_3}{4} \times l_3 + \frac{c_3 + 2d_3 + 2e_3 + 2f_3 + g_3}{8} \times L_3 + \frac{g_3 + 2h_3 + i_3}{4} \times l'_3 = A_3.$$

und der des vierten:

$$= \frac{a_4 + 2b_4 + c_4}{4} \times l_4 + \frac{c_4 + 2d_4 + 2e_4 + 2f_4 + g_4}{8} \times L_4 + \frac{g_4 + 2h_4 + i_4}{4} \times l'_4 = A_4.$$

Aus diesen Flächenraumgrössen erhält man folgende Inhalte:

$$\text{Unteres Schnittstück} = \frac{A_1 + A_2}{2} \times 0,50 = V_1;$$

$$\text{Mittleres „} = \frac{A_2 + A_3}{2} \times 0,50 = V_2;$$

$$\text{Oberes „} = \frac{A_3 + A_4}{2} \times (H - 1,00) = V_3.$$

Die Summe $V_1 + V_2 + V_3$ ergibt die Totaltragfähigkeit = V .

In den Messbriefen werden die Buchstaben der Formeln durch die entsprechenden Ziffern ersetzt.

Die Breiten b und h sind auf halbem Abstand zwischen den Breiten a und c , g und i gemessen.

Die Breiten c , d , e , f , g sind beständig.

PROGRESSIVER TONNENGHALT. Der progressive Tonnengehalt eines Fahrzeuges von

5 zu 5 cm. Tauchtiefe berechnet sich von dem Tiefgange bei leerem Schiffsraume bis zu demjenigen bei voller Ladung, wie folgt:

Unteres Schnittstück: — Vom Nullpunkte bis zum vollen Volumen dieses Schnittstückes wächst das Volumen von 5 zu 5 centimetern Tauchtiefe um $\frac{1}{10}$ des Schnittstückvolumens.

Mittleres Schnittstück: Vom Volumen des unteren Schnittstückes bis zu demjenigen des unteren und mittleren zusammen wächst das Volumen dieses Schnittstückes von 5 zu 5 cm. Tauchtiefe um $\frac{1}{10}$ des mittleren Schnittstückvolumens.

Oberes Schnittstück: In diesem Schnittstücke wächst das Volumen von 5 zu 5 cm. Tauchtiefe um $\frac{1}{n}$ des Volumens des oberen Schnittstückes (n ist hierbei die Zahl, welche angiebt, wie oft je 5 cm. in der Höhe des oberen Schnittstückes enthalten sind).



