

Wiedereinführung von Schiffahrtsabgaben

Die
Wiedereinführung von Schiffahrtsabgaben
auf den natürlichen Wasserstrassen.

FESTREDE

zur Vorfeier des

Geburtstages Sr. Majestät Kaiser Wilhelms II.

gehalten am 25. Januar 1908

in der

Aula der Königl. Technischen Hochschule

zu

AACHEN

von

Geh. Baurat Hirsch,

Professor für Verkehrswasserbau.

Die
Wiedereinführung von Schifffahrtsabgaben
auf den natürlichen Wasserstrassen.

FESTREDE

zur Vorseier des

Geburtstages Sr. Majestät Kaiser Wilhelms II.

gehalten am 25. Januar 1908

in der

Aula der Königl. Technischen Hochschule

zu

AACHEN

von

Geh. Baurat Hirsch,

Professor für Verkehrswasserbau.

Hochansehnliche Festversammlung!

Es ist uns vergönnt, bei der diesjährigen Kaisers-Geburtstagsfeier auf einen zwanzigjährigen Abschnitt in der Regierung unseres Kaisers zurückzublicken, auf eine Zeit friedlicher, glücklicher Enkwickelung und mächtigen wirtschaftlichen Aufschwungs für unser Vaterland, auf einen Zeitabschnitt, der sich würdig anreihet der großen Zeit des ersten Kaisers, in der das Deutsche Reich zusammengeschmiedet und die Grundlage seiner jetzigen Blüte gelegt wurde.

Groß ist die Verantwortung gewesen, die in diesen zwanzig Jahren auf den Schultern unseres jugendlichen Kaisers geruht hat, umfangreich und mühevoll die Arbeit, die zu leisten war, und entsagungsvoll oft der Weg, auf dem das erstrebte Ziel, die Wohlfahrt des deutschen Volkes, verfolgt werden mußte. Der weisen Selbstbeherrschung, dem leuchtenden Vorbilde und der kräftigen, verständnisvollen Anregung unseres Kaiserlichen Herrn verdanken wir nächst der gnädigen Führung des Lenkers aller Geschicke von Völkern und Menschen in erster Linie das glückliche Fortschreiten auf der von den Vätern vorgezeichneten Bahn, den Fortschritt selbst auf solchen Gebieten, auf denen der Deutsche früher nur zu träumen wagte.

Wenn Kaiser Wilhelm der Zweite durch unermüdliche Ausbildung der ihm anvertrauten kriegerischen Machtmittel zu Lande und zur See einerseits dafür gesorgt hat, daß Deutschland gegen mutwillige Störung seiner friedlichen Entwicklung und Außerachtlassung seiner Lebensinteressen durch rücksichtslose Gewalthaber, unter denen es in der Vergangenheit so oft und schwer leiden mußte, gesichert ist, so hat Se. Majestät andererseits den Beweis erbracht, daß er redlich bestrebt ist, den Völkerfrieden zu wahren und mit seinen Nachbarn gute

Freundschaft zu halten. Auch stets noch hat der Kaiser gezeigt, daß er es für seine oberste Pflicht erachtet, die Einigkeit unter den deutschen Fürsten und Bundesstaaten durch Achtung ihrer Rechte und tunlichste Rücksichtnahme auf ihre Wünsche zu erhalten, und daß er die unvermeidlichen Gegensätze der Interessen zwischen den einzelnen Bundesstaaten und zwischen den großen Erwerbsständen des Landes auszugleichen bemüht ist.

Wie verschieden diese Interessen manchmal sind, und wie verantwortungsvoll die Entscheidungen, welche von der Reichsregierung und in höchster Instanz von Kaiser Wilhelm in seiner Doppelstellung als deutscher Kaiser und König von Preußen getroffen werden müssen, selbst in fast nebensächlich erscheinenden Fragen sich gestalten können, lehrt uns die zur Zeit viel umstrittene Frage der Wiedereinführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen, eine Frage, welche durch die Bestrebungen auf Vermehrung und Verbesserung der Wasserstraßen in unserm Vaterlande aufgerollt ist, und auf die Ihre Blicke bei Gelegenheit unserer heutigen Feier hinzulenken ich mir gestatten möchte.

Die norddeutsche Tiefebene bietet überaus günstige Vorbedingungen für die Herstellung einer leistungsfähigen Binnenschiffahrts-Verbindung zwischen dem Westen und Osten des Reichs und damit für einen billigen Austausch der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse des Ostens mit den Erzeugnissen des Bergbaus und der Industrie im Westen. Niedrige Wasserscheiden trennen die zahlreichen von Süd nach Nord fließenden Hauptströme, deren Wasserreichtum zur Speisung von künstlichen Zwischenkanälen ausreicht. Im östlichen Deutschland, in den alten preußischen Landesteilen hat die weitsichtige Verkehrspolitik der hohenzollernschen Fürsten, des Großen Kurfürsten und Friedrichs des Großen diese Gunst der Verhältnisse schon frühzeitig ausgenutzt und unter Hineinziehung der von Osten nach Westen verlaufenden Nebenflüsse Havel, Spree, Warthe und Netze eine durchgehende Wasserstraße von der Elbe über die Oder bis zur Weichsel geschaffen. Im westlichen Deutschland, wo die staatliche Zersplitterung früher ein gemeinschaftliches Handeln erschwerte, und wo die entgegenstehenden Hindernisse durch den gebirgigen Charakter des zwischengelegenen Geländes ohnehin vergrößert werden.

richteten einsichtige Männer schon in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, bald nach den Freiheitskriegen ihre Bestrebungen auf die Herstellung eines Schifffahrtskanals zunächst vom Rhein bis zur Weser. Aber auch nach Beseitigung der aus der Kleinstaaterie erwachsenden Hindernisse, und nachdem es gelungen war, unter Umgehung der zwischenliegenden Gebirgsketten des Teutoburgerwaldes eine über Erwarten günstige Linie für die Verbindung des Rheins mit der Ems, Weser und Elbe, die von Duisburg über Münster, Osnabrück, Minden und Hannover nach Magdeburg führende, nahezu 500 km lange, sogenannte Mittellandkanallinie ausfindig zu machen, stellten sich der Herstellung dieser Verbindung weitere, unerwartete Schwierigkeiten entgegen, die so groß waren, daß bisher nur ein bescheidener Bruchteil des Ganzen, die in die Mittellandkanallinie hineinfallende südliche Strecke des Dortmund-Ems-Kanals zur Ausführung gelangen konnte.

Die vermeintlich oder tatsächlich einander entgegenstehenden Interessen von Ost und West, von Landwirtschaft, Handel und Industrie sind es gewesen, die selbst in dieser fast rein preußischen Angelegenheit einen übereinstimmenden Beschluß der gesetzgebenden Faktoren immer von neuem verhinderten. Für und gegen den Mittellandkanal war länger als ein Jahrzehnt der Kriege Ruf der Parteien bei den Verhandlungen über Erweiterung der Wasserstraßen im preußischen Abgeordnetenhaus. Weil der Bergbau in Schlesien und Sachsen eine Beschränkung seines Absatzgebietes, die Industrie des Ostens eine Bevorzugung des Westens, die Land- und Forstwirtschaft im allgemeinen eine Überschwemmung des Binnenlandes mit ausländischem Getreide und Holz von den Seehäfen her befürchtete, vor allem auch weil ein großer Teil der Volksvertreter die Rentabilität der Staatseisenbahnen durch den Kanalbau gefährdet erachtete, wurden die auf den Ausbau des Mittellandkanals gerichteten Vorlagen der Regierung wiederholt abgelehnt.

Es hat der ganzen Zähigkeit und Unverdrossenheit Kaiser Wilhelms, der von der Zweckmäßigkeit des Kanalbaus überzeugt ist, und der die durch die Kanalverbindung gebotenen Vorteile für die Entwicklung des inländischen Verkehrs und für die Förderung der Landeskultur ungleich höher einschätzt als die gefürchteten Nachteile, bedurft, um den Widerstand der

Volkvertretung wenigstens soweit zu überwinden, daß im Jahre 1905 die Gelder für die Anfangsstrecke vom Rhein bis zur Weser und darüber hinaus bis Hannover bewilligt worden sind. Auf die Genehmigung des Ausbaus der 150 km langen Endstrecke von Hannover bis Magdeburg, durch die erst die volle Querverbindung der Ströme vom Rhein bis zur Weichsel geschaffen würde, mußte angesichts der durchaus ablehnenden Haltung der Mehrheit der Volkvertretung leider bis auf weiteres verzichtet werden.

Die Bedenken, welche von der preußischen Volkvertretung bei Bewilligung der geforderten Summen für den Bau weiterer, dem Binnenschiffahrtsverkehr dienender Wasserstraßen gehegt wurden, fanden ihren Ausdruck in einem Vorbehalt, mit dem das Gesetz vom 1. April 1905, durch das 335 Millionen Mark für den Bau und die Verbesserung der Wasserstraßen bereitgestellt sind, beschwert wurde. Dieser im § 19 des Gesetzes niedergelegte Vorbehalt lautet:

„Auf den im Interesse der Schifffahrt regulierten Flüssen sind Schifffahrtsabgaben zu erheben. Die Abgaben sind so zu bemessen, daß ihr Ertrag eine angemessene Verzinsung und Tilgung derjenigen Aufwendungen ermöglicht, die der Staat zur Verbesserung oder Vertiefung jedes dieser Flüsse über das natürliche Maß hinaus im Interesse der Schifffahrt gemacht hat. Die Erhebung dieser Abgabe hat spätestens mit der Inbetriebsetzung des Rhein-Weser-Kanals oder eines Teiles desselben zu beginnen.“

Um die Bedeutung dieses Vorbehaltes und die Erregung, welche durch die königliche Sanktion des so beschwerten Gesetzes in den Kreisen der Schifffahrtsinteressenten und weit darüber hinaus namentlich in Süddeutschland, Sachsen und Österreich erzeugt ist, verstehen zu können, müssen wir die historische Entwicklung der Schifffahrtsabgabenfrage bis in die Zeit der staatlichen Zerrissenheit unseres Vaterlandes zurückverfolgen.

Im Mittelalter und bis zum Beginn des vorigen Jahrhunderts wurde auf den deutschen Flüssen, die zu einer Zeit, wo Eisenbahnen und befestigte Landstraßen noch unbekannt waren, den Hauptvermittler des Verkehrs bildeten, ein Übermaß von Flußzöllen erhoben. Die Festsetzung und Erhebung der

Zölle war ursprünglich ein Recht des Königs gewesen, das aber mit dem Schwinden der Königsmacht an die einzelnen kleinen Landesfürsten verloren gegangen war. Der Zoll selbst, der als Gebühr für die Gegenleistung der Fahrbarerhaltung des Flusses und für den landesherrlichen Schutz auf der Fahrt gedacht war, wurde im Laufe der Zeit zum reinen Finanzzoll. Jeder Landesfürst suchte aus den Zöllen eine möglichst große Einnahme für sich zu erzielen, jede an einem Fluß gelegene freie Stadt ein Stapelrecht zu erlangen, um die Schiffe zum Aus- und Umladen ihrer Ladung, zum Aufenthalt im Interesse der Stadt und ihrer Bürger zwingen zu können.

Auf dem Rhein zwischen Straßburg und der holländischen Grenze gab es zu Beginn des vorigen Jahrhunderts noch 31 Zollstätten, deren jährliche Einnahmen insgesamt über $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark betragen, eine für die damalige Zeit und den damaligen Verkehr recht beträchtliche Summe. Mainz und Cöln besaßen ein Stapelrecht, das die Entwicklung der durchgehenden Schifffahrt hinderte. Auf der Weser zählte man zu Ende des 16. Jahrhunderts oberhalb von Bremen auf 23 Meilen Flußlänge 22; auf der Elbe zu Ende des 18. Jahrhunderts zwischen Magdeburg und Hamburg 19 Zollstellen. Vom Einfluß der Moldau in Böhmen bis Hamburg sollen es zeitweise gar 47 gewesen sein.

Vergeblich hatte schon der Große Kurfürst den Versuch gemacht, durch Verhandlungen mit den Nachbarstaaten ein gegenseitiges Aufgeben der Elbzollerhebung zu erreichen. Friedrich der Große begann mit der Aufhebung der Flußzölle auf den rein preußischen Wasserstraßen, er war aber im Interesse der Wohlfahrt seiner Staaten wiederholt noch darauf bedacht, Durchgangszölle auf den seinem Reiche nur teilweise angehörenden Strömen neu einzuführen und bestehende zu erhöhen. Erst Friedrich Wilhelm III. räumte nach den Freiheitskriegen mit dem Rest der staatlichen Wasserzölle, deren Zahl noch 28 betrug, auf, und unter seiner Regierung wurden auch die ersten Gegenseitigkeitsverträge zur Aufhebung des Elbzolls geschlossen.

Auf Betreiben Preußens war vom Wiener Kongreß und in der deutschen Bundesakte für diejenigen Ströme, die mehrere Staaten durchziehen oder scheiden, der Grundsatz aufgestellt, daß die Handelsschifffahrt durchaus frei, die Schiffspolizei für

alle gleich und dem Handel so günstig wie möglich sein, und daß die Abgaben möglichst einheitlich und unabhängig von der Beschaffenheit der Waren gestaltet werden sollten.

Aber erst allmählich fanden diese Grundsätze Beachtung, zumeist erst infolge der Zollvereinsverträge, die Preußen seit 1828 mit den einzelnen Bundesstaaten abschloß. Im Revolutionsjahre 1848 war die Aufhebung noch so wenig durchgeführt, und der Wunsch nach Beseitigung der Flußzölle, soweit sie nicht als Entgelt für besondere Leistungen eine Berechtigung hatten, im Volke so allgemein verbreitet, daß in dem Entwurf der Verfassung des Deutschen Reiches vom Jahre 1849 ein ausdrückliches Verbot der Erhebung von Flußzöllen für deutsche Schiffe aufgenommen wurde. Nachdem dieses Prinzip dann in der Zwischenzeit, hauptsächlich unter dem Drucke der Konkurrenz der aufkommenden Eisenbahnen und auf Betreiben des späteren preußischen Handelsministers Delbrück immer allgemeinere Geltung erlangt hatte, wurde es in der Verfassung des Norddeutschen Bundes 1867 und gleichlautend in der Verfassung des Deutschen Reichs vom Jahre 1871 endgültig festgelegt.

Der in der Streitfrage über die Wiedereinführung von Schiffsabgaben jetzt eine große Rolle spielende Artikel 54 der Reichsverfassung lautet in seinen maßgebenden Absätzen 3 und 4 folgendermaßen:

Absatz 3. „In den Seehäfen und auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen der einzelnen Bundesstaaten werden die Kauffahrteischiffe sämtlicher Bundesstaaten gleichmäßig zugelassen und behandelt. Die Abgaben, welche in den Seehäfen von den Seeschiffen oder deren Ladungen für die Benutzung der Schiffsanstalten erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung dieser Anstalten erforderlichen Kosten nicht übersteigen.“

Absatz 4. „Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlicher Wasserstraßen, welche Staatseigentum sind,

dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen.“

Durch die genannten Verfassungsbestimmungen war aber vorläufig nur im norddeutschen Bundes- bzw. im deutschen Reichsgebiet Ordnung geschaffen. Bezüglich der außerhalb des damaligen Bundesgebietes liegenden Stromstrecken des Rheins und der Elbe haben Preußen und der Norddeutsche Bund durch besondere Staatsverträge die gleiche Behandlung gesichert. Für den Rhein ist das durch die im Jahre 1868 von Preußen mit den Staaten Baden, Bayern, Hessen, Holland und Frankreich vereinbarte Revidierte Rheinschiffahrtsakte geschehen, deren Artikel 3 bestimmt, daß auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladung noch auch von den Flößen erhoben werden darf. Für die Elbe wurden gleiche Grundsätze durch einen im Jahre 1870 zwischen dem Norddeutschen Bund und Österreich abgeschlossenen Staatsvertrag vereinbart. Ganz ähnliche Bestimmungen enthält auch schon die im Jahre 1857 zwischen Württemberg, Bayern, Österreich und der Türkei vereinbarte Donauschiffahrtsakte.

Auf Grund der genannten Bestimmungen und Vereinbarungen ist die Abgabenerhebung auf den deutschen Wasserstraßen in den letzten 40 Jahren nun wie folgt gehandhabt worden: Auf den von Seeschiffen befahrenen Flußmündungstrecken werden von den Seeschiffen Abgaben erhoben, die — wenn auch in erster Linie zur Bestreitung der Kosten von Schiffahrtszeichen und Lotsenhilfe bestimmt — doch auch für die Unterhaltung und Verbesserung des Fahrwassers mit nutzbar gemacht werden. Auf den dem Binnenschiffahrtsverkehr dienenden oberen Flußstrecken, soweit sie als natürliche Wasserstraßen gelten, werden Befahrungsabgaben nicht erhoben, sondern nur Gebühren für die Benutzung besonderer Anlagen wie Häfen, Umschlagseinrichtungen und Niederlagen. Die kanalisierten Flußstrecken werden zu den künstlichen Wasserstraßen gerechnet, und auf ihnen wird, in gleicher Weise wie auf den im Staatseigentum befindlichen Schiffahrtskanälen, prinzipiell eine volle Verzinsung des Anlagekapitals durch die zu erhebende Abgabe verlangt, wenn man auch in

Wirklichkeit, um den Verkehr heranzulocken oder um der Konkurrenz der Eisenbahnen zu begegnen, vielfach eine mildere Handhabung hat walten lassen. Bei den im Privateigentum befindlichen Schiffahrtskanälen endlich, deren es aber in Deutschland nur wenige gibt, wird bei der Abgabenerhebung, um das Privatkapital zur Beteiligung geneigt zu machen, eine Deckung der Ausgaben über das Selbstkostenprinzip hinaus zugelassen.

Die Begriffe der künstlichen und der natürlichen Wasserstraßen werden bisher so unterschieden, daß unter künstlichen Wasserstraßen die eigentlichen Kanäle und die kanalisierten, d. h. durch den Einbau von Wehren und Schleusen in einen besseren Zustand der Befahrung gebrachten Flüsse verstanden werden, während als natürliche diejenigen von Natur schiffbaren Flüsse und Seen gelten, deren Schiffbarkeit auf andere Weise als durch Kanalisierung verbessert worden ist oder eine künstliche Steigerung überhaupt nicht erfahren hat.

Dies über die geschichtliche Entwicklung der Abgabenfrage vorausgeschickt, muß es natürlich Befremden erregen, daß der Staat Preußen, der in früherer Zeit Vorkämpfer der Abgabefreiheit gewesen ist und während der Zeit dieser Abgabefreiheit den Schiffahrtsverkehr auf seinen Strömen in glänzender und geradezu vorbildlicher Weise sich hat entwickeln sehen, daß gerade dieser Staat zur Wiedereinführung der Abgaben den Anstoß gegeben hat. Allerdings lautet die neue Gesetzesbestimmung dahin, daß Schiffahrtsabgaben erhoben werden sollen für die Benutzung derjenigen Anlagen, die im Interesse der Schiffahrt zur Verbesserung oder Vertiefung jedes Flusses über das natürliche Maß hinaus gemacht worden sind, sowie daß ihr Ersatz nur eine angemessene Verzinsung und Tilgung der hierfür aufzuwendenden Kosten ermöglichen soll, und damit hat man sich offenbar in den durch § 54 der Reichsverfassung gesteckten Grenzen halten wollen; immerhin verbleibt aber die Tatsache, daß eine Änderung des bestehenden Zustandes beabsichtigt ist, und daß in Zukunft Abgaben auch auf solchen Flüssen und Flußstrecken erhoben werden sollen, wo das in den letzten Jahrzehnten nicht mehr geschah.

Zu Bedenken gibt zweifellos Veranlassung, daß Preußen die Einführung der Abgaben beschlossen und einen Zeitpunkt für den Beginn der Erhebung festgesetzt hat, ohne sich vorher

mit den übrigen beteiligten Staaten zu verständigen, denn — selbst wenn die Abgabenerhebung nach der Reichsverfassung zulässig sein sollte —, so kann bei den Flüssen, an denen mehrere zum Teil sogar auswärtige Staaten beteiligt sind, der gegenwärtige Zustand doch nicht plötzlich einseitig abgeändert werden.

Vor die Wahl gestellt, das Wasserstraßengesetz mit dem vom Abgeordnetenhouse beschlossenen Vorbehalt zu beanstanden und damit eine erneute, unabsehbare Verzögerung in der Inangriffnahme der für die Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs als unumgänglich notwendig erkannten Wasserstraße im rheinisch-westfälischen Industriegebiet herbeizuführen, oder das Gesetz in der beschlossenen Fassung zu genehmigen und dadurch den Widerspruch der anderen beteiligten Staaten herauszufordern, hat sich die preußische Staatsregierung und hat sich Preußens König für das letztere entschieden, offenbar von der Erwägung geleitet, daß die fehlende Zustimmung der übrigen Vertragsstaaten nachträglich und rechtzeitig vor dem festgesetzten Beginn der Abgabenerhebung herbeigeführt werden könne, daß aber eine durch die weitere Hinausschiebung des Baubeginns bedingte Hinaufschnellung der Grunderwerbs- und Herstellungskosten für den Kanal im Industriegebiet sich nicht wieder rückgängig machen lasse.

Wenn durch die getroffene Entscheidung nun auch das nächste Ziel, die Zustimmung des Landtags zur Inangriffnahme des Mittellandkanals erreicht worden ist, so sind die Aussichten für einen glatten Verlauf der Verhandlungen mit den übrigen beteiligten Staaten, wie sich gezeigt hat, dadurch nicht gebessert worden. Während in einem ähnlich liegenden Fall vor 20 Jahren der Staat Bremen nach erzielter Einigung mit den beteiligten Staaten Preußen und Oldenburg anstandslos die Zustimmung des Bundesrats und Reichstags zur Abgabenerhebung auf der von ihm für den Seeschiffsverkehr auszubauenden Unterweser zwischen Bremen und Bremerhaven erhielt, und während die Abgabenerhebung damals auch von den Interessenten stillschweigend oder ausdrücklich als berechtigt anerkannt wurde, hat im vorliegenden Falle eine lebhaftige Agitation eingesetzt, um das preußische Vorhaben zu hintertreiben. Leidenschaftlich sind seit zwei Jahren Interessenten und Politiker bemüht, die Anhänger der Abgabenerhebung als

rückständig und verkehrsfeindlich erscheinen zu lassen, den mit den preußischen Absichten nicht einverstandenen Bundesstaaten das Rückgrat zu stärken und den Reichstag gegen den preußischen Landtag in die Schranken zu rufen.

In den Schriften des Vereins für Sozialpolitik hat der mit den einschlägigen Verhältnissen jedenfalls besonders vertraute Dezernent für das Schiffsabgabenwesen im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Peters eine Besprechung der Abgabenfrage begonnen und zunächst an Hand der bestehenden Rechtsvorschriften — unter Heranziehung ihrer Entstehung — nachzuweisen gesucht, daß gegen die Wiedereinführung der Abgaben in dem geplanten Umfange Bedenken in rechtlicher Beziehung nicht vorliegen, daß insbesondere auch die Bestimmungen des Artikels 54 der Reichsverfassung kein Hindernis bilden, weil bei der Aufstellung der Begriffe der natürlichen und künstlichen Wasserstraßen sowie der besonderen Anstalten der Gedanke maßgebend gewesen sei, daß für die Benutzung derjenigen Verkehrsmöglichkeiten, welche die Natur als freies Genußgut darbiete, kein Entgelt und für die Benutzung der von Menschenhand geschaffenen ein Entgelt im Rahmen der Selbstkostendeckung gefordert werden dürfe.

Diese Auffassung ist namentlich von Staatsrechtslehrern an deutschen Universitäten heftig bekämpft worden; aber die vorliegenden Gegenschriften bestätigen, wenn sie in der Verurteilung der Peters'schen Ansicht über die Vereinbarkeit der Abgabenerhebung mit der Verfassung auch übereinstimmen, durch ihre abweichende Auslegung des Artikels 54 unabsichtlich doch die Richtigkeit der von Geheimrat Peters aufgestellten Behauptung, daß die Bestimmungen des Artikels 54 unklar sind.

Am bekanntesten ist wohl der Einspruch geworden, den Professor Laband von der Straßburger Universität bei Gelegenheit einer im Februar vorigen Jahres zu Mannheim von zahlreichen Stadtverwaltungen, Handelskammern, sonstigen Körperschaften, Interessenten, Reichstags- und Landtagsabgeordneten namentlich aus Süddeutschland veranstalteten Abwehrkundgebung gegen die Wiedereinführung von Schiffsabgaben in einer sehr beifällig aufgenommenen Rede erhoben hat. Hiernach scheidet Artikel 54 Absatz 4 die Wasserstraßen in zwei ganz bestimmte Kategorien, in natürliche und künstliche.

Auf den natürlichen Wasserstraßen sind Befahrungsabgaben verboten, auf den künstlichen gestattet. Zu den natürlichen Wasserstraßen rechnet Laband alle Flüsse, einerlei ob sie sich im ursprünglichen Zustande befinden oder ob sie reguliert oder kanalisiert sind, auch die Durchstiche und streckenweise Ableitungen des Flußlaufs. Eine Vertiefung der Fahrrinne berechtige keinesfalls zur Abgabenerhebung, nicht einmal für diejenigen Schiffe, denen durch die Vertiefung die Fahrt erst ermöglicht sei, denn ein Strom könne nicht durch eine gedachte horizontale Ebene in zwei Teile zerlegt werden, von denen der obere als natürliche, der untere als künstliche Wasserstraße zu gelten habe.

Da auf den Flußmündungsstrecken von den Seeschiffen bisher anstandslos Abgaben erhoben werden, so gibt Professor Laband, um mit den tatsächlichen Verhältnissen nicht in Widerstreit zu geraten, dem Artikel 54 die Auslegung, daß Absatz 3 sich nur auf Seeschiffe, Absatz 4 nur auf Binnenschiffe beziehe. Von ersteren dürften Abgaben erhoben werden, von letzteren nicht.

Diese Auslegung ist aber jedenfalls neu, denn wenn sie schon früher als richtig anerkannt gewesen wäre, so hätte Bremen, weil es sich dort lediglich um Seeschiffe handelte, im Jahre 1886 einer reichsgesetzlichen Zustimmung zur Erhebung von Abgaben auf der Unterweser, die Laband als das wichtigste Beweismittel hinstellt, wie die gesetzgebenden Organe des Reichs den Artikel 54 auffassen, überhaupt nicht bedurft.

Die von Professor Laband für undenkbar gehaltene Zerlegung eines Flusses in zwei, durch eine gedachte horizontale Ebene getrennte Teile, von denen der obere abgabenfrei, der untere abgabepflichtig ist, findet sich zudem bei der Abgabenerhebung auf der Unterweser seit zwanzig Jahren, ohne zu Mißständen Veranlassung gegeben zu haben.

Wenn die Rechtsprechung, was übrigens bisher ebenfalls nicht geschehen ist, sich der Laband'schen Ansicht anschließen sollte, daß alle kanalisierten Flüsse, alle Durchstiche und Ableitungen der Flußläufe als natürliche Wasserstraßen angesehen und demgemäß abgabenfrei gelassen werden müssen, so dürfte das ein Danaergeschenk für die Binnenschifffahrt werden, denn dem weiteren Ausbau der deutschen

Binnenschiffahrts-Wasserstraßen würde damit geradezu ein Riegel vorgeschoben werden.

Professor Laband schloß seine Ausführungen mit dem Hinweis, daß es sich bei dem Vorgehen Preußens um eine Abänderung der Reichsverfassung handele, und daß diese nur zulässig sei, wenn sich nicht mindestens 14 Stimmen im Bundesrat dagegen erklärten, und wenn der Reichstag zustimme. Die Auslegung einer zweifelhaften Anordnung der Reichsverfassung durch den Bundesrat, die mit einfacher Stimmenmehrheit beschlossen werden kann, dürfe im vorliegenden Falle nicht Platz greifen, denn bei dieser könne Preußen seine Macht mißbrauchen, und das würde das feste Vertrauen auf die Bundestreue und die Unverletzlichkeit der Reichsverfassung erschüttern.

Die von den Teilnehmern an der Mannheimer Tagung offenbar gehegte Befürchtung, daß Preußen eine Vergewaltigung der übrigen beteiligten Bundesstaaten beabsichtige, hat sich übrigens alsbald als unberechtigt herausgestellt, da aus einer im April vorigen Jahres vom Minister der öffentlichen Arbeiten Breitenbach im preußischen Abgeordnetenhaus abgegebenen Erklärung hervorgeht, daß die preußische Regierung, um der mehrfach in der öffentlichen Meinung und bei einzelnen Bundesstaaten bestehenden gegenteiligen Ansicht entgegenzukommen, eine authentische Interpretation des Artikels 54 der Verfassung unter Mitwirkung von Bundesrat und Reichstag herbeiführen will, um festzustellen, ob die vorgesehene Abgabenerhebung mit der Reichsverfassung vereinbar ist oder nicht.

Über die Zulässigkeit oder vielmehr Unzulässigkeit der Abgabenerhebung in wirtschaftlicher Beziehung hat auf der Mannheimer Tagung Geheimer Hofrat Professor Gothein von der Heidelberger Universität gesprochen, der den Nachweis zu führen suchte, daß jede auch noch so geringe Abgabe eine schwere Schädigung der Schifffahrt auf den natürlichen Binnenwasserstraßen zur Folge haben werde. Da seine Ausführungen sich hauptsächlich auf das Rheingebiet beziehen und auf Ermittlungen fußen, welche von Handelskammern und anderen wirtschaftlichen Vereinigungen angestellt und in Denkschriften des Arbeitsausschusses der Rheinschiffahrtsinteressenten niedergelegt sind, so gestatte ich mir die Hauptgesichtspunkte aus diesen vorzuführen.

Die Gegner der Schiffsabgaben, zu denen die Interessenten erklärlicherweise in erster Linie gehören, gehen davon aus, daß die Forderung einer direkten Verzinsung der für die Verbesserung von Wasserstraßen aufgewendeten Beträge, wie bei den Eisenbahnen, unstatthaft sein würde, einmal weil ein großer Teil der Ausgaben nicht im Schiffs-, sondern im Landeskulturinteresse gemacht ist, dann aber auch, weil der Staat in den Wasserstraßen nur die Fahrstraße zur Verfügung stellt, die Beschaffung der Betriebsmittel aber und die Führung des Betriebes der Privatunternehmung in freier Konkurrenz überläßt, während er bei den Eisenbahnen ein Betriebsmonopol besitzt. Sie ziehen dann weiter aus dem Umstande, daß die Beseitigung der ehemaligen Rheinschiffsabgaben hauptsächlich durch die dem Wasserwege in den Eisenbahnen entstandene gefährliche Konkurrenz veranlaßt worden ist, folgende Schlüsse:

Man hat in den freien Strömen einen Regulator des Einflusses der Eisenbahnen auf das gesamte wirtschaftliche Leben zu gewinnen gesucht. Das Ziel ist in durchaus befriedigender Weise erreicht worden, und es würde leichtsinnig sein, den erreichten Erfolg durch Abgabenerhebung wieder zu gefährden. Eine Verschiebung des Gleichgewichts zu Ungunsten der Schifffahrt hat ohnehin schon mehrfach infolge der Einführung von Ausnahmetarifen seitens der Eisenbahnverwaltungen einzutreten gedroht. Wenn die ungünstigen Wirkungen solcher Eisenbahnpolitik bisher noch wenig in die Erscheinung getreten sind, so hat das seinen Grund in den staatlicherseits vorgenommenen Verbesserungen an der Stromrinne, durch die ein Ausgleich bewirkt worden ist.

Der Verkehr auf dem Rhein hat sich der Menge nach in den 40 Jahren der Abgabefreiheit mehr als verzehnfacht. Dieser gewaltigen Steigerung entspricht aber nicht der Verdienst der Schiffsunternehmer, denn mit der Verkehrssteigerung, der Verkürzung der Fahrtdauer und der Verminderung der Selbstkosten des Schiffsbetriebes hat die Ermäßigung der Schiffsfrachten Schritt gehalten. Da die staatlichen Stromverbesserungen hiernach in der Hauptsache den Verfrachtern, dem Handel und der Industrie zugute kommen, so würde es ungerecht sein, die Abgabe von den Schiffseigentümern einzuziehen, denn diese sind infolge der

Konkurrenz der Schiffahrtsunternehmungen außerstande, die Abgaben auf die Verfrachter abzuwälzen.

Der Unterschied in den Frachtsätzen zwischen dem reinen Eisenbahnverkehr und dem gemischten Eisenbahn- und Wasserverkehr, wie er bei dem Hauptverkehrsartikel des Rheingebiets, der Ruhrkohle vorliegt, ist für viele wichtige Verbrauchsstellen so gering, daß — zumal unter Berücksichtigung der Wertverminderung von 10%, welche die Kohle bei der Schiffsverladung erleidet — durch die Schiffahrtsabgabe eine Verkürzung des Aktionsradius der Schifffahrt bedingt wird, welche einen Ausfall an Frachtgütern und hierdurch eine große Schädigung der Rheinschifffahrt herbeiführen muß. Gleiches gilt für die großen Getreidetransporte von Rotterdam und Antwerpen nach Süddeutschland und der Schweiz. Auch hier wird die Rheinschifffahrt infolge der Abgabenerhebung einen Teil ihrer Transporte an die Mittelmeerhäfen und an ausländische Bahnen verlieren. Für die am Oberlauf der Ströme und in deren Nachbarschaft errichteten industriellen Werke, die beim Bezuge ihrer Betriebskohlen durchweg und beim Bezuge ihrer Rohmaterialien größtenteils auf die Wasserstraße angewiesen sind, wird die Abgabe eine derartige Verteuerung des Betriebes bewirken, daß sie gegenüber den am Unterlauf gelegenen Werken konkurrenzunfähig werden müssen.

Gegen die geplante Abgabenerhebung nach Tonnenkilometern muß im Interesse der am Oberlauf der Ströme gelegenen Landesteile entschieden Einspruch erhoben werden, weil infolge des Umstandes, daß die Hauptschiffstransporte stromaufwärts gehen, und daß die bis zum Endpunkt der Schifffahrt bestimmten Transporte die weitesten Wege zurückzulegen haben, die Hauptlast der Abgaben von Süddeutschland getragen werden müßte.

Schließlich wird von den Abgabengegnern noch darauf hingewiesen, daß die bisher für die Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen geleisteten Ausgaben durch die früheren Flußzölle getilgt seien, soweit sie auf die Zeit vor 1868 zurückgehen und vorbehaltlos geleistet seien seit 1868. Da bei der Festsetzung neuer Abgaben die bisher gemachten Aufwendungen, wenn man nicht einen schweren Verstoß gegen Treu und Glauben begehen wolle, außer Betracht gelassen werden müßten, so würde sich die Abgabenerhebung trotz aller Belästigungen überhaupt nicht lohnen.

Den vorgenannten Einwänden der Abgabengegner gegenüber machen nun die Abgabefreunde folgendes geltend:

Eine Änderung des bestehenden Zustandes in der Abgabenerhebung ist notwendig, um die bestehende mit dem Ausbau der Wasserstraßen immer fühlbarer werdende Ungleichheit in der Behandlung der See-, Fluß- und Kanalschiffahrt zu beseitigen, und um eine gerechtere, der Leistungsfähigkeit und den staatlicherseits aufgewendeten Kosten entsprechendere Verteilung der Lasten herbeizuführen.

Die Verhältnisse der Binnenschiffahrt haben sich seit der Zeit, wo die Abgabefreiheit auf den Flüssen eingeführt wurde, so gebessert und gefestigt, daß von einer Unterstützungsbedürftigkeit und Notlage der Schiffahrt gegenüber den Eisenbahnen keine Rede mehr sein kann. Es liegt vielmehr seit der Verstaatlichung der Eisenbahnen die Gefahr vor, und diese Gefahr wächst natürlich mit der Vermehrung und Verbesserung der Wasserstraßen, daß den Eisenbahnen durch die Wasserstraßen Transporte entzogen werden, auf welche die Bahnen bisher rechnen konnten und auf welche sie angewiesen sind, wenn sie — wie bisher — über Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals hinaus Überschüsse an die Staatskasse abliefern sollen.

Wenn die Entlastung der Eisenbahnen durch die Wasserstraßen auch für einzelne Verkehrszentren nötig oder erwünscht ist, so trifft dies doch im allgemeinen keinesfalls zu, und die Staatseisenbahnverwaltung empfindet die durch findige Speditoren mit steigendem Erfolge bewirkte Verkehrsziehung um so übler, als sie der Konkurrenz nicht — wie früher die Privatbahngesellschaften — rücksichtslos entgegentreten darf.

Damit in dem Konkurrenzkampf Licht und Schatten gleichmäßig verteilt sind, muß verlangt werden, daß die Abgabefreiheit der natürlichen Wasserstraßen aufhört, und daß den Wasserstraßen die Verpflichtung auferlegt wird, für eine angemessene Verzinsung der staatlicherseits im Interesse der Schiffahrt geleisteten Ausgaben aufzukommen. Den besonderen Verhältnissen der Schiffahrt wird dadurch Rechnung getragen, daß auf die Erzielung eines Gewinns, auf die Abführung von Überschüssen an die Staatskasse verzichtet wird.

Was die Belästigung des Verkehrs und die Kostspieligkeit der Abgabenerhebung betrifft, so kann auf die Unterläufe der

Flüsse verwiesen werden, wo diese Frage für die Seeschiffe in zufriedenstellender Weise dadurch gelöst ist, daß die Abgaben bei jeder Fahrt nur einmal und zwar im Ankunfts- oder Abgangshafen bei der Zahlung der Hafengebühren bezw. bei der An- und Abmeldung mit entrichtet werden.

Daß der Abgabenerhebung das Tonnenkilometer, d. h. die Größe der Ladung und die Transportlänge zugrunde gelegt wird, muß als die gerechteste von den verschiedenen Erhebungsmöglichkeiten bezeichnet werden. Richtet sich doch auch hier nach im großen und ganzen die Schiffsfracht, der Schlepplohn und der Nutzen, der aus dem Transportweg gezogen wird.

Eine schwere Schädigung der Schifffahrt, des Transportgewerbes und der am Oberlauf der Flüsse betriebenen Industrien, oder auch nur eine merkliche Verkürzung des Aktionsradius der Schifffahrt durch die Schifffahrtsabgabe in ihrer geplanten Höhe von durchschnittlich $\frac{1}{25}$ Pfennig für das Tonnenkilometer ist nicht zu befürchten. Die Abgabe beträgt für die mit am meisten befahrene, nahezu 400 km lange Flußstrecke des Rheins von Duisburg bis Mannheim 16 Pfennig für die Gewichtstonne von 1000 kg, ein Betrag, der gegenüber den Frachtschwankungen keine Rolle spielt, und der — selbst wenn er in dem Preise der Ware voll zur Geltung kommen würde — den Aktionsradius der Schifffahrt gegenüber der Eisenbahn um höchstens 10 km verkürzen könnte. Die gefürchteten Gefahren für die am Oberlauf der Flüsse bestehenden Industrien bestehen um so weniger, als die Abgabe für Kohle und Rohstoffe voraussichtlich nur die Hälfte des Durchschnittssatzes betragen wird. Was die Verteuerung des von Rotterdam kommenden ausländischen Getreides betrifft, so wird dieselbe, selbst unter Annahme des von den Abgabengegnern zugrunde gelegten höheren Abgabensatzes von $\frac{1}{10}$ Pfennig für das Tonnenkilometer, nicht mehr als 57 Pfennig für die Tonne in Mannheim betragen, ein Betrag, der gegenüber den regelmäßigen Frachtschwankungen von mehr als zwei Mark für die Tonne und gegenüber einem Verkaufspreise des Getreides von 160 bis 220 Mark für die Tonne ebenfalls nicht ausschlaggebend sein kann.

Wenn ich zum Schluß ein eigenes Urteil in der streitigen Frage abzugeben wage und mich für die Wiedereinführung von Schifffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen ausspreche, auf die Gefahr hin, von den Abgabengegnern zu den

Commis-Voyageurs der Firma Breitenbach und Peters gezählt zu werden, die ein besonders hellsehender Teilnehmer an der Mannheimer Abwehrkundgebung überall wittern zu müssen glaubte, so geschieht dies in der Überzeugung, daß hiermit der Schifffahrt auf die Dauer am meisten gedient ist. Es kann nicht geleugnet werden, daß der Kreis derer, die an der bisherigen Abgabefreiheit Anstoß nehmen und sie als ein veraltetes Recht betrachten, das im Laufe der Zeit zum Unrecht gegen andere geworden ist, ständig wächst. Wenn nicht rechtzeitig eine Beseitigung der um sich greifenden Mißstimmung eintritt, so wird ein Nachlassen des öffentlichen Interesses für den Ausbau und die Verbesserung der Wasserstraßen die Folge sein, und Kampfmaßregeln der Eisenbahnen gegen die Wasserstraßen werden nicht mehr wie früher allgemeiner Abneigung begegnen. Der Nachteil, der hierdurch der Schifffahrt erwachsen würde, ist aber sicherlich höher anzuschlagen als der Übelstand der Abgabenzahlung.

Wenn die Abgaben, wie es geplant ist, lediglich im Interesse der Schifffahrt und unter der Mitwirkung von Selbstverwaltungsorganen verwendet werden, so können Vorteile erreicht und Verbesserungen erzielt werden, denen gegenüber die Mehrkosten der Abgabe bald verschwinden müssen.

Hochansehnliche Versammlung!

Vorläufig wird der Kampf der Meinungen und Interessen weiter toben; aber es steht zu hoffen, daß der Streit schließlich zu einem guten Ende führt, ohne daß das Reich und daß die Bundestreue Schaden leiden. Wie es vor 25 Jahren gelungen ist, die Hansestädte zur Aufgabe ihrer in den Rahmen des Reichs nicht mehr hineinpassenden Sonderstellung als Zollausland zu bewegen, und wie dem Zollanschluß ein ungeahnter Aufschwung der deutschen Seeschifffahrt gefolgt ist, ein Aufschwung, der den Hansestädten selbst in erster Linie zustatten kam und der sie schnell mit der Aufgabe ihrer Rechte aussöhnte, so muß auch jetzt darauf hingearbeitet werden, die widerstreitenden Interessen von Nord und Süd, von Eisenbahn und Wasserstraße, von Landwirtschaft und Schifffahrt zu einem befriedigenden und in seinen wirtschaftlichen Folgen für unser gesamtes deutsches Vaterland möglichst vorteilhaften Ausgleich zu bringen.

Daß dies, und nicht die Vergewaltigung anderer Bundesstaaten, das Ziel gewesen ist, das unserm Kaiser bei der Genehmigung des preußischen Wasserstraßengesetzes vorgeschwebt hat, kann nicht zweifelhaft sein. Als Mehrer des Reichs im friedlichen Sinne hat Wilhelm II. sich seit seinem Regierungsantritt bewährt, als solcher wird er auch hier den richtigen Weg gehen, um die Einigkeit der Bundesfürsten und -Staaten zu erhalten, die Interessen der Nachbarvölker mit den unsrigen zu vereinen und die Wohlfahrt des deutschen Volkes zu fördern.

Möge Se. Majestät in dem neuen Lebensjahre Verständnis und Unterstützung für seine Bestrebungen in ausreichendem Maße finden, und möge ein glückliches Gelingen seine Bemühungen krönen!

Gott schütze und segne den Kaiser und sein Haus auch fernerhin!

Zum Ausdrucke des Vertrauens, der Verehrung und der Dankbarkeit, mit denen wir unsern Herrscher zu seinem Geburtstage aus vollem Herzen wieder begrüßen, bitte ich einzustimmen in den Ruf der Treue und Ergebenheit:

Seine Majestät
unser allergnädigster Kaiser und König
Wilhelm II.
lebe hoch! hoch! hoch!
