Schiffahrtsabgaben

Zweiter Teil
Die wirtschaftliche Lage

Dritter Teil
Die verkehrspolitische Lage

Von
Max Peters

☆

Im Auftrag des Vereins für Socialpolitik herausgegeben

Duncker & Humblot *reprints*

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57464-5 | Generated on 2025-12-17 18:25:27
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CXV. 2. 3.

Schiffahrtsabgaben.

Zweiter und dritter Teil.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1908.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Schiffahrtsabgaben.

Von

Max Peters.

Zweiter Teil.
Die wirtschaftliche Lage.

Dritter Teil.
Die verkehrspolitische Lage.

Im Auftrag des Vereins für Socialpolitik herausgegeben.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1908.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Alle Rechte vorbehalten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Vorwort.

Der wirtschaftliche und verkehrspolitische Teil dieser Arbeit ist in den Jahren 1906 und 1907 entstanden. Es liegt in der Natur der Sache, daß die wirtschaftlichen Untersuchungen sich auf ein großes statistisches Material stützen müssen. Im allgemeinen sind die statistischen Zahlen für das Kalenderjahr 1905 zugrunde gelegt worden, namentlich auch für den Verkehr von Wasserstraßen und Häfen und für die finanziellen Ergebnisse bei denjenigen Schiffahrtsanstalten, welche jetzt schon der Abgabepflicht unterliegen. Ausnahmen greifen nur insoweit Platz, als durch besondere Verhältnisse die Beziehung auf ein anderes Jahr oder auf größere Zeitabschnitte bedingt ist.

Die Wahl des Jahres 1905 rechtfertigt sich durch den Umstand, daß die seitdem verflossenen Jahre, von welchen 1907 statistisch noch nicht abgeschlossen ist, für die deutsche Binnenschiffahrt nicht normal gewesen sind. Das Jahr 1906 brachte insbesondere für den Rhein einen Wassermangel von solcher Größe und Zeitdauer, wie er seit vielen Jahrzehnten nicht beobachtet worden ist. Leider hat diese Erscheinung sich 1907 in ähnlicher Weise wiederholt. Dagegen wird 1905 als ein ungefähr normales Schiffahrtsjahr angesehen werden dürfen.

Wenn das Rheingebiet mit seinem Verkehr in der Darstellung eine besonders große Rolle spielt, so erklärt sich das durch den Umstand, daß der Rhein die bei weitem wichtigste und verkehrreichste Wasserstraße in Deutschland ist. Es kommt hinzu, daß die Verkehrs- und Frachtverhältnisse im rheinischen Wirtschaftsgebiete seit längerer Zeit Gegenstand der öffentlichen Aufmerksamkeit gewesen und infolgedessen besser bekannt sind, als diejenigen anderer Teile von Deutschland.

Die Untersuchungen, in welchen das historische und empirisch-praktische Moment die theoretischen Gesichtspunkte überwiegt, beschränken sich in der Hauptsache auf Preußen und Norddeutschland. Das lag in der Natur der Sache, weil die deutschen Wasserstraßen zum weit überwiegenden Teile unter

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

preußischer Hoheit stehen, und weil ferner die Erhebung von Schiffahrtsabgaben fast ausschließlich in Preußen und Norddeutschland stattfindet. Dort werden seit langer Zeit auf Tausenden von Kilometern Wasserstraßen und in Hunderten von Häfen derartige Abgaben erhoben; man ist an diesen Zustand gewöhnt. In Süddeutschland gibt es, abgesehen vom Donau—Mainkanal und den reichsländischen Kanälen, nur abgabefreie Schiffahrtswege, und auch die großen Binnenhäfen stehen dem Verkehr unentgeltlich zur Verfügung; es können infolgedessen dort wenig praktische Erfahrungen über die in diesem Buche behandelten Fragen vorhanden sein. Der Mangel an Bekanntschaft mit der Sache erschwert die Bildung eines Urteils.

Gewisse Wiederholungen in dem Sinne, daß die gleiche Frage oder dieselbe wirtschaftliche Erscheinung mehrfach an verschiedenen Stellen behandelt worden ist, haben sich in der nachfolgenden Erörterung nicht vermeiden lassen. Wenn der Versuch einer systematischen Darstellung unternommen und die Gruppierung des vorhandenen Stoffes nach allgemeinen Gesichtspunkten nicht aufgegeben werden sollte, war es von vornherein unvermeidlich, daß eine Reihe von Phänomenen der Verkehrsentwicklung, eine Anzahl von Problemen des Wirtschaftslebens, unter verschiedener Beleuchtung in verschiedenen Zusammenhängen wiederkehren und als Beweismaterial nach mehr als einer Richtung, für mehr als eine These dienen mußte. Denn jene Phänomene pflegen nun einmal komplizierter Natur zu sein. Als Beispiele mögen hier das rheinische Kohlenkontor, die Organisation des Frachtenmarktes in der Elbschiffahrt und die Frage der Berücksichtigung früherer Strombaukosten bei der Bildung von Schiffahrtstarifen genannt werden. Es sind das eben Dinge, die sehr viel mehr als eine Seite haben.

Einige Fragen sind, obwohl sie mit dem Gegenstande dieser Arbeit nur in entfernter Beziehung stehen, deshalb in die Erörterung hineingezogen worden, weil es von gegnerischer Seite schon vorher geschehen war. Das gilt z. B. von der Wegegelderhebung auf den ehemaligen preußischen Staatsstraßen. Sie ist, obwohl sie seit einem Menschenalter der Geschichte angehört, doch bei Bekämpfung der preußischen Pläne hinsichtlich der Schiffahrtsabgaben von Professor Gothein polemisch verwertet worden, und seine Ausführungen konnten nicht ohne Widerlegung bleiben.

Berlin, im März 1908.

Max Peters.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhalt.

Zweiter Teil.

Die wirtschaftliche Lage.

I. Der Begriff der Schiffahrtsabgaben . . . . . 1— 6

II. Die staatswirtschaftliche Berechtigung der Schiffahrtsabgaben.

Seite.

§ 1. Allgemeine Gesichtspunkte . . . . . 7— 9
§ 2. Die geschichtliche Entwicklung . . . . . 9— 36
§ 3. Die Notwendigkeit des Vergleiches zwischen Schiffahrtsanstalten, Landstraßen und Eisenbahnen hinsichtlich ihrer finanziellen Behandlung . . . . . 36— 40
§ 4. Die Verschiedenheit der Landstraßen von Wasserstraßen und Eisenbahnen unter dem Gesichtspunkte der finanziellen Behandlung . . 40— 47
§ 5. Die finanzielle Behandlung von Eisenbahnen und Wasserstraßen . 47— 53
§ 6. Bedenken gegen die Anwendung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips auf Schiffahrtsanstalten . . . . . 53— 78
§ 7. Berechtigung des Gebühren- und Erwerbsprinzips für Schiffahrtsanstalten und Eisenbahnen. . . . . 78— 92
§ 8. Die sozialpolitische Bedeutung der Schiffahrtsabgaben . . . . . 93— 99
§ 9. Verhältnis der staatswirtschaftlichen Theorien zur Wirklichkeit . . 99—107

III. Die wirtschaftliche Möglichkeit der Schiffahrtsabgaben.

§ 1. Die allgemeinen Gesichtspunkte. . . . . 108—120
§ 2. Spielraum für Erhebung von Schiffahrtsabgaben. Eisenbahn- und Wasserfrachten . . . . . 121—125
§ 3. Wasserfrachten und Schiffahrtsabgaben im allgemeinen . . . . . 125—131
§ 4. Wasserfrachten, Abgaben und Verkehr im Rheingebiet . . . . . 131—149
§ 5. Wasserfrachten, Abgaben und Verkehr auf den übrigen Schiffahrtswegen. . . . . 150—167
§ 6. Ergebnis der Untersuchung bezüglich der Befahrungsabgaben . . 167—173
§ 7. Örtliche Schiffahrtsabgaben . . . . . 173—176
§ 8. Die Folgen der Einführung von Schiffahrtsabgaben auf dem bisher abgabefreien Teile der natürlichen Wasserstraßen . . . . . 176—189

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Seite.

IV. Die Bemessung der Schiffahrtsabgaben.

§ 1. Die allgemeinen Gesichtspunkte . . . . . 190—191

A. Die Bemessung nach dem Grundsatze von Leistung und Gegenleistung . . . . . 191—208

§ 2. Die Schiffahrtsabgaben im engeren Sinne . . . . . 191—206
a) Die Schiffsgröße . . . . . 191—201
b) Die Entfernung . . . . . 201—204
c) Die Zeit . . . . . 204—206
§ 3. Die Schiffahrtsabgaben im weiteren Sinne . . . . . 206—208

B. Die Bemessung nach anderen Grundsätzen . . 208—228

§ 4. Die Leistungsfähigkeit . . . . . 208—223
§ 5. Sonstige Gesichtspunkte für die Bemessung der Schiffahrtsabgaben 223—224
§ 6. Befreiungen . . . . . 224—228

C. Räumliche und zeitliche Begrenzung des Gegenstandes der Abgabenerhebung . . . . . 228—234

§ 7. Das räumliche Moment . . . . . 228—232
§ 8. Das zeitliche Moment . . . . . 232—234

D. Die Höchstgrenze für die Bemessung der Schiffahrtsabgaben . . . . . 234—246

§ 9. Das Anlagekapital . . . . . 234—246
a) Die ursprünglich aufgewendeten Herstellungskosten . . . . . 234—237
b) Frühere Kapitaltilgungen . . . . . 237—242
c) Beiträge Dritter zur Herstellung oder Verbesserung von Wasserstraßen und Häfen . . . . . 242—246
§ 10. Laufende Ausgaben und Einnahmen . . . . . 246—249
§ 11. Bedeutung der durch die Wasserstraßen geschaffenen Nebenwerte für die Selbstkostenrechnung . . . . . 249—257
§ 12. Zusammenfassung der Ergebnisse und Feststellung der Zahlenwerte 257—281

E. Die wirkliche Höhe der Schiffahrtsabgaben . . 282—294

§ 13. Wasserstraßen . . . . . 282—285
§ 14. Häfen . . . . . 285—294

V. Erhebung und Organisation . . . . . 295—301

Dritter Teil.

Die verkehrspolitische Lage . . . . . 305—338

Nachtrag . . . . . 339—340

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zweiter Teil.

Die wirtschaftliche Lage.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

I.

Begriff der Schiffahrtsabgaben.

Nicht jede öffentliche Abgabe, welche der Schiffahrt zur Last fällt, ist eine Schiffahrtsabgabe im Sinne der Erörterungen des die Rechtslage behandelnden ersten Teiles dieser Arbeit und der nachfolgenden Ausführungen. Es handelt sich hier nur um Gebühren, und zwar um diejenigen Gebühren, welche die Schiffahrt als solche treffen, um Schiffahrtsabgaben im Sinne des Art. 54 der Reichsverfassung, welche vom Staate oder anderen öffentlichen Verbänden und ausnahmsweise mit staatlicher Ermächtigung auch von Privaten als Gegenleistung für die im Schiffahrtsinteresse geschaffenen Verkehrsverbesserungen gefordert werden. Nur in bezug auf Schiffahrtsabgaben in diesem eigentlichen Sinne, nicht hinsichtlich der sonstigen Heranziehung des Schiffsverkehrs zu den öffentlichen Lasten, hat die Reichsverfassung in Art. 4 Nr. 9 und Art. 54 die Autonomie der Einzelstaaten beschränkt.

Die in Preußen bis 1893 von der Binnenschiffahrt erhobene Abgabe, welche nach der Pferdekraft der Dampfer und der Tragfähigkeit aller anderen Schiffe auf Grund fester Einheitssätze bemessen war, ist trotz ihrer unmittelbaren Beziehung auf die wesentlichen Betriebsmerkmale der Fahrzeuge niemals als Schiffahrtsabgabe im Sinne des Art. 54 der Reichsverfassung angesehen worden. Sie war nichts anderes als eine den besonderen Verhältnissen der Schiffahrt angepaßte Art der Gewerbesteuer. Ihre tatsächliche große Ähnlichkeit mit einer Schiffahrtsabgabe ist allerdings vor der Bundes- und Reichsverfassung gelegentlich im preußischen Landtage zur Sprache gekommen. Bei einer Beratung über den Rheinzoll im Herrenhause am 17. März 1860 bezeichnete der Oberbürgermeister Hammers das Nebeneinanderbestehen der Gewerbesteuer und der einen Bestandteil des Rheinzolles bildenden Rekognitionsgebühr als „Doppelbesteuerung", weil „nach ein- und demselben Modus, nach der Tragfähigkeit der Schiffe, zweimal eine Steuer erhoben werde" [1].

[1] Stenogr. Berichte S. 240.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Der Unterschied lag darin, daß die Gewerbesteuer nach einem festen Jahressatze, die Rekognitionsgebühr bei jedesmaliger Vorbeifahrt an der Hebestelle zu zahlen war.

Ebensowenig ist die im Seeverkehr seit 1900 bestehende und für die Binnenschiffahrt im Jahre 1906 eingeführte, zur Reichskasse fließende Stempelabgabe von Frachtbriefen eine Schiffahrtsabgabe, weil sie nicht die Schiffahrt als solche, sondern das gesamte Transportgewerbe auf Wasserstraßen und Eisenbahnen trifft. Zwar ist bei der Beratung der Reichssteuergesetze im Reichstage versucht worden, der Stempelabgabe von Schiffsfrachtbriefen und Schiffskarten im Personenverkehr den Charakter einer verfassungswidrigen Schiffahrtsabgabe im Sinne des Art. 54 beizulegen; diese Auffassung hat aber weder bei der Mehrheit des Hauses, noch bei der Regierung Zustimmung gefunden[1]. Tatsächlich steht die neue Stempelabgabe in einer viel entfernteren und loseren Beziehung zu den Betriebsleistungen der Schiffahrt als jene ältere Schiffsgewerbesteuer. Sie ist weder dem Nutzen der Schiffahrt von den Wasserstraßen, noch der Beanspruchung der letzteren durch die erstere angepaßt, sondern vom Gesetzgeber als Umsatz- und Aufwandsteuer gedacht.

Die Grenze zwischen Schiffahrtsabgaben und Steuern kann unter Umständen allerdings zweifelhaft sein und ist auch tatsächlich zuweilen streitig geworden. Im Jahre 1875 wurde von den rheinischen Handelskammern darüber Beschwerde geführt, daß die deutschen Schiffe in Niederland, wenn sie Güter zwischen niederländischen Häfen beförderten, zu der dortigen Patentsteuer nach Art. 21 des mit dem Zollverein geschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrages vom 31. Dezember 1851 herangezogen wurden. Man hielt diese Heranziehung für unvereinbar mit dem die Erhebung von Befahrungsabgaben verbietenden Art. 3 der Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, während von der anderen Seite geltend gemacht wurde, daß die Steuerpflicht nicht lediglich durch die Befahrung des Stromes entstehe, sondern von der weiteren Tatsache der Ein- und Ausladung auf niederländischem Gebiete abhängig sei. Ein ähnlicher Fall ist bei der Donau-

[1] Rede des Abgeordneten Gothein in der Sitzung vom 7. Mai 1906. Neuerdings hat der Reichsgerichtsrat a. D. Wittmaack in der „Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft", 63. Jahrgang 1907, 3. Heft S. 527 ff. die Ansicht vertreten, daß die Stempelabgabe mit der Reichsverfassung und den maßgebenden Staatsverträgen in Widerspruch stehe. Praktisch ist die Frage in völkerrechtlicher Beziehung bisher nicht geworden und wird es auch Österreich gegenüber kaum werden, da dieser Staat auf seinen internationalen Strömen, der Elbe und der dem gleichen Rechtszustande unterstehenden Donau, selbst ähnliche Stempelabgaben erhebt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schiffahrt zu verzeichnen, welche in Ungarn durch eine hohe Transportsteuer belastet wurde. Die nichtungarische Schiffahrt behauptet, daß diese in Prozenten der Fracht- und Personenfahrpreise berechnete, also den Betriebsleistungen der Schiffahrt und ihrem Bruttogewinn eng angepaßte Steuer sich nur in der Form, aber nicht in der Sache von einer Schiffahrtsabgabe unterscheide und mit der Vorschrift in der Donauschiffahrtsakte, wonach Abgaben für die bloße Tatsache der Befahrung nicht erhoben werden dürfen, unvereinbar sei.

Ohne Zweifel ist das finanzielle Ziel einer Schiffahrtsabgabe auch durch eine Betriebs- oder Gewerbe- oder Frachtensteuer zu erreichen. Es ist auch in Deutschland schon, und zwar von schiffahrtsfreundlicher Seite[1], der Vorschlag gemacht worden, die für einzelne Schiffsreisen an bestimmten Hebestellen zu entrichtenden Gebühren aufzuheben und sie durch eine Schiffahrtssteuer zu ersetzen, welche nach den wesentlichen Eigenschaften der Fahrzeuge berechnet werden, in gewissen Zeitabschnitten fällig sein und die Befugnis zur freien Benutzung des ganzen Wasserstraßennetzes verleihen sollte.

Demgegenüber liegt das wesentliche Begriffsmerkmal der Schiffahrtsabgaben in ihrem Gebührencharakter[2], in ihrer Bemessung nach dem Grade der Inanspruchnahme von Schiffahrtsanstalten.

Unter den eigentlichen Schiffahrtsabgaben, welche hiernach als Gegenstand der folgenden Untersuchungen übrig bleiben, sind ferner zwei Gruppen zu unterscheiden. Zu der ersten gehören diejenigen Gebühren, welche für die Befahrung von Wasserstraßen, für den Aufenthalt in Häfen und für die Benutzung derjenigen Einrichtungen gezahlt werden, welche das Löschen und Laden ermöglichen oder erleichtern. Daneben werden in Häfen noch andere Gebühren erhoben als Entgelt für solche Verkehrsleistungen, welche mittelbar mit der Schiffahrt zusammenhängen, aber auch ohne diesen Zusammenhang eine selbständige Bedeutung für die Güterbewegung haben können. Diese Gebühren, welche in den Hafengeldtarifen regelmäßig unter den Hafenabgaben aufgeführt, also den Schiffahrtsabgaben im weiteren Sinne zugezählt werden, ruhen auf den vom Schiffe geladenen oder gelöschten Gütern; sie werden insbesondere als Lagergeld für die im Umschlagsverkehr häufig vorkommende vorübergehende Niederlegung, als Wiegegeld oder Meß-

[1] Von dem Bromberger Oberbürgermeister Bräsicke im Zentralverein für Binnenschiffahrt, Sitzung am 23. Januar 1895.

[2] Auf die in der Literatur mehrfach berührte Frage, ob Schiffahrtsabgaben „eigentliche" oder „echte" Gebühren im Sinne der finanzwissenschaftlichen Theorie seien, soll hier nicht eingegangen werden. Im allgemeinen ist ihr Gebührencharakter nicht bezweifelt worden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

geld für die Feststellung der Gütermengen und als Hafenbahngeld für die Beförderung der Güter zwischen dem Hafen und der Eisenbahn erhoben. Die Schiffahrt hat ein wesentliches Interesse daran, daß diese Gebühren ihren Verhältnissen entsprechend und in äußerer Anpassung an die eigentlichen Schiffahrtsabgaben geregelt werden. Es ist auch hierbei den wirtschaftlichen Voraussetzungen des Schiffahrtsbetriebes Rechnung zu tragen und zugleich im Interesse der Übersichtlichkeit auf die Zusammenstellung aller Platzkosten in einem Tarife ein äußerer Wert zu legen. Demgemäß sind jene Nebengebühren in den maßgebenden Gesetzes- und Vertragsvorschriften — z. B. in Art. 25 des Zollvereinsvertrages vom 8. Juli 1867 die Wage- und Niederlagegebühren und in Art. 27 der Rheinschiffahrtsakte vom 18. Oktober 1868 die Niederlagegebühren — als Schiffahrtsabgaben im Rechtssinne behandelt worden.

Sie nehmen allerdings in wirtschaftlicher Beziehung insofern eine Sonderstellung ein, als die für ihre Regelung maßgebenden Gesichtspunkte nicht aus eigenartigen Verhältnissen des Schiffahrtsbetriebes, sondern aus anderen Zweckmäßigkeitserwägungen allgemeiner und besonderer Art sich ergeben. Mit Rücksicht hierauf sollen die Nebengebühren in dieser Darstellung nicht erschöpfend behandelt, sondern nur insofern berücksichtigt werden, als der Zusammenhang mit den eigentlichen Schiffahrtsabgaben es notwendig macht.

Mit einbezogen sind dagegen die Flößereiabgaben, die überall als Schiffahrtsabgaben im weiteren Sinne behandelt werden und auch wegen des nahen wirtschaftlichen Zusammenhanges zwischen Schiffahrt und Flößerei hier nicht außer acht gelassen werden können.

Endlich sind als Schiffahrtsabgaben hier nur diejenigen behandelt, welche die staatsrechtliche Eigenschaft von öffentlichen Abgaben haben und auf Grund öffentlichen Rechtes — wenn auch unter Umständen für Private — erhoben werden. Demgemäß scheiden insbesondere die Lotsengebühren, welche die Natur gewerblicher Taxen haben und im übrigen auf privatrechtlicher Grundlage beruhen, hier aus [1].

[1] Der Anspruch auf Lotsengebühren kann nur im Wege des Zivilprozesses verfolgt werden, während für die eigentlichen Schiffahrtsabgaben der Rechtsweg in Preußen ausgeschlossen und das Verwaltungsverfahren — für kommunale Abgaben das Verwaltungsstreitverfahren — gegeben ist.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

II.

Staatswirtschaftliche Berechtigung der Schiffahrtsabgaben.

§ 1. Allgemeine Gesichtspunkte.

Die finanzielle Behandlung der Wasserstraßen und Häfen ergibt sich aus der Anwendung allgemeiner Grundsätze, die mehr oder weniger auch gegenüber den Schienenwegen und Landstraßen Geltung haben. Es handelt sich um die Grundsätze der Gemeinwirtschaft, des Einzelentgelts und des Erwerbes. Eine Verkehrsanstalt kann der Allgemeinheit als freies Genußgut derart zur Verfügung stehen, daß die Kosten vollständig aus den Beiträgen der Staats- oder Gemeindesteuerzahler gedeckt, den Benutzern also keine besonderen Gegenleistungen abverlangt werden. Es kann aber auch die Benutzung der Anstalt von der Zahlung eines entsprechenden Beitrages zu zu ihren Selbstkosten abhängig sein. Im ersten Falle bildet die Leistungsfähigkeit, im zweiten die Gegenleistung den Maßstab für die Heranziehung der Angehörigen eines Gemeinwesens zu den im Interesse des öffentlichen Verkehrs erforderlichen Ausgaben.

Endlich kann die Anstalt mit der Absicht und dem Erfolge verwaltet werden, daß sie über die Selbstkosten hinaus ihrem Eigentümer ein für sonstige Zwecke verwendbares Reineinkommen liefert.

Es liegt in der Natur der Sache, daß die Behandlung einer Verkehrsanstalt als freies Genußgut in irgend einem Gemeinwesen staatswirtschaftlich nur dann gerechtfertigt ist, wenn die Bevölkerung an den Vorteilen dieser Anstalt annähernd ebenso allgemein und gleichmäßig teilnimmt, wie an der Steuerlast. Eine solche Ausgleichung zwischen Vorteilen und Lasten kann nur unter besonders günstigen Voraussetzungen eintreten. Zunächst muß die Anstalt sich einigermaßen gleichmäßig über das Gebiet des beteiligten Staates oder Gemeindeverbandes erstrecken, oder sie muß so günstig gelegen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sein, daß der von ihr ausgehende wirtschaftliche Nutzen dem ganzen Gebiete ungefähr in gleichem Maße zugute kommt. Der letztere Fall kann bei Häfen unter Umständen praktisch werden.

Aber die gleichmäßige räumliche Verteilung und die günstige geographische Lage allein können auch nicht entscheiden. Es muß außerdem eine gewisse Gleichheit vorhanden sein in bezug auf das wirtschaftliche Interesse der Bevölkerung an der Verkehrsanstalt. Es dürfen keine allzugroßen Verschiedenheiten bestehen in bezug auf die Zugänglichkeit und Benutzbarkeit einer solchen Anstalt für Bewohner verschiedener Gebietsteile und verschiedene Klassen der Bevölkerung.

Eine selbstverständliche Vorbedingung für die Verwirklichung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips ist ferner die Identität des Eigentümers oder Unternehmers der Verkehrsanstalt mit dem Träger des Besteuerungsrechtes.

Wenn diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, so ist die finanzpolitische Behandlung nach dem Grundsatze der besonderen Entgeltlichkeit, die Erhebung von Gebühren für die Benutzung der Verkehrsanstalt gerechtfertigt oder geboten.

Den in der Wirklichkeit sehr häufigen Übergangserscheinungen kann durch eine Verbindung und Verschmelzung des Grundsatzes der Gemeinwirtschaft mit dem der besonderen Entgeltlichkeit — Leistung nach Leistungsfähigkeit und Leistung nach Gegenleistung — Rechnung getragen werden. Der Staat und die ihm untergeordneten öffentlichen Verbände haben ein allgemeines Interesse an der Förderung des Verkehrs, an der Lösung des großen wirtschaftlichen Problems der Überwindung von Entfernungsunterschieden. Dieses allgemeine Interesse kann auch bei solchen Verkehrsanstalten, welche den logischen Voraussetzungen für die Anwendung des gemeinwirtschaflichen Systems nicht ganz entsprechen, durch Übernahme eines Teiles der Selbstkosten zu Lasten der Steuerzahler bewertet werden.

Hiernach ist auch bei den neueren preußischen Gesetzen über den Bau von Wasserstraßen, insbesondere bei Erlassung des Gesetzes vom 1. April 1905 insofern verfahren worden, als der Staat einen großen Teil des finanziellen Risikos von vornherein übernahm und seine Ansprüche hinsichtlich der Bürgschaftsleistung den Gemeindeverbänden gegenüber auf dreiprozentige Verzinsung — bei erheblich höherem Stande des Zinsfußes für Staatsanleihen — beschränkte.

Unabhängig von jenen Voraussetzungen ist die Behandlung der Verkehrsanstalten nach dem Grundsatze der Erwerbswirtschaft. Sie läuft, wenn die erstrebten Überschüsse über die Selbstkosten tatsächlich erzielt werden, auf eine Besteuerung des Verkehrs hinaus. Die Frage, ob eine solche Be-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

steuerung zulässig und zweckmäßig ist, kann nicht allgemein entschieden, jedenfalls nicht grundsätzlich verneint werden. Es liegt insbesondere kein hinreichender Anlaß vor, die Besteuerung derjenigen Werte oder Wertsteigerungen, welche aus der durch öffentliche Einrichtungen ermöglichten oder erleichterten Güterbewegung der Regel nach entstehen, unter allen Umständen abzulehnen; wenigstens solange nicht, als Verkehrssteuern erhoben werden von der Wertsteigerung, welche im Falle des Besitzwechsels ohne Ortsveränderung der Güter der Vermutung nach eintritt.

Die in der Anwendung des Erwerbsprinzips auf Verkehrsanstalten liegende Steuer wirkt um so gleichmäßiger, je mehr auf eine solche Anstalt die Voraussetzungen des gemeinwirtschaftlichen Systems zutreffen, und diese Gleichmäßigkeit ist ohne Zweifel erwünscht. Indessen kann hieraus nicht gefolgert werden, daß in Ermangelung der Voraussetzungen, welche für die gemeinwirtschaftliche Behandlung der Verkehrsanstalten maßgebend sind, das Erwerbsprinzip unanwendbar oder wirtschaftlich unzulässig wäre. Auch isolierten oder beschränkten Gebietsteilen zugute kommende Verkehrsanstalten können, wie die praktische Erfahrung nicht nur bei Eisenbahnen, sondern auch bei Schiffahrtsanlagen gezeigt hat, ihren Eigentümern Gewinne und gleichzeitig dem öffentlichen Verkehr Vorteile bringen. In der Verkürzung der letzteren durch die ersteren ist unter solchen Umständen ein entscheidender Einwand gegen die Anwendung des Erwerbsprinzips nicht zu erblicken. Die Zulassung des Erwerbsprinzips kann außerdem insofern, als hiermit dem Privatkapital ein Anreiz zur Schaffung neuer Verkehrsanstalten gegeben wird, verkehrsfördernd wirken. Diese Wirkung ist, wie die Geschichte des preußischen Verkehrswesens zeigt, tatsächlich in großem Maße erreicht worden.

§ 2. Die geschichtliche Entwicklung.

Der Ausbau der Verkehrsanstalten hat sich überall allmählich vollzogen. Im allgemeinen sind diejenigen Gegenden, welche wirtschaftlich am weitesten vorgeschritten waren und den stärksten Güterumlauf hatten, zuerst in den Besitz guter Verkehrswege gekommen. Im Laufe der Zeit entstanden zusammenhängende Verkehrsnetze, deren Maschen sich immer dichter und gleichmäßiger über das Land ausbreiteten. Ein systematischer, alle Gebietsteile gleichmäßig berücksichtigender Ausbau war weder finanziell noch wirtschaftlich möglich; nicht einmal für Gemeindeverbände, geschweige denn für einen ganzen Staat.

Hieraus ergibt sich, daß in den früheren Stadien der Entwicklung des Verkehrswesens nur die Voraussetzungen für die Anwendung des Gebühren- und Erwerbsprinzips vorlagen. Auf diesen Grundlagen ist denn auch in

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Preußen der Ausbau der Landstraßen, der See- und Binnenschiffahrtswege, der Häfen und Eisenbahnen begonnen worden. Der Staat erhob auf seinen Kunststraßen Wegegeld bis zum Jahre 1874. Die finanzielle Selbsterhaltung des Wegewesens durch Gebühren war ihm in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts von solcher Bedeutung, daß unter den Gründen, welche im Jahre 1833 den Entschluß der Staatsregierung zur Nichtbeteiligung am Eisenbahnbau herbeiführten, die Gefährdung der Wegegeldeinnahmen durch Schienenwege eine große Rolle spielte. Auch Gemeindeverbände höherer und niederer Ordnung haben zahlreiche Kunststraßen erbaut, für deren Benutzung Wegegeld erhoben wurde, und deren Finanzierung nur unter dieser Voraussetzung möglich war.

Auf dem Gebiete des Wasserstraßenbaues hatte das Gebührenprinzip sich ganz besonders fruchtbar erwiesen. Das glänzendste, bis in die Gegenwart fortwirkende Beispiel hierfür ist die in friederizianischer Zeit begonnene Schiffbarmachung der Ruhr mit Anleihemitteln, welche aus Schiffahrtsabgaben verzinst und getilgt wurden. Die Einnahmen aus diesen Abgaben flossen so reichlich, daß sie nicht nur für den Dienst der Anleihen und die Unterhaltungskosten, sondern auch zur Bestreitung des Aufwandes für sehr bedeutende, immer weitergehende Verbesserungen der Wasserstraße und des an ihrem unteren Endpunkte gelegenen Ruhrorter Hafens ausreichten. Obwohl man zweifelhaft sein kann, ob diese Neubaukosten noch zu den „gewöhnlichen Unterhaltungs- und Herstellungskosten" gehören, deren Deckung durch Abgaben die Zollvereinsverträge gestatteten, fühlte sich doch niemand durch die Art der Verwendung der ruhrfiskalischen Einnahmen und durch die Höhe der Abgaben beschwert, weil die durch Abgabenzahlung erkauften Vorteile wesentlich größer als die Belastung und ohne diese nicht zu haben waren. Aus allgemeinen Staatsmitteln hätte der Ausbau der Ruhr im 18. Jahrhundert schon deshalb schwerlich finanziert werden können, weil die beteiligten preußischen Gebiete — Grafschaft Mark und Herzogtum Cleve — in der Diaspora lagen und der Gesamtstaat damals eine einheitliche Finanzverfassung nicht besaß [1].

Das Beispiel der Ruhr wurde nach 1815 durch den Oberpräsidenten von Vincke auf die Lippe übertragen. Allerdings war der Erfolg weniger

[1] Die von Friedrich dem Großen erbauten Wasserstraßen des Finow- und des Plauerkanals lagen im geschlossenen östlichen Hauptteil des Staatsgebietes. Sie machten sich wahrscheinlich durch die auf ihnen erhobenen Binnenzölle bezahlt. Auf dem Bromberger Kanal wurden zwar keine Zölle, sondern nur Gebühren erhoben, welche die Unterhaltungskosten decken sollten; indessen handelte es sich hier um ein Stück friederizianischer Ostmarkenpolitik.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

günstig, da die Selbstkostendeckung durch die Lippeschiffahrtsabgaben nur vorübergehend erreicht wurde, während sonst für diese Wasserstraße Zuschüsse aus allgemeinen Staatsmitteln geleistet werden mußten.

Dagegen zeigten in dem ostelbischen Teile des Staatsgebietes die märkischen Wasserstraßen, von den gebührenmäßig behandelten die weitaus bedeutendsten, eine günstige Entwicklung. Sie lieferten aus den Schiffahrtsabgaben, welche seit 1816 an die Stelle der früheren Binnenzölle traten, steigende Einnahmen und verzinsten ihr Anlagekapital in den 40er Jahren zeitweise mit 5,3 v. H.[1]. Diese finanziellen Erfolge ermutigten die Regierung zu lebhafter Bautätigkeit. Trotz der finanziellen Schwierigkeiten, in welchen der Staat nach Beendigung der Freiheitskriege sich befand, wurden auf die Verbesserung der Binnenschiffahrtswege zwischen Elbe und Oder große Summen verwendet. Von 1820 bis 1825 wurde der Voßkanal, von 1827 bis 1828 der Malzerkanal, von 1831 bis 1838 der Oranienburger Kanal, von 1845 bis 1850 der Landwehr- und Luisenstädtische Kanal in Berlin und von 1849 bis 1859 der Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal hergestellt; außerdem wurde der Finowkanal von 1815 bis 1845 mit einem Aufwande von 530 000 Talern verbessert.

Der Bromberger Kanal begann in den 40er Jahren einen Teil seines Anlagekapitals zu verzinsen, und dasselbe galt von den altpreußischen Seehäfen[2].

Diese Praxis der Regierung entsprach den Lehren der Wirtschaftstheoretiker, welche mit Adam Smith die Erhebung von Gebühren für Verkehrsverbesserungen jeder Art nicht nur zuließen, sondern als ein Gebot der Gerechtigkeit hinstellten.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts machte sich indessen ein Umschwung bemerkbar, welcher teils auf grundsätzlichen Erwägungen, teils auf praktischen Rücksichten beruhte. Er wurde wesentlich veranlaßt durch die freihändlerischen Anschauungen, welche damals, von England ausgehend, die Wirtschaftspolitik der Festlandstaaten beeinflußten. Die Freihandelslehre richtete sich zwar zunächst nur gegen die Erschwerung des Außenhandels durch Grenzzölle; sie wurde aber in weiterem Sinne auch gegen jede Belastung des Binnenhandels angewendet. Das war nur insofern folgerichtig, als es sich um die Besteuerung des inneren Verkehrs durch Flußzölle oder andere fiskalische Auflagen handelte, während die Aufbringung von Selbstkosten für Verkehrsverbesserungen durch Gebühren einigermaßen außerhalb desjenigen Gedankenganges lag, welcher zur freihändlerischen Doktrin geführt

[1] Vgl. Bd. I S. 273, 274.
[2] Vgl. den Swinemünder Hafen Bd. I S. 277.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hatte. In der englischen Heimat dieser Lehre wurden auch aus ihr keinerlei Nutzanwendungen oder Folgerungen in bezug auf die Erhebung von Verkehrsabgaben gezogen; wohl aber geschah es in Deutschland und insbesondere in Preußen durch starke Zurückdrängung des Gebührenwesens bei den Verkehrsanstalten. Auch in solchen Fällen, wo die Last der Abgabe durch den wirtschaftlichen Nutzen der Verkehrsanstalt anerkanntermaßen überwogen wurde, gab die grundsätzliche Abneigung gegen diese Gebühren den Ausschlag, weil man die Förderung der volkswirtschaftlichen Entwicklung durch unentgeltliche Überlassung von Verkehrsverbesserungen höher einschätzte als den finanziellen Ertrag der Abgabe. Man ging von der Annahme aus, daß der Staat auch in finanzieller Beziehung durch die Hebung der allgemeinen Steuerkraft auf seine Kosten kommen werde; man legte deshalb auf die Erleichterung des Ausbaues der Verkehrsanstalten durch Erzielung unmittelbarer Einnahmen kein Gewicht und sah über die Tatsache der ungleichmäßigen örtlichen Verteilung dieser Anstalten hinweg. Die Differenzierung des Nutzens der Verkehrsanstalten für die verschiedenen Gruppen der Bevölkerung war damals, namentlich infolge der geringen Tragfähigkeit der Transportmittel, bei weitem nicht so stark wie heute.

Diese allgemeinen Erwägungen wurden in bezug auf einen Teil der Binnenwasserstraßen wirksam unterstützt durch die Wahrnehmung, daß der Wettbewerb der Eisenbahnen die Schiffahrt bedrängte. Ihre Erhaltung und Förderung erschien nicht nur aus sozialpolitischen Gründen, sondern auch aus verkehrspolitischen Rücksichten umsomehr geboten, als die Schienenwege damals fast ausschließlich in den Händen des Privatkapitals sich befanden. Der Schiffahrt konnte in dieser Lage nur durch Herabsetzung ihrer Selbstkosten geholfen werden. Das hätte zwar auch geschehen können durch einen weiteren Ausbau der Wasserstraßen, der die Verbilligung der Frachten durch Herabsetzung der Betriebskosten ermöglicht haben würde. Indessen wäre auf diesem Wege die Hilfe vielleicht zu spät gekommen. Es blieb daher nichts anderes übrig, als das rasch wirkende Hilfsmittel der Aufhebung oder Ermäßigung der Abgaben, die für den Schiffer ebenfalls einen Bestandteil der Beförderungskosten bilden, oder mit anderen Worten: ein weitgehender Verzicht auf die staatlichen Selbstkosten für Wasserstraßen und Häfen.

Der eigentliche Ausgangspunkt, der ausschlaggebende Beweggrund für die Verkehrspolitik der preußischen Regierung lag indessen weniger in diesen praktischen Erwägungen, als vielmehr in dem grundsätzlichen Anschlusse an die volkswirtschaftliche Zeitströmung. Das zeigte sich deutlich in dem Umstande, daß auch bei den durch den Wettbewerb der Eisenbahnen nicht

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

berührten Schiffahrtsanstalten, Binnenschiffahrtswegen, Seewasserstraßen und Seehäfen, der Grundsatz der Selbstkostendeckung durch Abgaben weniger zur Geltung kam, und ein teilweiser Übergang zur gemeinwirtschaftlichen Behandlung der Verkehrsanstalten stattfand.

Diese Abgabenpolitik stand ohne Zweifel im Einklang mit den Wünschen der unmittelbar Beteiligten, der Schiffahrttreibenden und der die Schiffahrtsanstalten mittelbar benutzenden Erwerbsgruppen. Sie entsprach im übrigen aber mehr den Ansichten der Regierenden als der öffentlichen Meinung. In Norddeutschland wenigstens stellten sich die Volksvertetungen, von welchen angenommen werden muß, daß sie in derartigen Fragen die Ansicht der Bevölkerung richtig wiedergeben, auf einen gebührenfreundlichen Standpunkt. Das preußische Abgeordnetenhaus erklärte sich 1856 gegen die gänzliche Abschaffung der Rheinschiffahrtsabgaben, weil „die Unterhaltung und Verbesserung der Rheinstraße Kosten in Anspruch nehme und es gerechtfertigt erscheine, daß die Schiffahrt an der Aufbringung dieser Kosten beteiligt bleibe". In ähnlicher Weise nahm es 1859 und 1863 zu den Elbschiffahrtsabgaben Stellung; es wollte die Flußzölle nicht aufheben, sondern sie in Schiffahrtsgebühren umwandeln [1].

Im Jahre 1861 befürwortete es, in Übereinstimmung mit den Handelskammern in Stettin und Breslau sowie mit dem schlesischen Provinziallandtage, die Einführung einer neuen Schiffahrtsabgabe auf der Oder, weil es eine solche Gebühr als wirtschaftlich möglich und als ein geeignetes Mittel für die Finanzierung einer großen Stromverbesserung ansah. Es stellte sich also auf den praktischen Standpunkt, während die Regierung ihre ablehnende Haltung mit prinzipiellen Erwägungen begründete: die Einführung einer solchen Abgabe „entspreche nicht den bestehenden Grundsätzen" [2].

Der Reichstag des Norddeutschen Bundes beschloß am 28. April 1869 über Bittschriften wegen Beseitigung des Elbzolles nach dem Antrage seiner Kommission im Sinne der Umwandlung dieser Abgabe in eine Schiffahrtsgebühr, und auch im Jahre 1870 wurde bei der Beratung des Gesetzes über die Aufhebung des Elbzolles ein ähnlicher Antrag gestellt, dessen Annahme anscheinend nur durch die vom Regierungstische abgegebene Er-

---

[1] Berichte der Kommission für Handel und Gewerbe sowie für Finanzen und Zölle vom 18. April 1856 Nr. 151. Drucksachen des Abgeordnetenhauses, vom 30. März 1859. Drucks. Nr. 126 und vom 30. April 1863 Nr. 113 Drucks. Diese Berichte wurden durch die Vollverhandlungen gutgeheißen.

[2] Bd. I S. 190—197.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

klärung, Abgaben zur Deckung der Kosten für die „gewöhnliche Unterhaltung der Fahrbarkeit der Ströme" seien verfassungswidrig, abgewendet wurde [1].

Der Abgeordnete Köppe war in der Reichstagssitzung vom 12. Mai 1870 in sehr nachdrücklicher Weise für das Gebührenprinzip de lege ferenda eingetreten, indem er ausführte:

„Die beste Steuer, die ideale Steuer, möchte ich sagen, ist ja bekanntlich jene, die vollständig auch denjenigen zugute kommt, von denen sie erhoben wird. Eine solche Steuer würde aber gerade der Elbzoll in bezug auf den zweiten von mir bezeichneten Bestandteil sein. Der Zoll würde darin bestehen, daß die Kosten der Unterhaltung des Fahrwassers von den Elbschiffahrtsinteressenten aufgebracht würden, während die Kosten niemand anders als den Elbschiffahrtsinteressenten zugute kommen."

Wenn also die preußische Regierung in den ersten Jahrzehnten des Verfassungsstaates bei der Behandlung der Verkehrsanstalten das Gebührenprinzip zugunsten des gemeinwirtschaftlichen stark zurücktreten ließ, so war sie jedenfalls nicht von der Volksvertretung dazu gedrängt, sondern von allgemeinen volkswirtschaftlichen Erwägungen geleitet.

Die Volksvertretung war auch nach formalem Staatsrecht für die Verkehrspolitik der Regierung auf diesem Gebiete nicht unmittelbar verantwortlich; denn eine Mitbestimmung hatte sie verfassungsmäßig nur bei den Abgaben mit Steuercharakter, den Wasserzöllen, nicht aber bei den eigentlichen, gebührenmäßigen Schiffahrtsabgaben, deren Einführung, Veränderung und Aufhebung ein ausschließliches Hoheitsrecht der Krone war und noch heute ist.

Die neue Wendung in der preußischen Verkehrspolitik zeigte sich darin, daß bei der Einführung von Schiffahrtsabgaben auf neuen Wasserstraßen nicht mehr die volle Selbstkostendeckung, sondern nur noch die Aufbringung der Unterhaltungs- und Betriebskosten durch Schiffahrtsabgaben erstrebt wurde, daß bei vorhandenen Wasserstraßen und Häfen eine Ermäßigung der Tarife nach demselben Gesichtspunkte stattfand, daß auf anderen preußischen Wasserstraßen die Abgaben völlig beseitigt und auf den konventionellen Flüssen die aufgehobenen Wasserzölle nicht durch Schiffahrtsabgaben ersetzt wurden. Des Zusammenhanges wegen sollen die wichtigsten dieser Zölle in der nachfolgenden Darstellung des Ganges der Ereignisse mit erwähnt werden; sie wurden beseitigt 1856 für die Weser, 1862 für die Mosel, 1866 für den Rhein, und die Lahn, 1861 für die Elbe unterhalb Hamburg und 1870 für die obere Elbe.

---

[1] Bd. I S. 202—205.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Im Rheingebiet wurden die Schiffahrtsabgaben, welche auf dem Saarkohlenkanal und der kanalisierten Saar im Jahre 1867 zur Deckung der Unterhaltungskosten eingeführt worden waren, schon im Jahre 1873 wieder aufgehoben; die Einnahmen hatten zuletzt rund 20 000 Mk. betragen. Im Jahre 1867 wurden die Abgaben auf der Ruhr mit 105 000 Mk. und auf der Lippe mit 9 700 Mk. beseitigt. Dasselbe geschah im folgenden Jahre auf der Lahn, wo zuletzt 26 000 Mk. aufkamen. Im Wesergebiet fielen 1868 Schleusengelder im Betrage von 2300 Mk., welche bis dahin auf dem Hauptstrom sowie auf der Fulda und Werra erhoben worden waren. Im Jahre 1870 wurden die Schiffahrtsabgaben auf der Unstrut und Saale sowie an der Magdeburger Elbschleuse auf die Hälfte, um etwa 30 000 Mk., herabgesetzt. Auf den märkischen Wasserstraßen erfolgte 1862 eine Tarifermäßigung, welche einen Einnahmeausfall von 410 000 Mk. jährlich herbeiführte. Obwohl der Verkehr in den nächsten Jahren eine sehr bedeutende Zunahme aufwies — die Einnahmen überstiegen im Durchschnitt der Jahre 1862 bis 1865 die nach dem neuen Tarif berechneten Einnahmen von 1861 um etwa 55 v. H. —, erfuhren die Abgaben im Jahre 1867 nochmals eine Herabsetzung um ein Viertel, mit einem rechnungsmäßigen Nachlaß von 156 000 Mk. In derselben Weise wurden die Abgaben auf dem Bromberger Kanal 1862 um etwa 53 000 Mk. und im Jahre 1867 nochmals um etwa 50 000 Mk., beidemale auf die Hälfte, ermäßigt. Für den 1852 vollendeten Weichsel-Haff-Kanal und den 1860 in Betrieb genommenen Oberländischen Kanal wurden Schiffahrtsabgaben eingeführt, welche, obwohl bei der letzteren Wasserstraße ein Eisenbahnwettbewerb nicht in Betracht kommen konnte, nur auf Deckung der Unterhaltungskosten berechnet waren. Der die Stadt Memel mit dem Memeldelta verbindende König Wilhelm-Kanal wurde im Jahre 1866 auf einer damals vollendeten Teilstrecke unter Schiffahrtsabgaben gestellt, die aber nach zwei Jahren wieder aufgehoben wurden, weil sie einen unverhältnismäßig geringen Ertrag brachten. Die Wasserstraße wurde dann bis zum Jahre 1904 abgabenfrei gelassen.

Die Beweggründe dieser Tarifmaßnahmen kamen in den Berichten, welche damals an den König wegen der Genehmigung jedes Abgabentarifs erstattet werden mußten, zum Ausdruck. Sie lagen bei vielen Wasserstraßen, namentlich bei der Ruhr, Lippe, Weser, Werra und Fulda, bei den Märkischen Wasserstraßen und dem Bromberger Kanal zunächst in dem Wettbewerb der Eisenbahnen; im übrigen war die Rücksicht auf das Gewerbe der Binnen-

[1] D. h. diejenigen Einnahmen, welche im Jahre 1861 aufgekommen wären, wenn der ermäßigte Tarif damals schon in Geltung gewesen wäre.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schiffahrt und die Erwartung, daß der Verlust an Einnahme aus den Schiffahrtsabgaben durch die Hebung der Steuerkraft des Landes seinen Ausgleich finden werde, allgemein maßgebend. Außerdem wurde mehrfach der Grundsatz ausgesprochen, daß man sich bei der Erhebung von Schiffahrtsabgaben mit der Einbringung des Aufwandes für Betrieb und Unterhaltung begnügen und auf die Verzinsung der Anlagekosten verzichten solle. Die Beschränkung der Schiffahrtsabgaben auf das zur Deckung der Unterhaltungskosten notwendige Maß entspricht — so heißt es in dem Immediatbericht vom 7. September 1867, welcher die letzte Ermäßigung des Tarifs für die märkischen Wasserstraßen herbeiführte — „den preußischen Verwaltungsgrundsätzen, und die gegenwärtigen Verhältnisse der Schiffahrt auf den Binnengewässern lassen die Gewährung jeder grundsätzlich statthaften Erleichterung der Schiffahrtsabgaben geboten erscheinen. Unter der Konkurrenz der Eisenbahnen, welche die Frachten durch billige Tarifsätze an sich zu ziehen streben, sind die Frachtsätze der Schiffer in den letzten fünf Jahren wiederum erheblich gesunken, während die notwendigen Ausgaben des Schiffers eher im Steigen begriffen sind."

Ähnliche Gesichtspunkte, — abgesehen von dem Wettbewerbe der Eisenbahnen, der damals für die Küstenschiffahrt noch keine Bedeutung hatte — waren für die Tarifpolitik auf dem Gebiete der Seeschiffahrtsabgaben bestimmend.

Es wurde geltend gemacht, daß die Frachten in den letzten Jahrzehnten sehr stark zurückgegangen seien und daß infolgedessen die Seeschiffahrtsabgaben einen weit größeren Anteil der auf den Gütern ruhenden Beförderungsunkosten ausmachten, weshalb bei ihrer Bemessung mehr als früher auf den Wettbewerb zwischen preußischen und nichtpreußischen Häfen Rücksicht genommen werden müsse. Besonders sei auf die Wettbewerbsstellung des Stettiner Hafens zu Hamburg und Bremen das Augenmerk zu richten. Die Seeschiffahrtsabgaben für Hamburg wurden auf etwa 1/3 der in Stettin zu entrichtenden angenommen [1].

---

[1] Die Stettiner Kaufmannschaft klagte sehr lebhaft über die Höhe der Seeschiffahrtsabgaben, in welcher sie die Hauptursache für die langsame Entwicklung ihres Handels erblickte. Zwar hatte sich in der Zeit von 1840 bis 1861 die Zahl der inkorporierten Kaufleute von 286 auf 537, der Wert der Wareneinfuhr von 11 200 000 auf 45 673 597 und der Ausfuhr von 8 000 000 auf 29 174 397 Taler vermehrt, und die Aufhebung des Sundzolles im Jahre 1857 hatte dem Stettiner Handel einen erheblichen Aufschwung gebracht, aber inzwischen schien der hamburgische Wettbewerb wieder durch die starke Ermäßigung der Elbzölle im Jahre 1863 einen neuen Vorsprung erlangt zu haben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Demgemäß wurde im Jahre 1863 mit einer bedeutenden Ermäßigung der Abgaben für die preußischen Ostseehäfen vorgegangen. Es waren damals von den einlaufenden und ausgehenden Fahrzeugen für jede Schiffslast von 4 000 Pfund Tragfähigkeit zu entrichten (in heutiger Währung berechnet) in Swinemünde 127, in den drei hinterpommerschen Häfen 100, in Neufahrwasser-Danzig 110, in Pillau 150 und in Memel 90 Pfg.[1] Außer dem Swinemünder Hafengeld hatten die mit Stettin verkehrenden Schiffe noch ein Fahrwassergeld von 13 Pfg. und die mit Königsberg verkehrenden ein solches von 55 Pfg. zu entrichten. Im Jahre 1863 wurde zunächst der Abgabensatz für Swinemünde, Kolbergermünde, Rügenwaldermünde, Stolpmünde und Neufahrwasser-Danzig einheitlich auf 80 Pfg. herabgesetzt, was für Swinemünde etwa 190 000 M., für die hinterpommerschen Häfen etwa 7 000 Mk. und für Neufahrwasser etwa 100 000 Mk. Ausfall rechnungsmäßig ergab. Der Einheitssatz von 80 Pfg. wurde dann 1865 auf Pillau ausgedehnt und in den Jahren 1867 und 1868 für sämtliche Häfen, einschließlich des bis dahin keiner Ermäßigung teilhaftig gewordenen Memeler, auf 40 Pfg. verringert, „um den Schiffahrtsverkehr zu heben, und die Konkurrenzfähigkeit der diesseitigen Ostseehäfen gegenüber den anderen Ostseeplätzen sowohl als auch den Nordseehäfen zu fördern". Ferner wurden die an den Mündungen der Oder und an der Pregelmündung erhobenen Fahrwassergelder in den Jahren 1863 und 1865 ermäßigt und 1867 ganz beseitigt. Ebenso fielen im Jahre 1867 die fiskalischen Abgaben für die Benutzung der Fahrrinne nach den städtischen Häfen Stralsund, Greifswald und Wolgast. Die Tarifmaßregeln von 1867 und 1868 wurden abhängig gemacht von gleichzeitigen Herabsetzungen der städtischen Abgabentarife in denjenigen Häfen, deren Verkehr durch jene Maßregeln eine Erleichterung erfuhr, so daß die Entlastung der Schiffahrt im ganzen sich noch wesentlich höher stellte. Die damalige Regelung der Schiffahrtsabgaben für die staatlichen Ostseehäfen ist bis zum Ende des Jahrhunderts, abgesehen von der Umrechnung der Tragfähigkeitslast in 4 cbm Nettoraumgehalt, wesentlich unverändert geblieben. Die Höhe des durch die Ermäßigungen von 1865, 1867 und 1868 entstandenen Ausfalles an Staatseinnahmen ist in Ermangelung der notwendigen Unterlagen nicht vollständig zu ermitteln.

In Schleswig-Holstein wurde die als Gegenleistung für Leuchtfeuer,

[1] Diese Zahlen galten für beladene Schiffe als Normalsätze. Für leere, besonders schwach beladene, im Ballast gehende oder mit gewissen Massengütern befrachtete Fahrzeuge wurden damals, ebenso wie heute, Ermäßigungen gewährt. In Memel war 1855 der Einheitssatz vorübergehend auf 150 Pfennig erhöht worden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Bojen und Baken erhobene Abgabe, deren Ertrag sich auf 240 000 Mk. belief und die Selbstkosten jener Schiffahrtsanstalten erheblich überstieg, im Jahre 1867 beseitigt. Außerdem wurden die Abgaben auf dem Eiderkanal neu geregelt und, „um den Verkehr auf dieser wichtigen Verbindungsstraße zwischen der Nord- und Ostsee möglichst zu befördern und die Schiffe tunlichst in den Stand zu setzen, den gefahrvollen Weg um das Vorgebirge Skagen zu vermeiden", in ihrem Ergebnis um 42 000 Mk. ermäßigt.

Diese Darstellung ist weder für die Binnenschiffahrtswege noch für die Seewasserstraßen und Seehäfen vollständig; sie beschränkt sich vielmehr auf die wichtigeren Fälle der Herabsetzung oder Aufhebung von Schiffahrtsabgaben. Sie erscheint aber ausreichend, um zu zeigen, wie nachdrücklich damals die Staatsregierung mit der Entlastung der Schiffahrt vorging. Die Gesamtheit der Zölle und Abgaben, um welche die Schiffahrt in dem jetzigen preußischen Staatsgebiet während der Zeit von 1860 bis 1875 erleichtert worden ist, kann auf etwa 2½ Millionen Mark für Binnenwasserstraßen und auf etwa 1½ Millionen Mark für Seewasserstraßen und Seehäfen, einschließlich des Stader Zolles auf der Unterelbe, angeschlagen werden [1].

Während für die Entlastung der Schiffahrtswege von fiskalischen Gebühren in so ausgiebiger Weise Sorge getragen wurde, blieb hinsichtlich der Abgaben von dem Landstraßenverkehr einstweilen alles unverändert. Erst im Jahre 1874 wurden durch Gesetz die Wegegelder auf den Staatsstraßen beseitigt und sodann im nächsten Jahre diese Straßen in das Eigentum der Provinzial- und Kommunalverbände übertragen. Die erstere Maßregel wurde nicht, wie die Aufhebung und Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben in den vorangegangenen Jahren, mit der Unfähigkeit des Verkehrs zur Tragung der bisherigen Gebührenlast und der von ihrer Beseitigung

---

[1] Der Rheinzoll hatte für das damalige Preußen, ohne Nassau, im Jahresdurchschnitt 1857—1859 = 1 091 688 Mk., der Moselzoll 1860 nur noch 2 800 Mk. erbracht. Der Elbzoll war — trotz der Ermäßigungen des Jahres 1863 — im preußischen Etat für 1870 noch mit 431 190 Mk. und im lauenburgischen mit 135 000 Mk. veranschlagt.

Der Ertrag des Stader Zolles war im Ablösungsvertrage vom 22. Juni 1861 auf 600 000 Mk. angenommen, eine Summe, die hinter dem tatsächlichen Aufkommen der letzten sieben Jahre zurückblieb. Aktenstück Nr. 15 des Abgeordnetenhauses 1862. Nicht berücksichtigt in der Zahl von 1½ Millionen ist der Sundzoll, von welchem nach den bei der Ablösung angestellten Berechnungen die Summe von 433 000 Mk. jährlich dem preußischen Seeverkehr zur Last fiel. Aktenstück Nr. 75 des Abgeordnetenhauses 1856/57. Preußen hatte für den Stader Zoll 103 467 Mk. und für den Sundzoll 9 990 060 Mk. Ablösungskapital gezahlt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zu erwartenden Entwicklung der Steuerkraft, sondern mit dem Hinweise darauf begründet[1], daß in Hessen-Nassau kein Wegegeld und in Hannover, in Schleswig-Holstein und in den alten Provinzen Wegegelder nach abweichenden Tarifen erhoben würden. Es sei das „eine ungleichmäßige Belastung der Staatsangehörigen, welche aus allgemeinen Gründen dauernd nicht aufrecht erhalten werden dürfe". Abgesehen von diesem allgemeinen Gesichtspunkte wurden nur praktische Erwägungen geltend gemacht, die aus den besonderen Verhältnissen des Landverkehrs sich ergaben; die Hemmung des Verkehrs durch das häufige Anhalten auf kurze Strecken, um verhältnismäßig kleine Beträge zu zahlen, die Leichtigkeit der Hinterziehung und die Schwierigkeit der Kontrolle, und vor allem das ungünstige Verhältnis zwischen Erhebungskosten und Reinertrag. Die ersteren betrugen annähernd 1/4 des letzteren.

Es ist neuerdings die Meinung aufgestellt worden[2], die Aufhebung der Chausseegelder sei eine agrarische Maßregel gewesen, zu der Preußen sich erst entschlossen habe, „in einer Zeit, als der Handel gar kein Interesse an den Chausseen hatte, wohl aber eine Subvention dieser Art für die Landwirtschaft sich als nötig erwies". Eine solche Auffassung entspricht keineswegs den Tatsachen; denn agrarische Tendenzen lagen der damaligen Regierung und Volksvertretung völlig fern. Agrarier im heutigen Sinne gab es nicht, weil die wirtschaftliche Entwicklung noch nicht eingetreten war, aus welcher eine politische Organisation der landwirtschaftlichen Interessen später hervorging. Die Landwirte waren damals bekanntlich Freihändler. Bei der Beratung des Gesetzentwurfs im Landtage[3] wurde von keiner Seite Widerspruch gegen die Abschaffung des Chausseegeldes erhoben; der Abgeordnete Lasker bezeichnete es als eine „kulturwidrige Abgabe". Die etwaige Rückwirkung jener Maßregel auf landwirtschaftliche Interessen kam überhaupt nicht zur Sprache. Eine agrarischen Tendenzen zuneigende Regierung hätte nicht die Abschaffung eines großen Teiles der Schiffahrtsabgaben und die Herabsetzung des Restes der Aufhebung des Chausseegeldes vorangehen lassen. Jene Auffassung ist also durchaus unhistorisch.

Die finanzielle Entlastung des Landverkehrs stellte sich, nach dem

---

[1] Drucks. des Abgeordnetenhauses 1873/74 Nr. 355.

[2] Professor Gothein in seinem Vortrage zu Mannheim am 16. Februar 1907; stenogr. Protokoll, herausgegeben von der Handelskammer Mannheim, S. 37.

[3] Vgl. stenogr. Berichte des Abgeordnetenhauses vom 11. Mai 1874 S. 1629, 1630; vgl. auch Verhandl. vom 10. Mai 1873, stenogr. Berichte S. 1879—1881; die damals von der Kommission des Abgeordnetenhauses vorgebrachten Gesichtspunkte sind in der Begründung zur Gesetzvorlage des nächsten Jahres verwertet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

durchschnittlichen Rohertrage an Chausseegeld für die Jahre 1868 bis 1870 auf 4 382 664 Mk.[1]; sie entsprach also ungefähr derjenigen, die in der Zeit seit 1860 der Schiffahrt zuteil geworden war.

Der Umstand, daß der Verkehr auf den Landstraßen allgemein von staatlichen Verkehrsabgaben befreit wurde, während bei den Häfen und Wasserstraßen diese Abgaben nur teilweise aufgehoben worden waren, findet seine Rechtfertigung in dem Gegensatze zwischen dem einheitlichen, gleichmäßig ausgebauten, zusammenhängenden Straßennetze und den sehr verschieden eingerichteten, in ihrer Leistungsfähigkeit ungleichen, unzusammenhängenden Schiffahrtsanstalten. Bei den letzteren konnte aus der Verschiedenheit der Tarife nicht die in der Begründung des Gesetzes vom 27. Mai 1874 beklagte „ungleichmäßige Belastung der Staatsangehörigen" hergeleitet werden; denn diese Verschiedenheit ergab sich notwendig aus den tatsächlichen Verhältnissen. Die Einbeziehung der Hafenabgaben in die Vergleichung gründet sich auf die Erwägung, daß diese Gebühren für die Gesamtunkosten der Güterbeförderung dieselbe Bedeutung haben und insofern unter denselben volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu beurteilen sind wie die Streckenabgaben auf Land- und Wasserstraßen. Sie gehören in demselben Sinne zu den Transportkosten auf Wasserstraßen, wie die Abfertigungsgebühren neben den Streckensätzen einen notwendigen Bestandteil der Eisenbahntransportkosten bilden.

Während bis zum Anfang der 70er Jahre die preußische Verkehrspolitik mit Entschiedenheit gegen jede gebührenmäßige oder gebührenähnliche Belastung des Güterumlaufs gerichtet war, traten noch in demselben Jahrzehnt die ersten Anzeichen eines Umschwunges in die Erscheinung. Diese Bewegung, die hauptsächlich bei den Wasserstraßen, in geringerem Maße auch bei den Landwegen hervortrat, ist bis zur Gegenwart in steigendem Maße wirksam gewesen und hat in der Praxis der Gesetzgebung und Verwaltung die Grenzlinie zwischen dem Gebührenprinzip und dem Prinzip der Gemeinwirtschaft oder des freien Genußgutes wieder zugunsten des ersteren verschoben. Den unmittelbaren Anstoß hierzu gab auf dem Gebiete der Schiffahrtsinteressen die Erkenntnis der Notwendigkeit, das in seiner Entwicklung zurückgebliebene Netz der preußischen Wasserstraßen in großem Maßstabe und mit Aufwendung bedeutender Mittel auszubauen. Ohne solchen Ausbau war die Gefahr vorhanden, daß die Schiffahrt mit den immer weiter sich verzweigenden, überdies durch die Verstaatlichung leistungsfähiger gewordenen Eisenbahnen nicht Schritt halten und von ihnen in

[1] Vgl. Drucks. des Abgeordnetenhauses 1873/1874 Nr. 355.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ähnlicher Weise überflügelt werden würde, wie es um die Mitte des Jahrhunderts, vor Beseitigung der Flußzölle und eines großen Teiles der Schiffahrtsabgaben, angeblich schon einmal geschehen war. Es konnte sich jetzt nicht mehr um die weitere Entlastung der Schiffahrt handeln, sondern nur um die Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit. Die für den Wasserstraßenbau benötigten bedeutenden Summen waren aber ohne gebührenmäßige Gegenleistung, lediglich aus den Mitteln der Steuerzahler, nach übereinstimmender Ansicht von Regierung und Volksvertretung nicht zu beschaffen.

Man entschloß sich deshalb, bei der Vorlage des ersten Anleihegesetzes für die Verbesserung der Märkischen Wasserstraßen im Jahre 1878 den Weg der gebührenmäßigen Selbstkostendeckung wieder zu beschreiten. In der Begründung des Gesetzes vom 12. März 1879, Ges. S. S. 135, durch welches 5 227 000 Mk. für jenen Zweck zur Verfügung gestellt wurden, ist das nachstehende finanzpolitische Programm aufgestellt[1]:

„Bei den, die Hebung der Binnenschiffahrt bezweckenden Anregungen ist vielfach darauf hingewiesen worden, daß eine entsprechend verbesserte Wasserstraße dem Verkehr so erhebliche Vorteile biete, daß derselbe Schiffahrtsabgaben in der Höhe zu tragen imstande sei, um nicht nur die Kosten der Unterhaltung zu decken, sondern auch um die landesübliche Verzinsung des Anlagekapitals zu ermöglichen. Trifft diese Auffassung irgendwo zu, so muß dies für eine Wasserverbindung der Fall sein, welche der Hauptstadt den größten Teil ihres Bedarfs an Brenn- und Baumaterialien und außerdem auch verschiedene andere Verkehrsgegenstände bereits jetzt zuführt und die Verbindung derselben mit der Elbe und der Oder in großem Umfange vermittelt. Handelt es sich mithin darum, dem Verkehr auf einer solchen bereits bestehenden Wasserverbindung Erleichterung zu verschaffen, indem die Beschleunigung der Fahrt, die vollständige Ausnutzung der Tragfähigkeit der Schiffe usw. ermöglicht wird, steht also nicht die erste, durch eine Wasserstraße überhaupt mögliche Aufschließung des betreffenden Landesteils, sondern die Ermäßigung der Kosten für Verfrachtung der Produkte und zwar in einem Umfange in Frage, wie solche bisher einem Landesteile durch Schaffung künstlicher Wasserstraßen nicht geboten ist, so erscheint es billig, daß eine solche Maßnahme nicht auf Kosten der übrigen Teile der Monarchie, sondern unter entsprechender Heranziehung der Interessenten durchgeführt wird; anderenteils würde dieselbe auch überhaupt nur dann gerechtfertigt werden

[1] Aktenstück Nr. 94 des Abgeordnetenhauses 1878/79.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

könnnen, wenn dem Verkehr mindestens solche Vorteile aus der Anlage entstehen, daß dieselben den zu deren Herstellung erforderlichen Aufwand decken. Ist letzteres aber der Fall, so ist die Erhebung einer entsprechenden Abgabe, bzw. die angemessene Erhöhung der bestehenden Verkehrsabgaben zugleich unbedenklich. Dies gilt insbesondere auch in bezug auf die hier in Rede stehenden Schiffahrtsanlagen."

Und weiterhin wird gesagt:

„Die Erhöhung der Abgaben würde für die sämtlichen hier in Betracht kommenden Wasserstraßen gleichmäßig um ein Drittel der bisherigen Sätze zu erfolgen haben, so daß die Einheitlichkeit des zuletzt gedachten Tarifs für die Wasserstraßen zwischen der Elbe und Oder erhalten bliebe und daran eine Erhöhung des Tarifs für die Wasserstraße von Berlin nach Rüdersdorfer Kalksee zu gleichem Prozentsatze sich anzuschließen hätte."

„Die Einführung der Erhöhung würde bis nach Vollendung der projektierten Bauanlagen auszusetzen sein."

„Da nach dem vorstehenden erwartet werden darf, daß teils durch die beabsichtigte Erhöhung der Schiffahrtsabgaben, teils durch eine Steigerung des Verkehrs auf den Märkischen Wasserstraßen infolge der Verbesserung ihres Zustandes eine Deckung der Zinsen des Anlagekapitals wenigstens annähernd erreicht werde, so stehen der Ausführung des Unternehmens auch diejenigen Bedenken nicht entgegen, welche sonst aus der augenblicklichen finanziellen Lage des Staates sich ergeben würden. Unterliegt dasselbe hiernach aber einer wesentlich anderen Beurteilung wie anderweitige Bauprojekte, für welche die Mittel durch den Staatshaushaltsetat bereitgestellt werden sollen, so empfiehlt es sich, die Angelegenheit durch eine besondere Gesetzesvorlage und zwar in dem Sinne zu ordnen, daß das Anlagekapital im Wege einer Anleihe beschafft wird."

Die neue Verkehrspolitik der Regierung fand bei der Volksvertretung bereitwillige Zustimmung. In der Kommission des Abgeordnetenhauses wurde noch auf eine weitere Folgerung hingewiesen, die aus dem Grundsatze der besonderen Entgeltlichkeit zu ziehen sei, nämlich auf die Belastung der in erster Reihe durch den Wasserstraßenbau bevorteilten Uferanlieger.

Es heißt hierüber in dem Kommissionsbericht[1]:

„Bei der Besprechung der einzelnen in der Vorlage genannten Strecken wurde in bezug auf die Besserung der Rüdersdorfer Gewässer von dem

[1] Aktenstück Nr. 201 des Abgeordnetenhauses Session 1878/79.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Kalksee bis zum Dämeritzsee bemerkt, daß Kanäle der vorliegenden Art den Adjazenten unmittelbare Vorteile brächten; insbesondere werde durch die Vertiefung des Rüdersdorfer Kanals das Kalksteingeschäft viel lukrativer gemacht. Es sei deshalb eine Forderung der Gerechtigkeit, daß die Meliorationsinteressenten zu den Kosten der Kanalarbeiten herangezogen, oder daß die Tarife für die Benutzung des Kanals erhöht würden. Die Regierung wolle den letzteren Weg wählen. Man könne darüber streiten, ob die Wahl richtig getroffen sei. Jetzt müsse aber auch daran fest gehalten werden, daß die Tariferhöhung dauernd in Kraft trete".

Bei der Vorlage des Gesetzes über den Bau des Dortmund-Ems- und des Oder-Spree-Kanals vom 9. Juli 1886 Ges. S. S. 207 wurde für die erstere Wasserstraße die Erhebung einer Schiffahrtsabgabe von 50 Pfg. für die Tonne vorgesehen, welche nicht nur zur Deckung des Unterhaltungsaufwandes, sondern auch zu einer angemessenen Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten dienen sollte[1]. Für den Oder-Spreekanal war diese Art der Finanzierung selbstverständlich, weil er einen Bestandteil des von jeher abgabepflichtigen Netzes der Märkischen Wasserstraßen bildete.

In demselben Jahre kam die Reichsgesetzgebung zweimal in die Lage, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob die Erhebung von Schiffahrtsabgaben zur Deckung der Selbstkosten von Wasserstraßen wirtschaftlich gerechtfertigt sei. Den ersten Anlaß bot das Reichsgesetz über den Nordostseekanal vom 16. März 1886, in welchem die Erhebung von Schiffahrtsabgaben wie etwas Selbstverständliches erwähnt wird, und zwar mit den Worten: „Für die tarifmäßig von den Schiffen für Rechnung des Reichs zu erhebenden Abgaben ist auf Grund angestellter Berechnungen der durchschnittliche Satz von 75 Pfg.[2] pro Registertonne, vorbehaltlich einer Spezialisierung, in Aussicht genommen."

Eine weitere Veranlassung ergab sich aus dem Wunsche Bremens, die Einführung solcher Abgaben auf der zu korrigierenden Unterweser entweder — die Ansichten hierüber sind geteilt — rechtlich zu ermöglichen oder gegen rechtliche Anfechtungen sicherzustellen. Der Bundesrat stellte sich in der Begründung zum Gesetz vom 5. April 1886 rückhaltlos auf den Standpunkt des Gebührenprinzips, dessen Anwendung auf den vorliegenden Fall einer

---

[1] Tatsächlich stellte sich die Durchschnittseinnahme aus Schiffahrtsabgaben 1905 nur auf rund 20 Pfg. pro Tonne. Aktenstück Nr. 192 des Abgeordnetenhauses 1886 S. 1702.

[2] Im Jahre 1905 wurden tatsächlich nur rund 46 Pfg. von der Registertonne durchschnittlich erhoben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Stromverbesserung „dem Geiste der Reichsverfassung durchaus entspreche[1]", und der Reichstag war jedenfalls in der wirtschaftlichen Frage ganz einverstanden. Die finanz- und verkehrspolitischen Anschauungen, auf welchen diese Haltung des Reichstages beruhte, kamen insbesondere zum Ausdruck in einer namens der freisinnigen Partei am 12. März 1886 gehaltenen Rede des Abgeordneten Dr. Barth. Er sagte:

„Meine politischen Freunde sowohl wie ich stehen dieser Vorlage sehr günstig gegenüber, und zwar zuächst aus einem wirtschaftlichen Gesichtspunkte. Wir finden hier in dieser Vorlage einen Gedanken, den wir zu unserem Bedauern bei sehr vielen wirtschaftlichen Vorlagen der letzten Jahre vermißt haben, nämlich den Gedanken, daß, wo es sich um Verkehrserleichterungen handelt, nicht die Kosten ohne weiteres auf die Steuerzahler abgewälzt werden, sondern daß auf Grund des Prinzips von Leistung und Gegenleistung diejenigen Verkehrsinteressen, welche erst durch solche Verkehrserleichterungen hervorgerufen werden, auch herangezogen werden zur Deckung der Kosten. Das ist ein so richtiger und gesunder Gedanke, daß wir es nur warm begrüßen können, wenn einmal durch eine Vorlage, wie sie uns jetzt beschäftigt, ganz klar dieser Grundgedanke zum Ausdruck gebracht wird. Dieser Umstand macht uns die Vorlage schon von vornherein empfehlenswert. Ich hoffe, es wird durch diese Vorlage zugleich ein Präzedenzfall geschaffen, und es werden ähnliche Unternehmungen in Zukunft aus dem nämlichen Prinzip heraus verwirklicht werden. Auf die hier vorgesehene Weise würden meines Erachtens die Fahrwasserverhältnisse fast aller deutschen Ströme usw. wesentlich verbessert werden können zugunsten des Schiffahrtsverkehrs und ohne eine Belastung der Steuerzahler."

Es springt in die Augen, wie stark das hier von einer entschieden liberalen Partei aufgestellte verkehrspolitische Programm sich von denjenigen Anschauungen unterscheidet, welche in Preußen für die finanzielle Behandlung der Wasserstraßen vor kaum zwei Jahrzehnten maßgebend gewesen waren. Der Gedanke, daß man auf Schiffahrtsabgaben verzichten könne, weil die von dem abgabenfreien Verkehr zu erwartende Hebung der allgemeinen Steuerkraft dem Staat und seinen Finanzen zugute kommen werde, ist verschwunden. Es wird vielmehr davon ausgegangen, daß die Behandlung der Wasserstraßen als freies Genußgut, nach dem gemeinwirtschaftlichen Prinzipe, nicht zu rechtfertigen sei, weil keine Identität zwischen den Steuerzahlern und den Nutznießern der Schiffahrtswege bestehe. Die Einführung

[1] Bd. I S. 211, 212.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

von Schiffahrtsabgaben auf den deutschen Strömen wird als der richtige Weg zur nachdrücklichen Förderung der Schiffahrtsinteressen empfohlen.

Die Begründung des preußischen Anleihegesetzes für die Verbesserung der Oder und Spree vom 6. Juni 1888 Ges.S. S. 238 beschränkt sich auf eine kurze Bemerkung, wonach Schiffahrtsabgaben eingeführt werden sollen, um die Selbstkosten der Schiffahrtsanlagen, wenn möglich in vollem Maße, zu decken.

In der Folgezeit sind in Preußen im allgemeinen — die Ausnahmen sind verhältnismäßig selten — Staatsmittel für die Herstellung von Kanälen, für die Kanalisierung von Flüssen, für sonstige Verbesserungen natürlicher Wasserstraßen und die Erbauung von Häfen nur noch unter der Bedingung der Erhebung von Schiffahrtsabgaben bewilligt worden. Das geschah insbesondere durch den Staatshaushaltsetat 1888 für die Verbesserung der Seewasserstraße zwischen Königsberg und dem Meere, durch Genehmigung des preußisch-lübeckischen Staatsvertrages vom 4. Juli 1893 für den Bau des Elbe—Trave-Kanals, durch den Staatshaushaltsetat 1895 für die Vertiefung des Seeweges zwischen Stettin und Swinemünde, durch den Staatshaushaltsetat 1905 für die Regulierung der alten Oder zwischen Wriezen und dem Finowkanal und durch das Gesetz vom 1. April 1905 für die darin erwähnten zahlreichen Wasserstraßen.

Bei den Verhandlungen über diese und andere Bewilligungen für Schiffahrtsanlagen — die vorstehende Darstellung ist keineswegs erschöpfend — wurde die staatswirtschaftliche Berechtigung des Gebührenprinzips, soweit es sich um geplante Neubauten oder Verbesserungen handelte, von keiner Seite ernstlich bestritten. Auch von liberaler Seite wurde, ganz im Sinne der Erklärung des Reichstagsabgeordneten Dr. Barth vom 12. März 1886, die Unanwendbarkeit des gemeinwirtschaftlichen Prinzips auf die Wasserstraßen im preußischen Landtage ausdrücklich anerkannt, und die dem Gebührenprinzip abgeneigte Verwaltungspraxis der Vergangenheit getadelt. Bei der Beratung über den preußischen Staatsbeitrag für den Elbe—Trave-Kanal sagte der Abgeordnete Eugen Richter am 4. April 1894:

„Ich meine überhaupt, daß man bisher zu sehr die Frage der Rentabilität der Wasserstraßen vernachlässigt hat. Meine Herren, früher, im vorigen Jahrhundert, hat man den extrem entgegengesetzten Standpunkt innegehalten, man hat in rücksichtslosester Weise die Wasserstraßen fiskalisch ausgebeutet, ohne entsprechende Gegenleistung seitens der Gemeinwesen zu machen. Namentlich ist dies dort der Fall gewesen, wo die Wasserstraßen mehrere Territorien durchschnitten; infolgedessen wetteiferte man dort in der Auferlegung der Gebühren. Jetzt ist man in Gegen-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wirkung dieser früheren Perioden zu dem anderen Extrem in den letzten Jahrzehnten gekommen, so daß man gewissermaßen geneigt ist, es als selbstverständlich anzusehen, daß das Gemeinwesen, der Staat, Aufwendungen für Wasserstraßen ohne entsprechende Gegenleistung macht. Ich bin der Meinung, daß das Prinzip der Leistung und Gegenleistung auch in bezug auf die Wasserstraßen eine gewisse Berechtigung in bestimmten Grenzen hat, daß das Prinzip der Leistung und Gegenleistung angewendet werden muß sowohl in bezug auf den Nutzen der Adjazenten, als auch in bezug auf den Nutzen derjenigen, die die Wasserstraßen benutzen. Ich kann es dem Herrn Abgeordneten Bachem zugeben, daß es sehr schwierig ist bei bereits vorhandenen Wasserstraßen, gewöhnlichen Strömen, in Rücksicht auf Verhältnisse, die sich unter der bisherigen Abgabenfreiheit gebildet haben, aber umso schärfer muß man zusehen, wenn es sich um die Bildung neuer Wasserstraßen handelt. Ich bin auch der Meinung, daß wir uns um so mehr dazu gedrungen fühlen müssen als Besitzer des gesamten Eisenbahnnetzes. Wenn man auf der einen Seite Zuschüsse leistet zur Verzinsung und Unterhaltung der Wasserstraßen, so wird dies doppelt bedenklich, wenn sich durch dieselben Wasserstraßen die mäßigen Überschüsse der Eisenbahnen vermindern."

In demselben Jahre 1894 wurde dann aber, bei der Beratung über den Gesetzentwurf für den Dortmund—Rhein-Kanal, ein konservativer Antrag Behr-Bandelow eingebracht, welcher ein viel weitergehendes Ziel verfolgte, nämlich die allgemeine Verwirklichung des Gebührenprinzips für das ganze vorhandene Wasserstraßennetz. Demgemäß sollten nicht nur die künstlichen Wasserstraßen zur Selbstkostendeckung bis zur wirtschaftlich möglichen Grenze herangezogen und die bestehenden Abgabentarife in diesem Sinne nachgeprüft, sondern es sollte auch „die Einführung von Gebühren zum Ausgleich für die Kosten, welche für die Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen aufgewandt sind oder werden", Gegenstand weiterer Erwägung sein. Das Wesentliche lag in dem zweiten, die natürlichen Wasserstraßen betreffenden Teile des Antrages, und zwar weniger in dem Grundsatze der Gebührenerhebung für künftige Verbesserungen, als in der Forderung der nachträglichen Einführung von Schiffahrtsabgaben für die in der Vergangenheit gemachten Aufwendungen. Jener Grundsatz konnte verhältnismäßig leicht in der Weise verwirklicht werden, daß man Geldmittel nur noch für diejenigen Wasserstraßen bewilligte, welche gleichzeitig unter Abgabentarife gestellt wurden. Tatsächlich haben Regierung und Landtag auch diesen Weg vor und nach 1894 mehrfach beschritten. Sehr viel größere Hindernisse standen aber der Verwirklichung des Programms bezüglich der früheren

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Aufwendungen — der nachträglichen Durchführung des Gebührenprinzips für schon ausgeführte Strombauten — entgegen.

Der, auch von der nationalliberalen Partei unterstützte Antrag Behr-Bandelow wurde damals, nachdem der Finanzminister Miquel eine entgegenkommende Erklärung abgegeben hatte, zurückgezogen. Die Forderung der Wiedereinführung von Schiffahrtsabgaben auf allen natürlichen Wasserstraßen und unter Berücksichtigung aller bisherigen Schiffahrtsverbesserungen wurde aber bei den Verhandlungen über die großen preußischen Kanalvorlagen von 1899, 1901 und 1904 weiter verfolgt und nachdrücklich zur Geltung gebracht, mit dem Endergebnis, daß sie in dem bekannten § 19 des Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905:

> „Auf den im Interesse der Schiffahrt regulierten Flüssen sind Schiffahrtsabgaben 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 Schiffahrt gemacht hat."

nunmehr für Preußen zur gesetzlichen Anerkennung gelangt ist.

Seitdem sind alle großen Parteien im preußischen Landtage für die Durchführung dieser Forderung eingetreten. Bei einer Erörterung des Gegenstandes am 18. April 1907 sagte der nationalliberale Abgeordnete Krause — im Anschluß an längere Ausführungen über die Verfassungsfrage:

> „In wirtschaftlicher Beziehung stehen meine Freunde hier der Königlichen Staatsregierung zurseite. Es mögen Bedenken bestehen und namentlich in früherer Zeit bestanden haben, ob Schiffahrtsabgaben den allgemeinen Interessen des Landes entsprechen. Wenn man sich aber vergegenwärtigt, daß Regulierungen und Verbesserungen der Flußläufe nach den heutigen Verhältnissen meist mit ganz ungeheuren Kosten verknüpft sind, dann muß man allerdings auch schon vom Standpunkt der Billigkeit und Gerechtigkeit sagen, daß es zum mindesten recht zweifelhaft ist, ob es richtig ist, lediglich aus der allgemeinen Kasse der Steuerzahler solche Aufwendungen zu machen."

Im weiteren Verlaufe seiner Rede wendete der Abgeordnete Krause sich nur dagegen, daß bei der Bemessung der Abgaben die Aufwendungen der Vergangenheit mitberücksichtigt würden.

Bei demselben Anlasse erklärte der Redner des Zentrums:

> „Wirtschaftlich ist die Einführung von Schiffahrtsabgaben, d. h. von Abgaben, durch die eine Verzinsung des für die Verbesserung der Flüsse aufgewendeten Kapitals herbeigeführt wird, durchaus gerechtfertigt."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und die beiden konservativen Parteien traten, ebenso wie schon seit langer Zeit, nachdrücklich für die Verallgemeinerung der Schiffahrtsabgaben ein.

Von den übrigen deutschen Staaten hatten die Hansestädte, also gerade diejenigen, welche am stärksten auf die Pflege der Schiffahrtsinteressen angewiesen waren und die größte Sachkenntnis auf diesem Gebiete besaßen, die in Preußen um die Mitte des vorigen Jahrhunderts betätigte doktrinäre Zurückdrängung des Gebührenprinzips nicht mitgemacht. Sie erhoben und erheben noch heute Schiffahrtsabgaben in sehr beträchtlicher Höhe; die bremischen sind bei weitem die höchsten in Deutschland.

In Süddeutschland kannte man vor 1867 fast nur die Flußzölle und so gut wie gar keine Schiffahrtsabgaben im eigentlichen Sinne. Das Herzogtum Nassau und das Großherzogtum Hessen waren im allgemeinen entschiedene Anhänger der Zölle, während Bayern und Baden der Regel nach für ihre Abschaffung oder doch Ermäßigung eintraten. Aber auch diese Regel war nicht ohne Ausnahme; bei der im Jahre 1861 unter den Rheinuferstaaten vereinbarten Herabsetzung der Rheinzölle wurde das Bau- und Nutzholz auf Verlangen Badens, welches hier ein Interesse an der Beibehaltung einer höheren Schiffahrtsabgabe hatte, nicht berücksichtigt[1]. Auf dem Neckar hat Baden die Flußzölle, welche von Württemberg für den Oberlauf schon 1835 aufgehoben worden waren, für die 115 km lange untere Strecke bis 1862 und die Flußzölle auf württembergisches Holz sogar bis 1867 aufrechterhalten. Die Schiffahrtsabgaben auf dem Donau—Mainkanal wurden in Bayern beibehalten, und zwar in einer Höhe, wie sie sonst auf deutschen Wasserstraßen nur selten vorkommt. Auch in Baden ist der Gedanke der Anwendung des Gebührenprinzips auf Schiffahrtsverbesserungen noch neuerdings erwogen worden, als es sich um den von Elsaß-Lothringen angeregten Ausbau des Rheinfahrwassers zwischen Mannheim und Straßburg handelte. Der badische Minister Schenkel hat hierüber in der zweiten Kammer zu Karlsruhe am 17. Januar 1906 folgende Mitteilungen gemacht:

„Ich kann hier ganz offen bekennen, daß schon seiner Zeit, als die Großherzogliche Regierung Anfang der 90er Jahre erstmals Veranlassung hatte, die Frage der Rheinregulierung bis hinauf nach Straßburg näher zu erwägen, die Erwägungen der Regierung sich ganz naturgemäß auch auf die Frage erstreckt haben, ob man es dem Landtag nicht ersparen könnte, aus allgemeinen Staatsmitteln die erheblichen Ausgaben für die

[1] Denkschrift zu dem Entwurfe des preußischen Gesetzes wegen Ermäßigung der Rheinzölle vom 26. Februar 1861, Aktenstück 19 des Abgeordnetenhauses 1861.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Rheinregulierung zu bewilligen, ob man vielleicht einen Weg finden könnte, auf dem die unmittelbar Beteiligten zur ganzen oder teilweisen Deckung dieser großen Kosten heranzuziehen wären. Die beteiligten Ministerien sind aber damals zu einem negativen Ergebnis gelangt; sie mußten sich vor allem sagen, daß ohne eine Änderung der Reichsverfassung eine solche Schiffahrtsabgabe auch für den Oberrhein nicht eingeführt werden könne. Und zum zweiten sagte man sich: wenn ein neuer, noch in den Anfängen befindlicher, in den ersten Kindheitszustand eintretender Verkehr bis hinauf nach Karlsruhe und Straßburg entwickelt werden soll, so dürfe man nicht für diejenigen, die das Risiko eines solchen neuen Verkehrs übernehmen sollen, als hemmendes Angebinde eine solche Schiffahrtsabgabe in die Wiege hineinlegen [1]."

Man sieht hieraus, daß die badische Regierung die Frage der Einführung von Rheinschiffahrtsabgaben nicht als eine solche angesehen hat, deren Erörterung von vornherein ausgeschlossen und gegenstandslos wäre.

Aber auch außerhalb der Regierungen und Volksvertretungen hat der Gedanke, daß die Wasserstraßen ihre Selbstkosten oder doch einen angemessenen, dem Vorteil der Schiffahrt und ihrer Leistungsfähigkeit entsprechenden Teil der Selbstkosten in Gebührenform aufbringen müßten, in den letzten Jahrzehnten große Fortschritte gemacht: nicht nur in denjenigen Gruppen der Bevölkerung, welche der Schiffahrt und ihren Interessen fern oder fremd gegenüberstehen, sondern gerade auch in den Schiffahrtskreisen selbst und den mit der Schiffahrt zusammenhängenden Kreisen des Handels und der Industrie. Für die Stellungnahme dieser Gruppen ist im allgemeinen die Erwägung bestimmend gewesen, daß ohne ein Entgegenkommen in der Frage der Schiffahrtsabgaben an den im wirtschaftlichen Interesse dringend wünschenswerten weiteren Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes nach Lage der Umstände für absehbare Zeit nicht zu denken sei. Auf diesen Standpunkt haben sich nicht nur Männer wie Bellingrath, Philippi und Soetbeer, sondern auch angesehene wirtschaftliche Körperschaften, wie die Handelskammern

[1] Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung 1906 S. 61. Die Fürsorge für die Entwicklung des Verkehrs nach Straßburg in der schwierigen Anfangszeit hätte sich vielleicht auch nach preußischem Vorgange dadurch betätigen lassen, daß man, wie beim kanalisierten Main und der kanalisierten Fulda, der Schiffahrt zunächst eine Reihe von Freijahren bewilligte, oder wie beim Dortmund—Ems-Kanal, für die ersten Jahre einen sehr niedrigen Übergangstarif einführte. Anderseits war aber die Einführung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein oberhalb Mannheim kaum denkbar ohne gleichzeitige Eröffnung der Möglichkeit, solche Abgaben auch unterhalb der badischen Grenze einzuführen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Cöln, Hannover, Görlitz und die Vereinigung der niederrheinisch-westfälischen Handelskammern in Essen, die Kaufmanschaft in Hamburg und die Ältesten der Kaufmannschaft in Berlin, schon vor längerer Zeit gestellt[1]. Schon die Schriften von Graf „die Rheinseeschiffahrt" aus dem Jahre 1890, von van der Borght über die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschiffahrt von 1892 — erstere auf Veranlassung eines rheinischen Großkaufmanns erschienen, letztere im Anfrage der Cölner Handelskammer geschrieben — nehmen übereinstimmend die Erhebung von Rheinschiffahrtsabgaben als Entgelt für weitere Verbesserung des Fahrwassers in Aussicht.

Die seit den 70er Jahren eingetretene entschiedene Abkehr von dem Grundsatze des freien Genußgutes zeigte sich übrigens nicht nur in der immer stärkeren Betonung des Gebührenprinzips, sondern auch in der Vorausbelastung derjenigen, welchen die Vorteile einer neuen oder verbesserten Wasserstraße unmittelbar zu gute kommen. Die Gegenströmung gegen die Lehrmeinung, daß die finanzielle Mehrbelastung in Folge der Nichteinführung, Aufhebung oder Ermäßigung von Schiffahrtsabgaben in der durch die billigeren Wasserfrachten veranlaßten Hebung der allgemeinen Steuerkraft ihren Ausgleich finde, ist in dem System der Vorausbelastung fast noch schärfer als in der Rückkehr zum Gebührenprinzip zum Ausdruck gekommen. Denn da die Vorausbelastungen regelmäßig durch Sondersteuer oder Steuerzuschläge aufgebracht werden müssen, so wird in derartigen Fällen die Unrichtigkeit des gemeinwirtschaftlichen Prinzips durch die Verschiedenheit in der Besteuerung ganz besonders veranschaulicht. Übrigens ist das System der Vorausbelastung tatsächlich stets in Verbindung mit dem der Erhebung von Gebühren angewendet worden, so insbesondere bei dem Ems—Jade-Kanal, bei der Kanalisierung der oberen Netze, bei dem Dortmund—Ems-Kanal, bei der Kanalisierung der oberen Oder, bei der Verbesserung der Spreewasserstraße im Weichbilde von Berlin, bei der Kanalisierung der Fulda,

---

[1] Vergleiche hierüber die Darstellung bei Schumacher, Zur Frage der Binnenschiffahrtsabgaben, Berlin 1901, Julius Springer, S. 258—262.

Wenn der volkswirtschaftliche Beirat der Ältesten der Kaufmannschaft zu Berlin auf der Dresdner Verhandlung am 18. Januar 1907 mitteilte:

„daß die Ältesten, im Einklange mit ihrer 90jährigen Geschichte, fest auf dem Standpunkte stehen, daß in jedem Falle die Schiffahrtsabgaben zu verwerfen sind,"

so scheint er den Jahresbericht dieser Korporation für 1892 nicht gekannt zu haben, wo die Ältesten S. 59 vorbehaltlos erklären:

„Als Freunde eines rationellen Ausbaues unseres Netzes von Binnenwasserstraßen haben wir stets zugestanden, daß die Kosten desselben vom Verkehr selbst getragen werden können und sollen."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bei dem Ausbau der Seewasserstraßen nach Stettin und Königsberg, bei den Wasserstraßen des Gesetzes vom 1. April 1905 und bei dem Spoykanal Das gleiche Verfahren wird bei den Verhandlungen über die Kanalisierung der oberen Aller und über den Bau des masurischen Kanals angewendet; es würde jedenfalls auch im Falle der Mosel—Saarkanalisierung zur Anwendung kommen.

Die Vorausleistung wurde zunächst regelmäßig in Gestalt von Kapitalbeiträgen beansprucht. Man forderte entweder die Übernahme der Grunderwerbskosten [1] oder die Zahlung bestimmter Beitragssummen. Der erstere Weg wurde bei dem Ems—Jade-Kanal, bei der Kanalisierung der oberen Netze und Oder und beim Dortmund—Ems-Kanal, der letztere bei der Kanalisierung der Fulda, bei der Verbesserung der Spreewasserstraße in Berlin und bei dem Elbe—Trave-Kanal beschritten — um hier einige Beispiele anzuführen[2]. Die Inanspruchnahme mit bestimmten Summen hat im allgemeinen den Vorzug, daß sie auf alle Schiffahrtsverbesserungen anwendbar ist, während die Forderung der Grunderwerbskosten nur für Kanäle und unter Umständen für Flußkanalisierungen paßt; außerdem ist es vom Standpunkte der in Anspruch genommenen Verbände ein Vorzug, daß die Höhe ihrer Belastung vollständig zu übersehen ist.

Vom Jahre 1888 ab kam ein neues System der Vorausbelastung, dasjenige der Bürgschaftsleistung für gewisse Mindesterträge aus den Schiffahrtsabgaben, zur Anwendung; zum erstenmale bei dem Seewege nach Königsberg, später bei der Seewasserstraße nach Stettin und dann in großem Maßstabe bei den Wasserstraßen des Gesetzes vom 1. April 1905. Die Bürgschaftsforderung richtete sich bei den Kanälen auf die gesamten Kosten des Betriebes und der Unterhaltung, bei den verbesserten natürlichen Wasserstraßen auf die Mehrkosten und bei allen Wasserstraßen auf die Verzinsung eines Kapitalanteiles, der für jene beiden Seewasserstraßen 1888 und 1895 auf $^1/_4$, für die Schiffahrtswege des Gesetzes vom 1. April 1905 auf $^1/_3$ und für den Spoykanal nach dem außerordenlichen Etat der Bauverwaltung für 1907 sogar auf $^{60}/_{88}$ bemessen wurde. Mit derartigen Bürgschaften belastet sind für die Seewege nach Königsberg und Stettin die dortigen

[1] Die Eisenbahnverwaltung stellt seit einiger Zeit bei Nebenbahnen die alternative Forderung auf Überweisung der Grundstücke oder ihres eisenbahnseitig bestimmten Geldwertes. Im letzteren Falle trägt die Eisenbahn das Risiko der Überschreitung des geschätzten Preises.

[2] Für die Fulda hatte die Stadt Cassel 730 000 Mk., für die Spree Berlin 3 200 000 Mk. und für den Elbe—Trave-Kanal der Kreis Herzogtum Lauenburg 600 000 Mk. beizutragen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kaufmännischen Korporationen, im übrigen die beteiligten Provinzial- und Kommunalverbände, für den Hannover—Rhein-Kanal auch die Freie und Hansestadt Bremen. Bei dem Stettiner Seewege liegt übrigens nicht nur der Fall der Abgabenerhebung und der Bürgschaft für einen Mindestertrag, sondern außerdem noch der der baren Vorausleistung vor, da die Provinz Pommern sich mit 400 000 Mk. an den Baukosten beteiligt hat.

Auf dem Gebiete des Wegewesens war durch die Aufhebung des Chausseegeldes auf den Kunststraßen des Staates das Prinzip des freien Genußgutes seiner Verwirklichung näher gekommen, zumal in der Folge auch zahlreiche nicht staatliche Straßen abgabefrei gestellt wurden. Aber von ausschließlicher Geltung ist es doch noch ziemlich weit entfernt, und es ist auch hier eine gewisse Gegenströmung, wenn auch in geringerer Stärke als bei den Schiffahrtswegen, erkennbar. Die Anregung, auch auf den nicht staatlichen Kunststraßen das Wegegeld durch ein Verbotsgesetz zu beseitigen, fand schon bei der Beratung des Gesetzes vom 27. Mai 1874 und im nächsten Jahre bei der Verhandlung über den Entwurf einer Wegeordnung im Abgeordnetenhause lebhaften Widerstand. Es war insbesondere der damalige Abgeordnete Miquel, welcher den praktischen Standpunkt in der Frage zur Geltung brachte, indem er zugunsten des Gebührenprinzips am 18. Februar 1875 ausführte:

„Ich sprach einmal mit einem englischen Staatsmann über die Frage wegen des Brückengeldes und verwunderte mich darüber, daß in England noch so regelmäßig Brückengeld erhoben wird. Mein Mann erwiderte: was wollen Sie, wir Engländer sind praktische Leute; wir wollen lieber Brücken haben und nicht gezwungen sein, durchs Wasser zu waten, als das letztere mit dem Bewußtsein, daß wir nach den neueren volkswirtschaftlichen Theorien uns nicht mehr die verkehrten indirekten Abgaben auferlegen. Wenn ich die Wahl habe, ob ich eine Chaussee bekommen kann mit Chausseegeld, so nehme ich die Chaussee mit Chausseegeld; natürlich führe ich kein Chausseegeld neu ein, wo es nicht notwendig ist. Aber wenn ich es vermeiden kann, ist mir eine Chaussee lieber mit einer solchen geringen Belastung, als daß ich gezwungen bin, durch tiefen Sand, durch Moor und Dreck zu fahren."

Tatsächlich ist denn auch ein nicht unbeträchtlicher Teil des preußischen Chausseenetzes noch heute abgabepflichtig. Im Jahre 1903 waren es 11 364 km mit 1 808 400 Mk. Reineinnahmen bei einer Gesamtlänge der preußischen Kunststraßen von etwa 100 000 km. Von den abgabenpflichtigen Straßen entfielen mehr als $^2/_3$, nämlich 8179 km mit 1511 568 Mk. Einnahmen auf die ostelbischen Provinzen. In diesen Zahlen sind die

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ostelbischen Teile der Regierungsbezirke Merseburg und Magdeburg nicht einbegriffen; vielmehr sind die dortigen Straßen dem westelbischen Gebiete hinzugerechnet. Von 1904 bis 1906 haben weitere 38 Verleihungen des Chausseegeldheberechtes für rund 340 km stattgefunden, die bis auf drei Verleihungen für 22 km sämtlich auf Kunststraßen in der Osthälfte des Staatsgebietes sich beziehen. Diese Zahlen lassen deutlich erkennen, daß der Osten mit seinen landwirtschaftlichen Interessen, seiner geringeren Bevölkerung und Wohlhabenheit und seinem weniger engmaschigen Straßennetz in höherem Maße auf Verkehrsabgaben angewiesen oder von ihrer Berechtigung in höherem Maße überzeugt ist, als der Westen.

Eine Rückkehr zum Gebührenprinzip lag in den Bestimmungen, welche von 1876 an in einer Reihe von Provinzialgesetzen[1] mit mehrfach abweichendem Inhalte und schließlich durch das Gesetz vom 18. August 1902 einheitlich für das ganze Staatsgebiet über die Heranziehung gewisser Betriebe zur Tragung der Wegebaulasten erlassen worden sind. Dies Gesetz berechtigt allgemein den Wegebaupflichtigen, die Unternehmer von Fabriken, Bergwerken, Steinbrüchen, Ziegeleien oder ähnlichen Betrieben, deren Verkehr eine starke Abnutzung des Wegekörpers mit sich bringt, nach Maßgabe der hierdurch eintretenden Erhöhung der Wegebaulast mit Beiträgen zu den Unterhaltungskosten zu belegen. Man hätte das gleiche finanzielle Ziel auch dadurch erreichen können, daß man auf sonst abgabenfreien Straßen eine besondere Wegegelderhebung für die Transporte der beteiligten Betriebe einrichtete; schon jetzt ist bei Wegen und Brücken nicht selten die Abgabenerhebung auf örtlich abgegrenzte Verkehrsgruppen oder Verkehrsarten beschränkt[2]. Ein solches Verfahren hätte jedoch unverhältnismäßig hohe Erhebungskosten verursacht; es war deshalb zweckmäßiger, die Beteiligten mit entsprechend abgeschätzten festen Jahresbeiträgen heranzuziehen. Daß die auf Grund des Gesetzes von 1902 für intensive Straßenbenutzung erhobenen Unterhaltungskostenbeiträge die Natur pauschalierter Gebühren haben, zeigt sich in ihrer Bemessung nach dem Grade der Inanspruchnahme, nach dem Grundsatze von Leistung und Gegenleistung.

Aber auch die keiner Verkehrsabgabe irgend welcher Art unterworfenen Wege sind keineswegs ohne weiteres ein freies Genußgut für diejenigen Benutzer, welche zugleich Straßenanlieger sind. In dieser letzteren Eigen-

---

[1] Sie sind in § 9 des Gesetzes vom 18. August 1902 G.S.S. 315 zusammengestellt.

[2] Oft ist der Verkehr gewisser Ortschaften befreit, oder es sind Fuhren zu gewissen Zwecken und unter gewissen Voraussetzungen begünstigt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schaft werden sie in großem Umfange zu Vorausleistungen herangezogen, welche ein Entgelt für ihre besonderen Vorteile aus dem Vorhandensein der Straßen bilden. Insbesondere kann den Anliegern städtischer Straßen nach dem preußischen Gesetz vom 2. Juli 1875 ein entsprechender Teil der Straßenbaukosten und für einen fünfjährigen Zeitraum auch des Unterhaltungsaufwandes auferlegt werden. Aber auch bei nicht städtischen Straßen ist eine Vorausbelastung der Anlieger oder, bei den Straßenbauten größerer Gemeindeverbände, der Anliegergemeinden zulässig. Von diesen Befugnissen machen die Geweinden und Gemeindeverbände tatsächlich ausgiebigen Gebrauch. Es handelt sich hier zwar nicht um Gebühren, aber doch um Abstufungen der Steuerlast, welche mit dem gemeinwirtschaftlichen Prinzip nicht im Einklange stehen und dessen beschränkte Anwendbarkeit auf dem Gebiete des Wegewesens dartun.

Während so die Grenzen zwischen der praktischen Geltung des gemeinwirtschaftlichen und Gebührenprinzips im Laufe der Zeit sich mehrfach stark verschoben haben, ist die Grenzlinie für das Anwendungsgebiet des Erwerbsprinzips im wesentlichen unverändert geblieben.

Das wichtigste Verkehrsmittel der Neuzeit, die Eisenbahn, ist in Preußen von vornherein nach diesem Prinzip behandelt worden. Es konnte auch nicht anders sein, nachdem der Staat einmal den Entschluß gefaßt hatte, das Eisenbahnwesen der privaten Unternehmung zu überlassen. Die Gründe hierfür lagen in dem Zweifel an der Zukunft der Eisenbahnen, an der Möglichkeit ihrer Entwicklung zu einer allgemeinen, das ganze Staatsgebiet überspannenden Verkehrsanstalt. Bei den ersten Eisenbahnplänen hatte man Bedenken gegen die Ausführung durch den Staat, weil es sich naturgemäß bei diesen Anfängen nur um örtliche Interessen handeln konnte, während eine Staatsschuld — ein anderer Weg der Geldbeschaffung kam nicht in Frage — nur „zur Förderung des allgemeinen Besten" aufgenommen werden dürfe. Man nahm an, daß durch das vorhandene und noch zu erweiternde Kunststraßennetz dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis hinreichend gedient werde, während von dem Eisenbahnbau eine Schmälerung der Einnahmen an Wegegeldern ohne gleichzeitige Ermäßigung des Aufwandes für die Straßenunterhaltung zu befürchten sei. Außerdem könnten die durch die Eisenbahnen eintretenden Verschiebungen der gewerblichen Verhältnisse zahlreiche Ansprüche gegen den Staat hervorrufen[1].

Daß Privatbahnen nur nach dem Grundsatze der Erwerbswirtschaft

---

[1] Vgl. den Aufsatz: „Zum 3. November 1888" von Gleim im Archiv für Eisenbahnwesen 1888, S. 797 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

verwaltet werden konnten, verstand sich von selbst, und auch der Staat konnte, als er später am Eisenbahnbau sich beteiligte, nicht anders handeln. Die Möglichkeit hierzu bot sich erst bei der Verstaatlichung der Privatbahnen, und man hat damals in der Tat an die Anwendung des Gebührenprinzips auf die Staatsbahnen gedacht[1]. Der Verwirklichung dieses Gedankens stand bisher die Finanzlage entgegen. Daß die preußischen Staatsbahnen auch unter der Herrschaft des Erwerbsprinzips sich sehr günstig entwickelt und die wirtschaftlichen Interessen des Landes in hohem Maße gefördert haben, wird als feststehend angesehen werden können.

Eine sehr viel geringere Bedeutung hat das Erwerbsprinzip auf dem Gebiete des Wegewesens und der Schiffahrtsanstalten in Preußen erlangt. Es wurde zwar eine Anzahl von Kunststraßen, namentlich in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, von Aktiengesellschaften gebaut, welche aus den aufkommenden Wegegeldern Dividenden verteilten; indessen ist die Bildung dieser Gesellschaften in zahlreichen, vielleicht in den meisten Fällen nicht eigentlich unter dem Gesichtspunkte der Betätigung des Erwerbssinnes, sondern mehr unter dem der organisierten Selbsthilfe aufzufassen.

Im Bau von Wasserstraßen hat sich das Privatkapital, wenn man von dem Rhein—Ruhr-Kanal absieht, der im Grunde genommen nur einen Bestandteil des alten Duisburger Hafens bildete, in zwei Fällen betätigt, welche beide im Bereich der Märkischen Wasserstraßen liegen; es handelte sich um den Ausbau der Emster, eines linksseitigen Nebenflusses der Havel[2], und der in die Dahme mündenden Notte. Im ersten Falle wurde ein schiffbarer Fluß durch eine Gesellschaft von beteiligten Grundeigentümern, insbesondere Ziegeleibesitzern, für größere Fahrzeuge zugängig gemacht, wobei auch abgesehen von sonstigen Vorteilen ein guter finanzieller Erfolg aus den Schiffahrtsabgaben erzielt wurde. Im zweiten Falle wurde eine im landwirtschaftlichen Interesse ausgeführte Vorflutverbesserung mit dem Ausbau einer bis dahin wenig schiffbaren Wasserstraße verbunden und die anteilige Kostendeckung durch Schiffahrtsabgaben angestrebt.

In nicht ganz unbedeutendem Umfange hat das Privatkapital im Bau und Betriebe von Häfen und sonstigen Umschlagsanlagen sich betätigt. In einigen Fällen sind dabei glänzende Ergebnisse erzielt worden, namentlich bei den durch Aktiengesellschaften gebauten und verwalteten Häfen in Duis-

[1] Vgl. die Erklärungen des Ministers Maybach im Abgeordnetenhause am 23. November 1882, 19. Februar 1883, 28. November 1883, 21. Januar 1884 und 14. Februar 1885.

[2] Vgl. Bd. I S. 50, 187, 218.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

burg und Brahemünde, von welchen der erstere Dividenden bis zu 30 v. H. gebracht hat[1]. Es gibt, namentlich im Osten des Staatsgebietes, eine Anzahl von Häfen und Ladestellen für den öffentlichen Verkehr, welche Gesellschaften oder auch Einzelpersonen gehören und ihren Eigentümern eine mehr oder weniger hohe Rente aus Schiffahrtsabgaben bringen. Ihr Bestehen scheint einen Beweis dafür zu liefern, daß unter günstigen Umständen auch die Anwendung des Erwerbsprinzips auf Schiffahrtsanstalten ohne Nachteil für die Verkehrsinteressen möglich ist[2].

Ähnlich wie in Deutschland ist auch in Frankreich bei der Finanzierung von Wasserstraßen- und Hafenbauten das früher herrschende gemeinwirtschaftliche Prinzip in neuerer Zeit stark durchbrochen worden. Die französischen Gesetze vom 22., 23. und 24. Dezember 1903 über den Ausbau der Schiffahrtsanstalten fordern sehr bedeutende Beiträge der Handelskammern, Gemeinden und Departements; sie enthalten ferner die Rückkehr zum Gebührenprinzip, insofern sie für die weitaus wichtigste französische Binnenwasserstraße, den Canal du Nord, die Erhebung von Schiffahrtsabgaben für Rechnung der Handelskammer in Douay zulassen.

§ 3. Die Notwendigkeit des Vergleiches zwischen Schiffahrtsanstalten, Landstraßen und Eisenbahnen hinsichtlich ihrer finanziellen Behandlung.

Es wäre denkbar, die Frage der staatswirtschaftlichen Berechtigung von Schiffahrtsabgaben in Preußen als ein abgeschlossenes, für sich bestehendes Problem zu behandeln. Man könnte sich auf einen Vergleich der tatsächlichen Verhältnisse bei Wasserstraßen und Häfen mit den oben entwickelten Grundsätzen über die Anwendung des gemeinwirtschaftlichen und Gebührenprinzips beschränken. Es würde dann nur darauf ankommen, ob die räumliche Verteilung der Wasserstraßen und Häfen über das Staatsgebiet so gleich-

[1] Der Hafen Duisburg wurde später von der Stadt erworben und 1905 in staatliche Verwaltung genommen; der Hafen Brahemünde wurde 1899 Eigentum des Staates.

[2] Nach dem Wortlaut des Art. 54 der Reichsverfassung und des Art. 25 des Zollvereinsvertrags ist die Überschreitung der Selbstkostengrenze allerdings nur für private Wasserstraßen, nicht aber für private Häfen und Ladestellen mit Abgabenerhebung erlaubt. Indessen ist diese Bestimmung tatsächlich nicht angewendet worden; wollte man sie anwenden, so würde eine ganze Anzahl von Unternehmungen, welche dem Schiffahrtsinteresse dienen, unterdrückt und für die Zukunft verhindert werden. Vgl. Bd. I S. 290—292.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

mäßig, ihre Einrichtung und Leistungsfähigkeit so gleichartig und ihr Nutzen für die Gesamtheit der Steuerzahler so allgemein ist, daß ihre Behandlung nach dem Grundsatze des freien Genußgutes gerechtfertigt wäre. Im Falle der Verneinung dieser Fragen müßte weiter untersucht werden, ob die Anwendung des erwerbswirtschaftlichen oder des Gebührenprinzips auf die Wasserstraßen und Häfen den Verhältnissen mehr entspricht.

Eine solche Beschränkung des Themas ist jedoch nicht möglich, weil die Erwägungen der Gerechtigkeit und Billigkeit, welche für die Frage der finanziellen Behandlung der Wasserstraßen und Häfen ausschlaggebend sind, den Vergleich mit den anderen großen Verkehrsanstalten nicht nur nahelegen, sondern notwendig machen. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus der Tatsache, daß Landstraßen, Eisenbahnen, Schiffahrtswege und Häfen trotz aller zwischen ihnen bestehenden Verschiedenheiten schließlich doch Bestandteile eines großen volkswirtschaftlichen Organismus sind. Sie dienen alle dem gleichen Zwecke, der Lösung des Problems der Überwindung von Entfernungsunterschieden. In Erfüllung dieses Zweckes arbeiten sie nicht nur nebeneinander, sondern auch miteinander. Ihre Tätigkeit greift vielfach in einander über, in wechselseitiger Unterstützung und zuweilen auch im Wettbewerbe. Es besteht insbesondere eine starke gegenseitige Abhängigkeit und Bedingtheit zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen. Mit vollem Recht sagt der Arbeitsausschuß der Rheinschiffahrtsinteressenten in seiner Denkschrift aus dem Jahre 1904 S. 44, daß die Entwicklung der Rheinschiffahrt trotz des Herabgehens der Eisenbahntarife deshalb möglich war, weil die Stromverbesserungen eine gleichzeitige Ermäßigung der Wasserfrachten zuließen. In der Versammlung des Vereins für Socialpolitik am 25. September 1905 zu Mannheim verlangte der dortige Oberbürgermeister, die Staatseisenbahnen sollten zuerst ihre Tarife heruntersetzen; dann wollten „die Interessenten des Handels und der Industrie die Rheinschiffahrtsabgabe akzeptieren". In der Tat würde eine kräftige Frachtermäßigung auf den Schienenstraßen wahrscheinlich die Stellung Mannheims als Umschlagsplatz beeinträchtigen, weil für viele Sendungen in das Hinterland von Mannheim der unmittelbare Eisenbahnweg sich billiger stellen würde, wie der kombinierte Eisenbahn- und Wasserweg — es sei denn, daß die Rheinschiffahrt in der Frachtverbilligung Schritt halten kann. Das wird sie schwerlich können ohne eine weitere Verbesserung des Fahrwassers von St. Goar bis Mainz, und diese Verbesserung wird ohne Schiffahrtsabgaben kaum erreichbar sein. Die Herabsetzung der Eisenbahntarife würde hiernach allerdings die Lösung der Abgabenfrage wesentlich fördern.

Auch der Ausbau des Wegenetzes kann zur Entwicklung des Eisenbahn-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

verkehrs beitragen und die Erbauung einer Eisenbahn kann einer Landstraße Verkehr entziehen[1].

Der hierin zutage tretende, auf wechselseitige Beeinflussung gegründete organische Zusammenhang der Verkehrsanstalten hat dahin geführt, daß die Frage der Schiffahrtsabgaben stets im Rahmen der allgemeinen Frage nach der Berechtigung des Gebührenprinzips im Verkehrswesen erörtert worden ist. Es ist mit Recht der Standpunkt vertreten worden, daß das natürliche Verhältnis der Verkehrsanstalten zueinander nicht durch eine sachlich ungerechtfertigte Verschiedenheit in der finanziellen Behandlung gestört werden dürfe, und daß die Forderungen der Gerechtigkeit nicht einseitig für eine Gruppe von Verkehrsanstalten, sondern gleichmäßig für alle durchzuführen seien, sofern der bestehende Zustand sich bei näherer Untersuchung als unvereinbar mit diesen Forderungen erweisen sollte. Dabei sind in der Regel die Wasserstraßen von den Gegnern der Schiffahrtsabgaben mit den Landstraßen, von ihren Anhängern mit den Eisenbahnen verglichen worden, und jeder Teil hat die Zulässigkeit des von der Gegenseite angestellten Vergleiches bestritten. Tatsächlich hat in Parlamenten, Handelskammern und sonstigen Körperschaften, in Versammlungen, in der Presse und in der Literatur kaum jemals eine Erörterung der Abgabenfrage stattgefunden, in welcher nicht dieser Paritätsstandpunkt eine wesentliche Rolle gespielt hätte[2]. Mit Rücksicht hierauf ist oben auch die geschichtliche Entwicklung für alle drei Verkehrsanstalten in ihren Grundzügen dargestellt worden.

Vereinzelt ist in dem Streit über die Abgabenfrage sogar die Forderung erhoben worden, es müsse die Einführung oder vielmehr die Verallgemeinerung der Schiffahrtsabgaben davon abhängig gemacht werden, daß zugleich auf allen anderen Gebieten des Staatslebens oder doch des Finanzwesens das Gerechtigkeitsideal verwirklicht und jegliche Ungleichheit beseitigt werde. Lotz hat diese weitergehende Auffassung in der Einleitung zum 89. Bande der Schriften des Vereins für Socialpolitik S. XIII mit folgenden Worten begründet:

„Würde aber, was zweifelhaft ist, der Gedanke der Gerechtigkeit als sittliches Postulat im Wirtschaftsleben im vorliegenden Falle zur speziellen

---

[1] Der umgekehrte Fall, daß der Verkehr der Eisenbahn durch den Bau von Landstraßen eine Entlastung erfährt, wird allerdings selten oder niemals vorkommen.

[2] Vgl. u. a. Verhandlungen des Deutschen Handelstages am 15. Februar 1905, der Badischen zweiten Kammer vom 16. Januar 1906, des Bayrischen Abgeordnetenhauses vom 19. Juni 1906, des Deutschen Reichstages vom 6. Februar 1905, der Mannheimer Versammlung vom 16. Februar 1907; ferner Lotz, Einleitung zu Band 89 der Schriften des Vereins für Socialpolitik, S. XII.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Kostendeckung durch Schiffahrtsabgaben zwingen, so würde die notwendige Konsequenz sein, daß dann auch künftig vor keiner anderen Sonderbevorzugung Halt gemacht wird. In einem Zustande der Wirtschaftspolitik, in welchem alles andere eher durchgeführt ist, als der Gedanke, keinen Sonderinteressen Zuwendungen auf Kosten der Gesamtheit zu machen, in einem Stadium der Entwicklung, in welchem die Zuckerindustrie und die Branntweinbrennerei Liebesgaben empfangen, in welchem den Getreideproduzenten Schutz und Prämiierung der Ausfuhr auf Kosten der Gesamtheit zugewendet wird, den bodenzinspflichtigen Grundbesitzern Millionen auf Kosten der Gesamtheit zugeschossen werden, für die Viehzucht Unterstützungen gewährt sind, die einheimischen Lieferanten, durch Zoll geschützt, von Staat und Gemeinde aus Steuermitteln in Deutschland sich vielfach höhere Preise zahlen lassen, als bei Freihandel zu zahlen wären: in einem solchen Zustande würde die alleinige Beseitigung der Abgabenfreiheit nichts anderes bedeuten, als daß im Namen der Gerechtigkeit ein Moment beseitigt wird, welches bisher gegenüber Sonderbegünstigungen einen billigen Ausgleich schuf."

Eine solche Auffassung würde der gesonderten Inangriffnahme jedes Reformwerkes auf dem Gebiete der Wirtschaftspolitik entgegenstehen, und die praktische Folge haben, daß aller Fortschritt unterbunden wird. Die Zahl der Staatseinrichtungen, bei welchen das Ideal der wirtschaftlichen Gerechtigkeit nach der Meinung der einen oder der andern Gruppe von Beteiligten nicht erfüllt ist, wird zu allen Zeiten so groß sein, daß eine Verständigung über die gleichzeitige Verwirklichung dieses Ideals auf allen Gebieten niemals erhofft werden kann. Wenn einmal die allgemeine Erfüllung des Gerechtigkeitsideals die Bedingung für seine Verwirklichung in der Frage der Schiffahrtsabgaben sein sollte, so könnte sich die von Lotz verlangte universale Reformtätigkeit auch nicht auf die Reichssteuern beschränken. Sie müßte auf das Finanzwesen der beteiligten Einzelstaaten — denn ihnen und nicht dem Reiche würden die Schiffahrtsabgaben zufließen — und der Gemeinden ausgedehnt werden. Auch da bestehen manche Einrichtungen, von welchen mit Recht oder mit Unrecht behauptet wird, daß sie jenen Idealen nicht entsprächen; es mag nur auf die Besteuerung des Besitzwechsels bei Grundstücken durch die Staaten und auf die steuerartige Belastung von Gas, Wasser, Elektrizität und Straßenbahnverkehr durch die Erwerbswirtschaft der Gemeinden hingewiesen werden. Die Verknüpfung einer so großen Anzahl von staatswirtschaftlichen Problemen der verschiedensten Art wäre weder notwendig noch zweckmäßig. Das Abhängigmachen der einen Reform von der andern läßt sich nur dann rechtfertigen,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wenn es sich um solche Fragen handelt, die durch nahe innere Beziehungen miteinander verknüpft sind. Zur Begründung einer solchen Konnexität reicht aber das gemeinsame Moment der unerfüllten Gerechtigkeit nicht aus. Und abgesehen von diesem allgemeinen Gesichtspunkt ist auch die Frage der Schiffahrtsabgaben wirtschaftlich und finanziell viel zu unbedeutend, um mit so großen Dingen wie Branntwein- und Zuckerbesteuerung oder Getreide- und Viehzöllen verglichen und in ein Verhältnis gegenseitiger Abhängigkeit gebracht zu werden. Wenn einmal ein Vergleich mit Reichssteuern gezogen werden soll, so wäre er allenfalls zulässig zwischen dem wahrscheinlichen Ergebnis der Schiffahrtsabgaben und dem Ertrage der Reichssteuern von Kraftwagen oder von Schaumweinen. Die ersteren sollen nach dem Reichshaushaltsetat für 1907 einen Rohertrag von 3 000 000, die letzteren einen solchen von 5 436 000 Mk. bringen. Schon der auf 10 000 000 Mk. veranschlagte Rohertrag der Stempelabgabe von Aufsichtsratsbezügen geht weit hinaus über die wahrscheinliche Gesamtbelastung der deutschen Binnenschiffahrt. Die Frage der Schiffahrtsabgaben ist politisch sehr aufgebauscht worden. Hier soll sie zunächst nur nach ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Bedeutung beurteilt werden. Unter diesem Gesichtspunkte betrachtet ist sie in der Reihenfolge derjenigen Steuer- und Finanzfragen, welche in den letzten Jahren die Öffentlichkeit beschäftigt haben, auf einen der letzten Plätze zu stellen.

§ 4. Die Verschiedenheit der Landstraßen von Wasserstraßen und Eisenbahnen unter dem Gesichtspunkte der finanziellen Behandlung.

Wenn hiernach die weitere Untersuchung auf die finanzielle Behandlung von Schiffahrtsanstalten, Landstraßen und Eisenbahnen beschränkt bleiben kann, so ist zunächst auf zwei Umstände hinzuweisen, welche wesentliche Verschiedenheiten zwischen den Landstraßen und den beiden anderen Arten von Verkehrsanlagen begründen. Die eine dieser Verschiedenheiten ergibt sich aus den Besitzverhältnissen und der Unterhaltungslast, die andere aus wirtschaftlichen Aufgaben und Leistungen.

Die Landstraßen stehen in Preußen sämtlich im Eigentum und in der Unterhaltung von Kommunalverbänden. Infolgedessen ist die Frage, ob die Nutznießer der Landstraßen mit den Steuerträgern derart identisch sind, daß die Behandlung dieser Verkehrsanlagen als freies Genußgut sich rechtfertigt, nicht für den Umfang der Staatsgemeinschaft, sondern im Rahmen der einzelnen Gemeindeverbände, der Provinzen, Kreise, Stadt- und Landgemeinden, zu entscheiden. Der Umstand, daß der Staat früher Kunststraßen besaß und den Kommunalverbänden für deren Unterhaltung noch jetzt eine

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Abfindungssumme zahlt, kann den kommunalen Charakter des preußischen Straßennetzes weder in rechtlicher noch in tatsächlicher Beziehung wesentlich beeinträchtigen. Denn die ehemaligen Staatsstraßen bilden nur einen kleinen Teil dieses Netzes. Es sind nur 22 103 km bei einer Gesamtlänge der Chausseen von etwa 100 000 km[1]. Die Länge der kunstmäßig ausgebauten, befestigten Straßen ist aber noch sehr viel größer. Bei der Gegenüberstellung von Landstraßen und anderen Verkehrsanstalten im Sinne dieser Erörterung muß das gesamte Straßennetz, nicht nur das Chausseenetz, in Betracht gezogen werden.

Die Wasserstraßen und Eisenbahnen stehen dagegen fast ausnahmslos im Eigentum des Staates[2]; an ihrer finanziellen Behandlung hat die Gesamtheit der Steuerzahler ein Interesse. Die Überschüsse der Staatsbahnen vermindern, die Unterbilanzen der Wasserstraßen erhöhen die Steuerlast. Die Voraussetzungen für die Anwendung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips sind hier nur dann gegeben, wenn allen Staatsbürgern, den Steuerzahlern im ganzen Staatsgebiet, die Vorteile der Verkehrsanstalten annähernd gleichmäßig, in einem ihrer Steuerlast annähernd entsprechenden Maße, zugute kommen.

Die finanzielle Behandlung der Verkehrsanstalten ist also bei den Landstraßen eine kommunale, bei den Wasserstraßen und Eisenbahnen eine staatliche Angelegenheit. Die territoriale Grundlage für die Interessengemeinschaft der Nutznießer und Steuerträger ist in beiden Gruppen wesentlich verschieden. Bezüglich des Straßenwesens liegt die Entscheidung grundsätzlich nicht beim Staate, sondern bei den Organen der Selbstverwaltung, welche in der Regel das gemeinwirtschaftliche, zuweilen aber auch das Gebührenprinzip als maßgebend erklärt haben. Nur für einen kleinen Bestandteil des gesamten Wegenetzes, für die ehemaligen Staatsstraßen, ist die Gebührenfreiheit gesetzlich festgelegt. Aber auch für diese Straßen hat die Gesetzgebung die Erhebung von Abgaben in Gestalt von Beiträgen in Fällen der besonders starken Wegeabnutzung nachträglich gestattet[3]. Käme der Gesetzgeber in

---

[1] Vgl. die statistischen Zusammenstellungen im Zentralblatt der Bauverwaltung 1905, S. 361, und im statistischen Jahrbuch für den preußischen Staat (statistisches Landesamt) 1907, S. 111. Nach der letzteren Quelle betrug die Gesamtlänge der Kunststraßen am 1. April 1905 — 109 618 km und der Zuwachs seit 1900 — 8318 km. Indessen enthalten diese Zahlen auch einen Teil derjenigen befestigten Wege, welche nicht zu den Chausseen im gesetzlichen Sinne gehören.

[2] Auch an den verhältnismäßig unbedeutenden Privateisenbahnen und Kleinbahnen ist der Staat finanziell stark beteiligt.

[3] Vgl. S. 33.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Preußen zu der Überzeugung, daß die Einführung oder vielmehr Verallgemeinerung des Gebührenprinzips für die Wasserstraßen die gleiche Maßregel für die Landwege aus Gründen der wirtschaftlichen Gerechtigkeit nach sich ziehen müsse, so könnte ein solches Programm nur durch einen scharfen Eingriff in die Selbstverwaltung der Gemeinden verwirklicht werden. Es ist praktisch ausgeschlossen, daß ein derartiger Zwang jemals ausgeübt werden würde.

Ein weiterer wesentlicher Unterschied ergibt sich aus der Eigenart der Verkehrsleistungen. Die Landstraßen dienen heute lediglich dem Naheverkehr, während die Eisenbahnen und Wasserstraßen, besonders die letzteren, die Beförderung auf größere Entfernungen vermitteln. Die durchschnittliche Beförderungslänge für eine Tonne im Güterverkehr — im Personenverkehr läßt der Vergleich sich nicht gut durchführen, weil dieser auf den Wasserstraßen eine zu unbedeutende Rolle spielt — war im Jahre 1904 auf den deutschen Eisenbahnen 100 km, auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen 113 km[1] und auf den deutschen Wasserstraßen nach der Begründung zur preußischen Kanalvorlage 350 km. In derselben Begründung sind gewisse Mindestentfernungen angegeben, welche vorhanden sein müssen, wenn der Wasserweg für den Wettbewerb mit der Eisenbahn bei der Beförderung von Gütern überhaupt in Betracht kommen soll. Diese Entfernungen betragen 40 km, wenn Abgangs- und Bestimmungsort, 70 km wenn einer von beiden, und 160 km wenn keiner von beiden Orten unmittelbar an der Wasserstraße liegt[2]. Die diesen Annahmen zugrundeliegende Erfahrungstatsache, daß die Wasserstraße noch mehr als die Eisenbahn die Verkehrsanstalt für große Transportweiten ist, kommt im Rheingebiet u. a. dadurch zum Ausdruck, daß die Versorgung der Rheinuferstädte bis Bingen aufwärts mit deutschen Kohlen fast gar nicht auf der das Ruhrkohlengebiet durchschneidenden Rheinwasserstraße, sondern so gut wie ausschließlich mit der Eisenbahn bewerkstelligt wird. Erst von Bingen aufwärts, mindestens 250 km von den Kohlenhäfen entfernt, werden Kohlen in größeren Mengen zu Wasser bezogen[3].

---

[1] Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 19. Juni 1907 No. 46.

[2] S. 22 der Begründung Anlage A zu Nr. 96 der Aktenstücke des Abgeordnetenhauses 1904.

[3] Es ist von Interesse, daß die Dinge in früheren Jahrzehnten sich wesentlich anders verhielten. Nach dem Bericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt von 1869 wurden damals zu Schiff angebracht von Duisburg und Ruhrort aufwärts nach Orten bis ausschließlich Düsseldorf 120546, Cöln 15030 und Coblenz 148328 t.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Für die durchschnittliche Transportlänge einer Gütertonne auf Landwegen gibt es keine statistische Angabe, aber es ist auch ohne solche keinem Zweifel unterworfen, daß sie hinter den entsprechenden Entfernungen auf Eisenbahnen und Wasserstraßen sehr weit zurückbleibt. Die Landstraßen haben aufgehört, für die Güterbeförderung eine selbständige Bedeutung zu haben; sie sind Hilfsanstalten, Zu- und Abfuhrwege für die Schienen- und Wasserstraßen geworden. Sie vermitteln fast nur noch Anschlußtransporte. Diese immerhin sehr wichtige Funktion wird von städtischen Straßen wahrscheinlich in nicht geringerem Umfange ausgeübt, als von denjenigen Kunststraßen, welche zu den Chausseen im Sinne des preußischen Wegerechts gehören. Die ersteren haben beispielsweise in Berlin—Charlottenburg den gewaltigen Verkehr der zu Wasser ankommenden und abgehenden Güter — im Jahre 1905 rund 10,1 Million t — in Ermangelung entsprechender Eisenbahnanschlüsse fast ausschließlich zu bewältigen. Bei der Engmaschigkeit des preußischen Eisenbahnnetzes, welchem in diesem Zusammenhange mindestens noch die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hinzugezählt werden müssen, wird die weiteste Entfernung von einer Eisenbahnstation kaum noch auf 30 km anzunehmen sein. Die durchschnittliche Länge der Güterbeförderung auf Landstraßen ist natürlich sehr viel geringer, zumal auch das Netz der Schienenstraßen in denjenigen Landesteilen, welche die dichteste Besiedelung und die meisten Achstransporte aufweisen, bei weitem engmaschiger ist und viel geringere Maximalentfernungen zur nächsten Station aufweist. Außerdem wird eine zunehmende Menge von Gütertransporten den Landstraßen durch Privatanschlußgleise abgenommen. Das System der besonderen Beiträge für intensive Wegeabnutzung durch gewerbliche Betriebe ist vielleicht geeignet, den Antrieb zur Herstellung von Privatanschlußgleisen noch zu verstärken.

Verhältnismäßig sehr unwesentlich sind diejenigen Gütertransporte auf Landwegen, welche nicht von oder zu Eisenbahnen und Wasserstraßen sich bewegen, sondern dem Wirtschaftsbetriebe oder dem engsten Nachbarverkehr dienen. Vielfach werden die Landwege selbst von den Transporten für den inneren Wirtschaftsbetrieb großer Landgüter oder Forsten durch Gleisanlagen entlastet.

Die Landstraßen unterscheiden sich also von den Eisenbahnen und Wasserstraßen grundsätzlich, nicht nur durch die sehr viel geringeren Leistungen sondern auch durch die Eigenart ihrer Funktionen im Organismus des Verkehrswesens. Sie haben einen ausgesprochen vizinalen Charakter und die besondere Aufgabe von Zubringern und Verteilern für den Güterverkehr der beiden anderen Verkehrsanstalten; sie sind für diesen Verkehr

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

im allgemeinen nur noch Pertinenz- und Hilfsanlagen. Mit Rücksicht hierauf und die kommunale Grundlage des preußischen Wegewesens ist ein Vergleich aus dem Gesichtspunkte der finanziellen Behandlung kaum noch möglich; es handelt sich um Verhältnisse, die im wesentlichen nicht kommensurabel sind.

Aber auch wenn man über die bestehende Wesensverschiedenheit hinwegsieht und den Vergleich zuläßt, so führt dessen Anstellung unter Benutzung der Maßstäbe, welche den allgemeinen Voraussetzungen des gemeinwirtschaftlichen und Gebührenprinzips entsprechen, doch wieder zu dem Ergebnis, daß die Landstraßen eine Sonderstellung den Eisenbahnen und Wasserstraßen gegenüber einnehmen und nicht derselben finanziellen Behandlung unterworfen werden können.

Was zunächst den Gesichtspunkt der örtlichen Verteilung anbetrifft, so ist das Netz der Landstraßen bei weitem das engmaschigste. Es ist ziemlich gleichmäßig über das ganze Staatsgebiet und noch gleichmäßiger — worauf es wesentlich ankommt — über die Gebiete der einzelnen wegebaupflichtigen Gemeinwesen ausgebreitet. Innerhalb dieser Gemeinwesen deckt sich der Nutzen, welchen die Einwohner aus dem Straßennetz ziehen, im großen und ganzen mit ihrer Beteiligung an der Steuerlast[1]. Der praktische Beweis für die Richtigkeit dieser Annahme wird aus der Tatsache zu entnehmen sein, daß nur ein kleiner Bruchteil der Gemeinden und Gemeindeverbände Verkehrsabgaben für die Benutzung von Landwegen erhebt. Alle übrigen behandeln ihre Wege als freies Genußgut, und zwar hauptsächlich deshalb, weil sie die Voraussetzungen für die Anwendung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips als gegeben ansehen, wenn auch in gewissem Maße die Schwierigkeit und Kostspieligkeit der Erhebung mitbestimmend sein mögen. Und allerdings können diese Voraussetzungen in dem engeren Rahmen einer Ortsgemeinde, eines Kreises und selbst eines Bezirksverbandes oder einer Provinz viel eher erfüllt sein als in den Grenzen des weitausgedehnten Staatsgebietes mit seinen großen orographischen, geologischen und sonstigen, die Höhe der Wegebaulast beeinflussenden Verschiedenheiten[2]. Gerade hierin zeigt sich das Mißliche einer Vergleichung zwischen staatlichen, dem Fernverkehr dienenden

[1] Zumal diese Beteiligung vielfach nach der Lage des Wohnortes zur Straße abgestuft ist. Vgl. § 5 u. 10 des Kreis- und Provinzialabgabengesetzes vom 23. April 1906, G.S.S. 159.

[2] Der Unterschied von Flachland, Hügelland und Gebirgsland, der Reichtum oder die Armut an Wegebaumaterial ist naturgemäß von sehr starkem Einfluß auf die Wegebaulast.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und kommunalen, das nachbarliche Verkehrsbedürfnis befriedigenden Verkehrsanstalten.

Es kommt hinzu, daß die Landwege ein Gegenstand unmittelbarer und allgemeiner Benutzung für alle Schichten der Bevölkerung sind, weil jeder sich zum Gehen, Reiten oder Fahren ihrer bedient, und weil die kleinen Mengeneinheiten, welche auf Landwegen mit menschlicher oder tierischer Zugkraft bewegt werden können, dem unmittelbaren Bedarf breiter Schichten der Bevölkerung entsprechen. In ländlichen Gemeinden sind die gespannhaltenden Einwohner verhältnismäßig zahlreich und mit den Trägern des größeren Teiles der Steuerlast einigermaßen identisch. Sie können die für ihre wirtschaftlichen Zwecke erforderlichen Transportleistungen im wesentlichen selbst ausführen. Die Güterbeförderung auf Landwegen dient in großem Umfange dem Kleinbetriebe.

Die Unterschiede hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der verschiedenen Klassen von Landwegen sind nicht größer, sondern eher geringer als die entsprechenden Unterschiede unter den Wasserstraßen des preußischen Staatsgebietes. Zwischen den Chausseen oder den städtischen Kunststraßen und den unbefestigten Landwegen, welche abgesehen von Brückenbauten nur Unterhaltungsaufwand erfordern, gibt es eine große Anzahl von Zwischenstufen. Zahlreiche Wege sind von Gemeinden und Kreisen mit erheblichen Kosten in einer solchen Weise ausgebaut worden, daß zwar die formellen Vorbedingungen für die staatliche Anerkennung als Kunststraße in bezug auf Breite, Gefälle, Krümmungshalbmesser oder sonstige Verhältnisse nicht erfüllt sind, daß aber doch der Verkehr eine sehr beträchtliche Erleichterung erfährt.

Gothein hat zur Frage der finanziellen Behandlung der Landstraßen in seiner Mannheimer Rede vom 16. Februar 1907 sich in einer Weise geäußert, die — soweit die preußischen Verhältnisse in Betracht kommen — nicht unwidersprochen bleiben kann. Er sagte:

> „Eine vollständige Unentgeltlichkeit einer Leistung des Staates läßt sich selbstverständlich nur dann rechtfertigen, wenn die Gemeinnützigkeit des Dienstes klar und sicher bewiesen wird. Denn eine vollständig nnentgeltliche Benutzung bedeutet in jeglichem Falle, daß die Kosten aus dem allgemeinen Steuerfonds aufgebracht werden müssen. Vollständig unentgeltlich sind bekanntermaßen die Chausseen. Hier ist der Volkswirtschaft ein völlig freies Genußgut übergeben worden."

Diesen Sätzen wird man mit der Einschränkung zustimmen können, daß in Preußen die Chausseen keineswegs „vollständig unentgeltlich" sind, nicht einmal die ehemaligen Staatschausseen, und daß die Erörterung nicht auf den verwaltungsrechtlichen Begriff der Chaussee beschränkt bleiben darf.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gothein erklärt weiter, daß nach dem an die Spitze gestellten Grundsatze:

„die vollständige Aufhebung der Chausseegelder ganz berechtigt gewesen ist. Gewiß, meine Herren, sie war berechtigt, aber wie steht es mit der hohen Gemeinnützigkeit? Die Chausseen hatten unzweifelhaft diese erforderliche Gemeinnützigkeit, als es noch keine Eisenbahn gab, als der gesamte Handel und Verkehr sich auf ihnen bewegte. Damals hat aber Preußen sich wohl gehütet, diese Abgaben aufzuheben, solange sie noch etwas einbringen konnten."

Diese Ausführungen beruhen auf unrichtigen Voraussetzungen.

Zu der Zeit, „als es noch keine Eisenbahnen gab", brachten die Chausseen brutto und netto viel weniger ein[1], als zu der Zeit der Aufhebung des Chausseegeldes. Sie hatten vor der Eisenbahnära nicht im entferntesten denjenigen Grad von Gemeinnützigkeit, der ihre finanzielle Behandlung als freies Genußgut rechtfertigen konnte. Preußen hatte im Jahre 1833 nur 6 990 und im Jahre 1841 nur 9 600 km Staatschausseen. Es ist nicht richtig, daß sich damals „der gesamte Handel und Verkehr" auf ihnen bewegte. Das Netz der Staatschausseen war noch viel zu weitmaschig und vor allen Dingen zu ungleich über das Staatsgebiet verteilt. Geeignet für die Anwendung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips war es nicht einmal im Jahre 1874; es hat diese Eigenschaft erst später durch seine Verbindung mit den kommunalen Landstraßen und durch seinen fortgesetzten weiteren Ausbau aus Gemeindemitteln erlangt. Tatsächlich hat man auch die Aufhebung des Chausseegeldes im Jahre 1874 nicht etwa deshalb, weil man die Voraussetzungen des gemeinwirtschaftlichen Prinzips als gegeben ansah, sondern aus ganz anderen, überwiegend praktischen

[1] Im Jahre 1825 roh 2 822 713, rein 2 167 181; 1826 roh 2 761 604, rein 2 135 395 Mk. Im Jahre 1828 wurde der Chausseegeldtarif bedeutend ermäßigt, was zunächst einen Einnahmeausfall herbeiführte; die Roheinnahme fiel von 2 747 493 Mk. im Jahre 1827 auf 2 228 814 Mk. im Jahre 1829, 2 302 626 Mk. 1830, 2 100 678 Mk. 1831 und 2 302 291 Mk. 1832. Allmählich stieg die Einnahme wieder und betrug 1841 roh 3 329 600 Mk. Im Etatsvoranschlag für 1844 erscheint sie (Ministerialblatt der inneren Verwaltung 1844, S. 109) mit roh 3 678 815 und rein 3 340 581 Mk. Von 1849 bis 1867 hat die Roheinnahme nur wenig geschwankt. Sie betrug im ersteren Jahre 4,083 und im letzteren 3,951 Mill. Mk. für die alten Provinzen; dazu treten noch 0,778 Mill. Mk. für die neuen Provinzen. Im Durchschnitt 1868—1870 kamen roh 4,370 Mill. und rein 4,017 Mill. Mk. auf. Vgl. Schwartz und Strutz, Staatshaushalt und Finanzen Preußens I, 9. Anlage LXXI S. 285, Berlin 1902, Guttentag. Für die Vergleichung mit der Zeit vor der Wirksamkeit der Eisenbahnen kann man das Jahr 1841 zugrunde legen, weil zu

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gründen beschlossen[1]. Die von Gothein betonte Eigenschaft der „Gemeinnützigkeit" kann hier allein nicht ausschlaggebend sein; denn sie haftet allen öffentlichen Verkehrsanstalten an, auch denjenigen, die nur ein isoliertes Dasein führen, nur einzelnen Teilen des Staats- oder Gemeindegebietes zugute kommen, und nach dem Gebühren- oder Erwerbsprinzip bewirtschaftet werden.

§ 5. Die finanzielle Behandlung der Eisenbahnen und Wasserstraßen.

Die Eisenbahnen sind den Landwegen insofern ähnlich, als sie ebenfalls ein zusammenhängendes, ziemlich gleichmäßig über das Staatsgebiet verteiltes Verkehrsnetz bilden. Es ist zwar nicht so engmaschig wie das Wegenetz, aber es verdichtet sich in rascher Entwicklung von Jahr zu Jahr. Der durchschnittliche Jahreszuwachs an Betriebslänge infolge von Neubauten[2] betrug in dem Zeitraum 1892 bis 1906 in Preußen und Hessen 452 km Staatsbahnen und 527 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen. Die letzteren müssen hier jedenfalls mit berücksichtigt werden, da es sich um Schienenstraßen als solche im Gegensatz zu den andern Verkehrsanstalten handelt, während die übrigen Kleinbahnen, die eigentlichen Straßenbahnen für den örtlichen Verkehr, außer Betracht bleiben sollen.

Das Schienennetz hat also im ganzen um 979 km jährlich zugenommen. Seine Gesamtlänge erreichte am 1. April 1906 41 108 km, wovon 30 774 auf Staatsbahnen, 2 745 km auf Privatbahnen und 7 589 km auf nebenbahnähnliche Kleinbahnen entfielen. Dabei sind die sehr zahlreichen Privatanschluß- und Grubenbahnen außer Betracht geblieben. Die preußisch-hessischen Staatsbahnen hatten im Jahre 1906 schon 5 453 Privatanschlüsse. Derjenige Teil dieser Anschlüsse, welcher von der Staatseisenbahnverwaltung unterhalten wurde, hatte eine Länge von 2 136 km. Die Gesamtlänge der

---

Beginn dieses Jahres nur zwei kurze Eisenbahnen, Berlin—Potsdam seit dem 30. Oktober 1838 und Magdeburg—Leipzig seit dem 18. August 1840, in Betrieb waren. Im Laufe des Jahres 1841 kamen am 3. September die Strecke Düsseldorf—Elberfeld und am 10. September Berlin—Cöthen in Betrieb. Die Roheinnahme stieg von 1841—1870 um 30 v. H., das finanzielle Opfer für den Staat war also zur Zeit der Aufhebung des Chausseegeldes größer, wenn auch die kilometrische Einnahme geringer geworden war, weil der Ausbau des Chausseenetzes stärker zugenommen hatte, wie die Einnahmen. Die vorstehenden Angaben entstammen den Akten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, soweit nicht andere Quellen besonders genannt sind. Gothein scheint andere Zahlen im Auge gehabt zu haben.

[1] Vgl. S. 16.

[2] Zum Unterschied von Erwerbungen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Privatanschlüsse an Staats- und Privatbahnen ist sehr viel größer. Neben ihnen spielen auch die auf Grund des Berggesetzes vom 24. Juni 1865 zugelassenen Grubenbahnen eine wichtige Rolle; sie vermitteln insbesondere die Verbindung sehr großer Bergwerks- und Hüttenbetriebe mit der Wasserstraße des Rheines.

Vom Standpunkte der örtlichen Verteilung könnte man hiernach die Voraussetzungen für die Behandlung der Schienenstraßen als freies Genußgut in Preußen und Hessen wohl als erfüllt ansehen. Wenn auch das Netz dieser Straßen an Dichtigkeit und Gesamtlänge hinter dem Wegenetz bedeutend zurücksteht, so hat es dafür den Vorzug der gleichmäßigeren Einrichtung und Leistungsfähigkeit, abgesehen von den verhältnismäßig wenigen Schmalspurbahnen. Da ferner die Schienenstraßen mit unbedeutenden Ausnahmen dem Staate gehören, so ist auch die Identität ihrer Benutzer mit den Trägern der Steuerlasten im wesentlichen vorhanden, zumal die nicht staatlichen Anschlußbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen die Funktion von Zubringern und Verteilern haben.

Ein entschiedenes Hindernis für die Anwendung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips ergibt sich aber aus dem Umstande, daß der Staat nicht nur Eigentümer der Schienenstraßen ist, sondern auch der Unternehmer des Transportgewerbes, des Eisenbahnbetriebes. Die Betriebsleistungen aber werden in den einzelnen Landesteilen, je nach dem Stande ihrer wirtschaftlichen Entwicklung, in so verschiedenem Maße in Anspruch genommen, daß von einer Identität der Interessen im Sinne jenes Prinzips nicht mehr gesprochen werden kann. Die Unentgeltlichkeit des Eisenbahnbetriebes würde einen wirtschaftlich und finanziell gleich nachteiligen Verkehrsluxus, die Inanspruchnahme des Betriebes ohne entsprechenden volkswirtschaftlichen Nutzen, hervorrufen. Es kommt ferner in Betracht, daß die Möglichkeit zur unmittelbaren Benutzung der Verkehrsanstalt bei den Eisenbahnen doch schon ziemlich beschränkt ist, jedenfalls weit beschränkter als bei den Landwegen. Die Transporteinheiten für Massengüter im Eisenbahnverkehr, die Wagenladungen von 5 und 10 t[1], sind sehr viel größer wie die Transporteinheiten für tierische Zugkraft auf Landwegen. Nur eine Minderzahl von Verbrauchern ist in der Lage, sich die aus dem Bezuge einer Eisenbahnladung entspringenden Frachtvorteile unmittelbar zu verschaffen. Der Bezug von Rohstoffen für den eigenen Bedarf des Empfängers ist schwieriger und die Tätigkeit eines Vermittlers oder Verteilers weniger entbehrlich. In

[1] Die tatsächliche Tragfähigkeit der Eisenbahnwagen in der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft geht bekanntlich bis zu 20 t.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

manchen Tarifen ist übrigens auch eine Frachtermäßigung an den gleichzeitigen Bezug mehrerer Wagenladungen geknüpft. Es gibt z. B. einen Ausnahmetarif, der nur für Gewichtsmengen von 45 t, und einen andern, der nur bei gleichzeitiger Beförderung von 200 t Anwendung findet.

Der Umstand, daß bei dem Eisenbahnnetz an sich die örtlichen Voraussetzungen des gemeinwirtschaftlichen Prinzips vorliegen, und daß seiner Verwirklichung das Betriebsmoment entgegensteht, hat zu dem Vermittlungsvorschlage geführt, es möge der Eisenbahnkörper, die Fahrbahn, als freies Genußgut behandelt und bei der Bildung der Eisenbahntarife nur das Anlagekapital des rollenden Materials und der Aufwand für Betrieb und Unterhaltung berücksichtigt werden. In diesem Sinne hat auch Gothein sich in seiner Mannheimer Rede vom 16. Februar 1907 ausgesprochen[1]. Indessen ist mit einer solchen Unterscheidung praktisch nichts gewonnen, wenn man nicht auch — was Gothein unterläßt — für den Betrieb das Gebührenprinzip aufstellt. Denn solange für den Betrieb das Erwerbsprinzip in Geltung bleibt, ist es gleichgültig, ob man die erzielten Überschüsse über die Betriebs- und Unterhaltungskosten in Prozenten des ganzen Anlagekapitals oder des Anlagekapitals der Betriebsmittel ausdrückt. Außerdem würde durch jene Unterscheidung wohl dem regionalen Momente der annährend gleichmäßigen Verteilung des Bahnnetzes im Staatsgebiete, aber keineswegs dem sozialen Momente Rechnung getragen werden, welches in der Schwierigkeit der unmittelbaren Benutzung der Eisenbahn durch die breiten Volksmassen, in ihrer beschränkten Zugänglichkeit für die Allgemeinheit liegt. Dies soziale Moment in Verbindung mit der ungleichmäßigen Beanspruchung der Betriebsleistungen läßt die Eisenbahnen in ihrer Gesamt-

[1] Die darin vorkommende Angabe, daß man bei der ersten Anlage oder Zulassung von Eisenbahnen in Deutschland davon ausgegangen sei, der Schienenweg als solcher solle „freies Genußgut sein, und nur der Betrieb solle dauernde Überschüsse abwerfen", ist allerdings unrichtig, wenigstens für Preußen. Der § 29 des preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 besagt ausdrücklich das Gegenteil. — Von dem Anlagekapital der preußisch-hessischen Staatsbahnen kommen 833 Mill. Mk. auf Grunderwerb und 2118,4 Mill. Mk. auf die Herstellung des Bahnkörpers mit den Einfriedigungen, Wegeunter- und Überführungen, Brücken, Tunnels und Durchlässen. Wenn man nun diese beiden Summen in Betracht zieht und die Anlagekosten des Oberbaues, der Stationen, Sicherheitsanlagen und Werkstätten mit zusammen 3594 Mill. Mk. dem Betriebe zurechnet, so würde der Verzicht auf die Deckung der Selbstkosten des Verkehrsweges immerhin schon einen Nachlaß von etwa 130 Mill. Mark Jahreseinnahme bedeuten und Tarifermäßigungen in Höhe dieser Summe ermöglichen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

heit, auch in ihren immobilen Bestandteilen, als ungeeignet für die Behandlung als freies Genußgut erscheinen.

Im Gegensatz zu den Landstraßen und Eisenbahnen kann man bei den Wasserstraßen von einem Verkehrsnetz im eigentlichen Sinne überhaupt nicht sprechen. Schon deshalb nicht, weil ein Zusammenhang zwischen allen preußischen Schiffahrtswegen nicht besteht und auch nach Erbauung des Rhein—Hannover-Kanals nicht bestehen wird. Sie werden auch dann noch in eine östliche und eine westliche Gruppe zerfallen [1]. Die örtliche Verteilung der Wasserstraßen über das Staatsgebiet ist in beiden Gruppen sehr ungleichmäßig. Es gibt in Preußen mehrere Regierungsbezirke ohne Schiffahrtswege. Zwischen den einzelnen Wasserstraßen liegen oft weite Gebiete, die für die Befriedigung ihrer Verkehrsbedürfnisse nur auf Landstraßen und Schienenwege angewiesen sind. Man trifft auf den langen Wegen von Cöln nach Cassel, von Cassel nach Hanau, von Hanau nach Halle, von Halle nach Hannover, von Hannover nach Magdeburg, von Stettin nach Graudenz, von Bromberg nach Stolpmünde — auch nach Ausführung des preußischen Kanalgesetzes vom 1. April 1905 — auf keine Wasserstraße; nur in dem verhältnißmäßig kleinen Mittelgebiet zwischen Elbe und Oder findet sich ein wirkliches Netz von Binnenschiffahrtswegen. Diese Lage der Dinge wird sich auch später kaum wesentlich ändern. Man mag über die künftige Entwicklung des Kanalbaues noch so optimistisch denken — die Möglichkeit, daß jemals ein System von Wasserstraßen auch nur annährend so gleichmäßig wie das der Landstraßen oder Eisenbahnen das Staatsgebiet überspannen könnte, muß als völlig ausgeschlossen gelten. Dem steht schon die gebirgige Natur großer Gebietsteile hindernd entgegen.

Es kommt ferner in Betracht, daß die Verkehrsbrauchbarkeit der einzelnen Wasserstraßen außerordentlich verschieden ist. Während die Transporteinheiten, die Gewichtsmengen, welche in einem Transportgefäß befördert werden können, auf Schienenwegen und Landstraßen verhältnismäßig wenig schwanken, bestehen für die Wasserstraßen sehr große Abweichungen. Die größte Tragfähigkeit der auf den einzelnen Binnenschiffahrtswegen verwendbaren und tatsächlich verkehrenden Fahrzeuge schwankt von rd. 2600 t auf dem Rhein bis zu 8 t auf den hannoverschen Moorkanälen [2].

---

[1] Die zwischen Unterweser und Unterelbe bestehende, nur für Boote von 8 t Tragfähigkeit fahrbare Verbindung durch die Geeste, den Bederkesa—Geeste-Kanal und dem Hadelner Kanal spielt praktisch keine Rolle.

[2] Vgl. den amtlichen Führer auf den deutschen Schiffahrtsstraßen 1893, Teil I S. 36, 37. Die Mehrzahl dieser Moorkanäle gestattet die Benutzung mit Schiffen von 20—50 t.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Ungleichwertigkeit der Wasserstraßen zeigt sich ferner in den sehr bedeutenden Verschiedenheiten, welche für ihre Ausnutzung aus den klimatischen und hydrographischen Verhältnissen der einzelnen Landesteile sich ergeben. Die Behinderung der Schiffahrt durch Frost dauert in Ostpreußen etwa siebenmal länger als im Rheinland. Auch die Unterbrechung und Einschränkung durch Niedrigwasser macht sich bei den Flüssen in sehr verschiedenem Maße fühlbar: der Rhein ist in dieser Hinsicht am besten gestellt, weil er aus den Eis- und Schneemassen der Alpen im Sommer gespeist wird.

Die Wasserstraßen können also nicht als eine homogene, einheitlich und gleichmäßig wirkende Verkehrsanstalt anerkannt werden, während den Kunststraßen und den Eisenbahnen diese Eigenschaft im großen und ganzen beiwohnt.

Die Vergleichung der ersteren Verkehrsanstalt mit den beiden letzteren aus dem Gesichtspunkte der territorialen und sozialen Gemeinnützigkeit erfordert zunächst die Feststellung der Gesamtlänge der preußischen Wasserstraßen. Hierbei können die statistischen Angaben nicht ohne weiteres zugrunde gelegt werden, weil sie bei den Schiffahrtswegen eine andere Bedeutung haben wie bei den Landstraßen und Eisenbahnen. Die statistisch nachgewiesenen Kunststraßen und Eisenbahnen dienen tatsächlich dem Verkehr; wenn sie es nicht mehr tun, werden sie eingezogen und die von ihnen bedeckten Flächen für sonstige Zwecke nutzbar gemacht. Dagegen bleiben die Wasserstraßen mit Rücksicht auf ihre gleichzeitige Bedeutung für die Vorflut[1] bestehen und werden in der Statistik weitergeführt, auch wenn sie völlig verkehrslos geworden sind oder nur noch so geringe Schiffahrt haben, daß sie im Organismus der Verkehrsanstalten praktisch keine Rolle spielen. Zu der ersten Klasse von Wasserstraßen gehören insbesondere die Sauer, die Ruhr, der größte Teil der Lippe und Lahn, die Fulda oberhalb Cassel, die Werra und die Leine; zu der letzteren die übrigen Strecken der Lippe und Lahn, die Saar unterhalb Ensdorf, die Mosel und die Unstrut. Es befinden sich hierunter Wasserstraßen, welche die Schiffahrt mit Fahrzeugen von 200 bis 300 t zulassen, aber ihre Brauchbarkeit für für den Verkehr durch den übermächtigen Wettbewerb der Eisenbahnen verloren haben; ihre Gesamtlänge ist sehr beträchtlich. Jedenfalls ist diejenige der wirksamen und verkehrsbrauchbaren Wasserstraßen außerordentlich viel geringer als die der Schienen- und Landstraßen. Sie ist in Preußen für das Jahr 1905 auf höchstens 6 600 km oder auf 100 qkm 1,894 km gegenüber 11,75 km Schienenstraßen, ohne Privatanschluß- und Grubenbahnen, und 28,7 km Chausseen, ohne die sonstigen Stadt- und Landwege, anzunehmen.

Die territoriale Gemeinnützigkeit würde also bei den Wasserstraßen,

[1] Auch gegrabene Kanäle erlangen diese Bedeutung.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

selbst wenn sie gleichmäßig über das Staatsgebiet verteilt wären, was sie tatsächlich nicht sind, viel geringer sein, als die der beiden andern Verkehrsanstalten. Es kommt hinzu, daß dieses Mißverhältnis in der Zukunft nicht geringer, sondern im Gegenteil immer stärker werden wird. Der Bau von Land- und Schienenstraßen ist im allgemeinen viel billiger, als der von Kanälen[1] und er schreitet tatsächlich viel rascher vorwärts. Selbst durch das Kanalgesetz vom 1. April 1905 werden nur 464 km neuer Wasserstraßen geschaffen, wobei die zu kanalisierende, 182 km lange Lippe nicht als aktive Wasserstraße behandelt und deshalb als Zuwachs gerechnet ist. Das ist aber nur die Hälfte desjenigen Zuwachses, den das Schienennetz alljährlich seit 1892 erfahren hat. Es ist nicht daran zu denken, daß jährlich 900 bis 1000 km Kanäle gebaut werden. Die Wasserstraßen werden also in bezug auf territoria Ausbreitung immer mehr von den beiden anderen Verkehrsanstalten überflügelt.

Ebensowenig kann den Wasserstraßen diejenige soziale Gemeinnützigkeit zuerkannt werden, welche vorhanden sein müßte, um ihre Behandlung als freies Genußgut zu rechtfertigen. Die Eigenschaft der annährend gleichmäßigen und unmittelbaren Nutzbarkeit für alle Schichten der Bevölkerung ist bei den Wasserstraßen deshalb in viel geringerem Maße vorhanden wie bei den Eisenbahnen, weil sie bedeutend größere Transportgefäße und Transporteinheiten haben. Gerade dieser Umstand, welcher eine wesentliche Ursache ihrer wirtschaftlichen Überlegenheit über die Landwege und Eisenbahnen bildet, macht sie für den Bezug in kleinen Mengen, für die Zwecke des kleinen Verbrauchers ungeeignet. Nur derjenige kann die Vorteile der billigen Wasserfracht voll ausnutzen, der die in ganzen Schiffsladungen ankommenden großen Gütermengen zu verbrauchen in der Lage ist. Die andern müssen sich des Zwischenhändlers bedienen, der die auf der Wasserstraße bezogenen ganzen Ladungen verteilt. Damit ist nicht gesagt, daß der Bezug solcher Teilladungen auf der Wasserstraße nicht noch einen Vorteil gegenüber dem Eisenbahnbezuge auch dem Kleinverbraucher gewährt. Aber dieser Vorteil ist geringer wie der des Großverbrauchers, während im Eisenbahnverkehr die wirtschaftliche Übermacht der Großbetriebe sehr viel weniger zur Geltung kommt, weil Ladungen von 5 bis 10 t immerhin von einer ganzen Anzahl mittlerer und kleinerer Betriebe noch aufgenommen werden können. Deshalb wird die Differenzierung in der wirtschaftlichen Lage der Groß- und Kleinbetriebe durch die Wasserstraßen gesteigert, während das durch die Eisenbahnen entweder überhaupt nicht oder doch nur in sehr viel geringerem Maße geschieht.

---

[1] Vgl. Tolkmitt, Schiffahrtsgebühren auf den Binnenwasserstraßen, Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1895, S. 10.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Das liegt in der Natur der Dinge; denn man baut Wasserstraßen im allgemeinen nur der billigeren Frachten willen und die Verbilligung der Frachten ist hauptsächlich bedingt durch die Vergrößerung der Transportmittel.

Schumacher hat diese Sachlage gekennzeichnet mit den Worten:

„Je größer das Transportgefäß, um so einseitigere Förderung des Großbetriebes. Das heißt aber: je größer das Transportgefäß, umso enger der Kreis der unmittelbaren Interessenten, der Benutzer des Verkehrsweges. Und das bedeutet wiederum nichts anderes als: für je größere Transportgefäße eine Wasserstraße bestimmt ist, umso mehr kommen die Aufwendungen, die der Staat zu ihren Gunsten macht, den leistungsfähigsten Gliedern in einer Volkswirtschaft, den Großunternehmern in Handel und Industrie, zu gute[1]."

Hieraus ergibt sich, daß in der Reihenfolge der sozialen Gemeinnützigkeit unter den Verkehrsanstalten die Landwege an erster, die Eisenbahnen an mittlerer und die Wasserstraßen an letzter Stelle stehen. Die letzteren sind freilich hinsichtlich der Größe der Transportmittel sehr verschieden; aber auch die unbedeutendsten unter ihnen gestatten, wenn man von einem Teil der hannoverschen Moorkanäle absieht, immer noch die Verwendung von Fahrzeugen mit der vielfachen Tragfähigkeit eines Eisenbahnwagens.

Wenn der aus Kleinbetrieben zusammengesetzte deutsche Müllerbund sich in seiner Tagung zu Halle am 15. und 16. Juni 1907 für die Einführung von Schiffahrtsabgaben auf natürlichen Wasserstraßen ausgesprochen hat, so lag dieser Stellungnahme die Erwägung zugrunde, daß die Vorteile der abgabenfreien Binnenschiffahrt in der Hauptsache nur den Großbetrieben — oder doch ihnen weit mehr als den Kleinmüllern — zugute kommt[2].

§ 6. Bedenken gegen die Anwendung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips auf Schiffahrtsanstalten.

Von den Gegnern der Schiffahrtsabgaben wird gegenüber der hier entwickelten Auffassung der Standpunkt vertreten, daß die territoriale und soziale Ungleichheit des wirtschaftlichen Nutzens der Wasserstraßen aufgehoben werde durch zwei andere Momente, welche dahin wirksam seien, daß die

---

[1] Referat aus den Verhandlungen des Vereins für Socialpolitik in Mannheim vom 25. September 1905.

[2] Die von der Hauptversammlung angenommene Resolution lautet: „Die Versammlung erachtet die Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den deutschen Flüssen und Kanälen für notwendig, damit die erheblichen Kosten der Instandhaltung der Wasserläufe und Häfen, die heute von der Gesamtheit der Steuerzahler getragen werden müssen, gerechterweise auf diejenigen starken Schultern abgewälzt werden,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zur Anwendung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips erforderliche Identität zwischen den Trägern der Steuerlast und den Nutznießern der Wasserstraßen gleichwohl im großen und ganzen vorliege. Das erste dieser Momente ergebe sich aus dem Umstande, daß der Vorteil der billigeren Wasserfrachten nicht auf die unmittelbaren Anlieger der Wasserstraßen beschränkt sei, sondern über das ganze Hinterland mittels des Umschlagsverkehrs auf weite Entfernungen sich ausbreite. Das zweite liege in der Erfahrungstatsache, daß die durch die Wasserstraßen herbeigeführte Entwicklung des Wohlstandes von einer ebenso starken Entwicklung der Steuerkraft in den beteiligten Gebieten begleitet sei, daß durch die höhere Steuerleistung der größere Verkehrsnutzen dieser Gebiete entgolten und der Staatsaufwand für Schiffahrtszwecke finanziell gedeckt werde, mit anderen Worten, daß eine Begünstigung einzelner Landesteile durch Verbesserung natürlicher und Ausbau künstlicher Wasserstraßen deshalb nicht vorliege, weil der regionalen Bevorzugung durch billigere Frachten eine ebenso oder annährend ebenso starke Erhöhung der regionalen Steuerleistungen entspreche.

Im Grunde genommen können diese beiden Argumente nicht nebeneinander, sondern nur wahlweise vorgebracht werden. Denn wenn die Annahme richtig wäre, daß der Umschlagsverkehr die Fähigkeit besitzt, die wirtschaftliche Wirkung der Wasserstraßen zu verallgemeinern, so könnte der Gesichtspunkt des regionalen Ausgleiches zwischen Verkehrsvorteilen und erhöhter Steuerleistung nicht mehr zur Geltung kommen. Dieser Gesichtspunkt würde also nur in dem Falle noch von praktischer Bedeutung sein, wenn jene Annahme sich als unrichtig erweisen sollte.

Was zunächst die verallgemeinernde Wirkung des Umschlagsverkehrs anbelangt, so ist die Tatsache unbestreitbar, daß die Verbilligung der Frachten durch die Schiffahrt nicht nur an den Ufern der Wasserstraße, sondern auch in einer größeren oder geringeren Entfernung von ihr sich fühlbar macht. Daß die vollkommenere, in diesem Zusammenhange die billiger befördernde, Verkehrsanstalt ihr von einer weniger vollkommenen Verkehrsanstalt durchzogenes Hinterland beeinflußt und den Verkehr an sich zieht, liegt in der Natur der Sache. Diese Beeinflussung wird umso stärker sein und umso weiter reichen, je größer der Unterschied in den Beförderungsselbstkosten und den tatsächlichen Frachten beider Verkehrsanstalten ist. Es ist das eine allgemeine Erscheinung, die ihren praktischen Ausdruck findet in einem System

---

die den Nutzen des billigen Wasserverkehrs vorwiegend genießen: die Großbetriebe. Die Schiffahrtsabgaben bedeuten sonach keine neue Belastung der Gesamtheit, sondern vielmehr eine Entlastung derselben."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

von Ablenkungen und Umwegen. Bis zu gewissen Entfernungsunterschieden bevorzugt man den längeren Weg auf der Kunststraße vor dem kürzeren, aber unbefestigten Landwege, den längeren Bahnweg vor der kürzeren Kunststraße und den längeren Wasserweg vor der kürzeren Eisenbahn, auch wenn man zunächst eine Anschlußstrecke auf der weniger billigen Verkehrsanstalt zurücklegen muß, um auf die billigere zu kommen. Über die Wahl des Umweges oder der geraden Linie entscheiden außer dem Entfernungsunterschiede und den eigentlichen Beförderungskosten auch noch diejenigen Kosten, die durch den Wechsel des Transportmittels, durch die Umladung zwischen Landfuhrwerk, Eisenbahnwagen und Schiff, entstehen. Je engmaschiger eine Verkehrsanstalt sich über das Staatsgebiet ausbreitet, umso stärker wird sie den Verkehr auf der weniger billigen Anstalt beherrschen, umso weniger wird die letztere eine selbständige Rolle in der Bewältigung des Güterumlaufs spielen können. Diese Voraussetzungen sind verwirklicht und werden noch immer weiter verwirklicht in dem Verhältnis von Eisenbahnen und Landstraßen. Die letzteren sind im wesentlichen, wie bereits in anderem Zusammenhange erwähnt, nur noch Zubringer und Verteiler für die ersteren. Es frägt sich, ob auch die Eisenbahnen zu den Wasserstraßen etwa in einem ähnlichen Verhältnisse stehen. Nur wenn das der Fall wäre, könnte die Behauptung von der durch den Umschlagsverkehr vermittelten universalen Verkehrswirkung der Wasserstraßen in gewissem, wenn auch eingeschränktem Sinne zutreffen.

Um die richtige Antwort auf diese Frage zu finden, muß man zunächst einen Blick auf die Karte der deutschen Wasserstraßen werfen.

Unsere großen Ströme, Rhein, Weser, Elbe, Oder und Weichsel, haben die Grundrichtung von Süden nach Norden; infolgedessen bewegt sich ihr Umschlagsverkehr in Preußen im allgemeinen nach Osten und Westen. Eine Ausnahme findet statt bei demjenigen Umschlagsverkehr, der an die binnenländischen Endpunkte dieser Wasserstraßen sich anschließt. Er bewegt sich zum Teil in ihrer Verlängerung, also nach Süden. Die Endpunkte liegen aber nur bei der Weser und Oder, nicht bei den viel wichtigeren Wasserstraßen des Rheines und der Elbe und auch nicht bei der Weichsel auf preußischem Gebiete. Der Weser und Oder steht der Dortmund—Ems-Kanal in diesem Zusammenhange gleich. Zwischen den süd—nördlichen Wasserstraßen laufen, wenn man die Nebenflüsse und die Querverbindungen der östlichen Ströme einstweilen außer Betracht läßt, Grenzlinien, welche die Einflußgebiete des Umschlagverkehrs umschließen und trennen und im allgemeinen ebenfalls süd—nördlich verlaufen. Diese, übrigens nicht für alle Güter und Verkehrsrichtungen gleichen Grenzlinien verschieben sich mit der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Entwicklung der einzelnen Wasserstraßen, mit der Bewegung der Schiffsfrachten und mit der Gestaltung der Eisenbahntarife, welche für die Verbindung mit den Umschlagsplätzen gelten[1].

Trotz der unregelmäßigen Verteilung der Binnenwasserstraßen über Preußen und Deutschland und trotz der großen Entfernungen vieler Gebietsteile nach dem nächsten Binnenhafen wird es doch nur wenige Orte oder Gegenden geben, die nicht für irgend welche Güter und Verkehrsbeziehungen im Einflußbereiche einer Wasserstraße liegen und irgend welche Güter — unmittelbar oder mittelbar — im Umschlagsverkehr tatsächlich empfangen oder versenden.

Aus diesem Umstande hat u. a. Gothein Folgerungen für die finanzielle Behandlung der Wasserstraßen nach dem gemeinwirtschaftlichen Prinzip ziehen wollen. Er hat in Mannheim am 16. Februar 1907 ausgeführt,

„daß an den Vorteilen der Flüsse das ganze Hinterland Anteil genommen hat, daß die Gesamtheit durch diesen billigen Verkehr gehoben worden ist. Denn die großen Städte — zugegeben daß ihre Konzentration etwas durch die Wasserstraße gefördert wird — sind doch selbst wieder die Vororte, die Sammelplätze des Hinterlandes. Tatsächlich erklärt sich der Aufschwung unserer Landwirtschaft, wie sie trotz der internationalen Getreidekonkurrenz namentlich aus den gesteigerten Viehpreisen hervorgeht, ganz unzweifelhaft durch die Existenz dieser Konsumtionszentren. Und was die gerühmte Dezentralisation der Volkswirtschaft durch die Bahnen anbelangt, so erreichen sie diese Wirkung doch erst dadurch, daß sie umschlagen. Denn die direkte Eisenbahnverbindung ist ja doch überall viel zu teuer, um allein auf weite Strecken der Industrie ihre geringwertigen Rohmaterialien zu liefern. — Mag bei einigen Industrien, besonders bei der Müllerei, die sowieso notwendige Konzentration durch die Wasserstraßen noch gefördert worden sein, so steht dem auf der andern Seite das ungeheure Verdienst gegenüber, welches die Schiffahrt durch den Sammelverkehr der kleineren Industrie und einem über das ganze Land verteilten Handel leistet, aber auch nur unter der Voraussetzung voller Abgabenfreiheit leisten kann. — Will man also in einen Rangstreit der

[1] Untersuchungen über die Begrenzung einzelner Umschlagsgebiete mit graphischen Darstellungen sind veröffentlicht von Sympher für den früher geplanten Stichkanal vom Mittellandkanal nach Braunschweig, für den Dortmund—Rhein-Kanal und die Lippe im Verkehr mit Unter- und Oberrhein und für die Weser. Vgl. Sympher, Wasserwirtschaftliche Vorarbeiten, Leipzig 1901, Wilhelm Engelmann. Emschertallinie und Kanalisierung der Lippe, Berlin 1901, Mittler. Zentralblatt der Bauverwaltung 1903, S. 345—349.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

einzelnen Verkehrsmittel eintreten, so steht die allgemeine Nützlichkeit der Wasserstraßen, wie sie historisch die ältere ist, auch noch in der Gegenwart eher höher als die der Eisenbahnen und in jedem Falle höher als die der Chausseen."

Hiernach wäre also die Allgemeinheit, einschließlich der entfernteren Orte des Hinterlandes, durch den Umschlagsverkehr an den Vorteilen der Wasserstraße nicht nur beteiligt, sondern auch so gleichmäßig beteiligt, daß die Voraussetzungen für die Anwendung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips erfüllt sind, und die finanzielle Behandlung der Wasserstraße als freies Genußgut staatswirtschaftlich gerechtfertigt ist. Die Harmonie der Interessen zwischen Umschlagshafen und Hinterland wäre eine vollkommene; selbst das der Landwirtschaft förderliche Steigen der Viehpreise wäre nicht sowohl auf Zollschutz und Veterinärpolizei, sondern mittelbar auf Umschlag und Schiffahrt zurückzuführen, weil diese das Anwachsen der fleischverbrauchenden Großstädte hervorriefen oder ermöglichten.

Diese Auffassung kann aber nicht als richtig anerkannt werden; sie beruht auf einer außerordentlichen Überschätzuug der Bedeutung, welche der Umschlag zwischen Eisenbahn und Wasserstraße für die Güterbewegung im deutschen Wirtschaftsgebiete hat. Sie ist erstens deshalb unrichtig, weil nur ein kleiner Teil der auf deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen gefahrenen Güter umgeschlagen wird, und zweitens deshalb, weil der Vorteil des Umschlagsverkehrs dem Einflußgebiete der Wasserstraße nichts weniger als gleichmäßig zugute kommt, sondern mit der Entfernung vom Umschlagsplatze abnimmt.

Bei den meisten Gütertransporten ist die den Versand- und Empfangsort verbindende Linie so gelegen, daß die Benutzung einer Wasserstraße ausgeschlossen ist. Das gilt zunächst von denjenigen Sendungen, die ungefähr parallel zu den süd—nördlich verlaufenden Strömen, etwa auf der Grenzlinie der beiden benachbarten Umschlagsgebiete, sich bewegen und durch Einschlagung des Umweges über eine Wasserstraße keine Verbilligung, unter Umständen sogar eine Verteuerung erfahren würden. Je weiter die Emfangs- und Versandorte von der nächsten Wasserstraße entfernt sind, desto weniger können — unter sonst gleichen Umständen — die Beteiligten sich der Vorteile des Umschlages bedienen. Ferner ist diese Möglichkeit ausgeschlossen bei denjenigen Gütertransporten, welche eine Wasserstraße in ungefähr west—östlicher Richtung kreuzen. Beispiele der ersten Gruppe wären Eisen von Osnabrück oder Peine oder aus dem Siegerlande nach Bayern, bayrischer Granit und bayrisches Bier nach Norddeutschland, Beispiele der zweiten Gruppe Steinkohle von Rheinland und Westfalen nach

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Hamburg, Koks von Rheinland und Westfalen nach Lothringen, Minerale von Lothringen nach Rheinland—Westfalen, und Saarkohlen nach Württemberg und Bayern. Im ersten Falle der zweiten Gruppe werden Dortmund—Ems-Kanal und Weser, in den drei andern Fällen wird der Rhein gekreuzt, der in südwestlicher Richtung keinen Wasserstraßenanschluß hat, weil die Mosel und die untere Saar nicht funktionieren. Übrigens würden die nach Süddeutschland gehendenden Saarkohlen diese Flüsse auch nach ihrer Kanalisierung vielleicht nicht benutzen. Es handelt sich hier um außerordentlich große Gütermengen und um sehr wichtige wirtschaftliche Interessen [1], immerhin sind es nur vereinzelte Beispiele, welche die Sachlage veranschaulichen sollen. Es mag das in Regensburg umgeschlagene Donau-Getreide in Nürnberg auf das von Mannheim kommende, rheinaufwärts verschiffte stoßen und das von ersterem Orte kommende rumänische Petroleum in Ingolstadt mit dem über Mannheim importierten amerikanischen zusammentreffen — die große Masse des Nürnberger und Ingolstädter Verkehrs ist demnach nicht Umschlags- sondern reiner Eisenbahnverkehr. Eine sehr große Zahl von Plätzen in Deutschland hat eine Eisenbahnentfernung bis zum nächsten Binnenumschlagshafen, die erheblich länger ist als die durchschnittliche Beförderungslänge für eine Tonne Gut auf deutschen Eisenbahnen[2], die Durchschnittsentfernung für Umschlagsgüter ist aber bedeutend geringer anzunehmen, und zwar schon aus dem Grunde, weil wichtige Eisenbahntarife dem ausschließlichen Bahnwege günstiger sind, wie dem Umschlagsverkehr.

Viele Güter sind aber auch, unabhängig von der Lage der Empfangs- und Versandorte zur Wasserstraße, aus andern Gründen für den Umschlag nicht

---

[1] Im Jahre 1905 wurden auf der Eisenbahn gefahren von Rheinland-Westfalen nach Hamburg 2 317 003 t Kohlen, nach Lothringen und Luxemburg 4 273 855 t Koks, während in der umgekehrten Richtung von Lothringen-Luxemburg 2 091 591 t Erze und 364 241 t Roheisen befördert worden sind. In der Zahl für Koks sind 539 653 t einbegriffen, welche über Joeuf und Villerupt nach Frankreich weitergingen. Von der Saar gingen in demselben Jahre 1 077 911 t Kohlen nach Württemberg und dem rechtsrheinischen Bayern. Im ganzen bezog das rechtsrheinische Bayern 1905 1 641 817 t Kohlen auf dem ausschließlichen und unmittelbaren Eisenbahnwege, während es nur 609 519 t über den Rhein mit Umschlag in Rhein- und Mainhäfen erhielt. Württemberg hatte 1905 einen Kohlenempfang von 837 144 t ohne und 715 080 t mit Umschlag. Selbst die Stadt Berlin, welche auf vier Wasserstraßen ihre Brennstoffe erhält — englische und westfälische Kohle von Hamburg, englische Kohle von Stettin, ferner schlesische und österreichisch-sächsische Kohle — bezog 1905 neben 1 770 745 t Schiffskohle beinahe das Doppelte, nämlich 3 338 489 t Kohle auf dem Eisenbahnwege.

[2] 100 km. Vgl. S. 42.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

geeignet. Da von Gothein auf den Zusammenhang zwischen dem Aufblühen der Viehzucht und der Entwicklung der Schiffahrt hingewiesen worden ist, sei hier vorab bemerkt, daß der große und wirtschaftlich sehr wichtige Viehverkehr an dem Umschlag zwischen Eisenbahn und Wasserstraße keinen Anteil hat. In diesem Verkehr kommt es vor allem auf Schnelligkeit der Beförderung an, weil die Beschaffenheit der Tiere durch langes Unterwegssein leidet. Derselbe Gesichtspunkt findet auf viele andere Güter Anwendung, unter anderem auf die Versendung der Fische. Aber auch nicht verderbliche Güter können oft den Umweg über die Wasserstraße deshalb nicht wählen, weil im Einzelfalle die rasche und pünktliche Ankunft am Bestimmungsorte wichtiger ist, wie eine Ersparnis an Beförderungskosten. Der Eildampferverkehr auf der Wasserstraße, namentlich auf dem Rhein, mag in der Schnelligkeit der Beförderung den Wettbewerb mit der Eisenbahn an und für sich aufnehmen können. Sobald aber ein Umschlag notwendig wird, erhält der gerade Bahnweg einen erheblichen Vorsprung in bezug auf Zeitverbrauch.

Zahlreiche Güter leiden zwar nicht durch die Dauer der Beförderung, aber durch das Umladen zwischen Schiff und Eisenbahn. Eine gewisse Wertverminderung durch den Umschlag tritt bei sehr vielen ein, und bei einigen wird sie so stark, daß der Nutzen der billigeren Schiffsfracht dadurch aufgezehrt oder beinahe aufgezehrt wird. Das gilt insbesondere von Erzeugnissen des Kohlenbergbaues[1]. Bei den Verhandlungen über die Kanalisierung der Mosel und Saar hat die Frage, inwieweit der Wert der Hochofenkoks durch die Umladung leidet, eine wesentliche Rolle gespielt. Die Wirtschaftlichkeit eines solchen Umschlagsverkehrs ist bezweifelt worden.

Hätte der Umschlagsverkehr wirklich eine so universelle Bedeutung für die Güterbewegung im deutschen Wirtschaftsgebiete, so könnte die Menge der zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen umgeschlagenen Güter sich nicht allzusehr von der Gesamtmenge der überhaupt beförderten unterscheiden. In Wirklichkeit stellt die erstere aber nur einen kleinen Bruchteil der letzteren dar. Im Jahre 1905 wurden auf den deutschen Eisenbahnen — nach Ausscheidung der in der Statistik sich befindenden Doppelzählungen — rund 316 Millionen, und auf deutschen Binnenwasserstraße rund 66,8 Millionen

[1] Bei Hausbrandkohlen z. B. ist die Möglichkeit des Umschlags sehr beschränkt. Die Kosten des Nachsiebens ausgeladener Schiffskohlen sind nach den Mitteilungen der Handelskammer Hanau Nr. 4 vom Juli 1907 von einem Vertreter des Kohlenkontors auf 2 Mk. für 1 t angegeben worden. Der Arbeitsausschuß der Rheinschiffahrtsinteressenten veranschlagt die Wertverminderung der Kohle bei zweimaligem Umschlage auf 10 vom Hundert. S. 43.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Tonnen gefahren. Unter den letzteren befinden sich 20 Millionen t Einfuhr und 10,6 Millionen t Ausfuhr, also 36,6 Millionen t, bei welchen in Deutschland nur ein Umschlag stattgefunden haben kann, während bei den übrigen 36,2 Millionen t diese Möglichkeit zweimal vorhanden war. In Wirklichkeit ist die Menge der zwischen Schiff und Bahn umgeladenen Güter sehr viel geringer. Es scheiden insbesondere aus der große österreichische Durchgangsverkehr auf der Elbe und der etwa 10,1 Millionen t betragende Ortsverkehr von Berlin—Charlottenburg. Aber auch die auf dem Rhein gefahrenen Güter werden zum großen Teil unmittelbar am Ufer des Stromes hervorgebracht und verbraucht; es sei nur an die von Rotterdam nach den niederrheinischen Hochöfen gebrachten Erzsendungen erinnert. Man wird unter diesen Umständen den Umschlagsverkehr kaum auf den zehnten Teil des gesamten Güterverkehrs in Deutschland schätzen dürfen[1].

Aber auch bei denjenigen Gütern, welche ihrer Beschaffenheit nach umschlagsfähig sind und tatsächlich zwischen Eisenbahn und Schiff umgeschlagen werden, ist der Vorteil des Umschlagsverkehrs für die verschiedenen Zonen des Einflußgebietes einer Wasserstraße sehr ungleich. Einerseits ist die Entfernung, bis zu welcher ein Umschlagsverkehr stattfinden kann, nicht für alle Güter gleich; sie ist umso geringer, je kostspieliger die Umladung ist, und sie ist im übrigen verschieden nach der Gestaltung der Eisenbahntarife für die einzelnen Güter und Verkehrsbeziehungen. Anderseits bestehen große Verschiedenheiten sowohl zwischen den unmittelbaren Anliegern der Wasserstraße und den Bewohnern ihres Hinterlandes, als auch unter den letzteren in bezug auf die Höhe des durch die Benutzung der Wasserstraße erreichbaren wirtschaftlichen Nutzens. Dieser Nutzen ist bei weitem am größten für diejenigen, welche unmittelbar an der Wasserstraße wohnen und keiner Zwischentransporte auf einem Schienenwege bedürfen. Nur an den Umschlagsorten selbst kommt der volle Gewinn aus den billigen Wasserfrachten zur Geltung; außerdem haben diese Plätze noch den Vorteil derjenigen Arbeits- und Geschäftsgelegenheiten, welche durch den Wechsel des Transportmittels naturgemäß entstehen[2]. Für die Empfänger und Versender

---

[1] In der Einfuhr waren 1905 enthalten 2 100 815 t böhmischer Braunkohle, die auf der Elbe über Schandau einkamen, von welchen aber nur 220 363 t in preußischen Häfen, einschließlich Hamburg-Altona, auf die Eisenbahn übergingen. In demselben Jahre bezogen die niederrheinischen Hüttenwerke in Rheinhausen, Duisburg, Ruhrort, Alsum und Walsum zu Schiff 2 430 433 t Erze, die fast ausschließlich von Seehäfen kamen und am Ufer des Stromes, also ohne Umschlag vom Schiff auf die Bahn, verbraucht wurden.

[2] Des Beispiels halber mag auf die Anstalten zur Herstellung von Preßkohlen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

des Hinterlandes vermindert sich schon durch die Notwendigkeit der Umladung der Frachtvorteil sehr bedeutend und er wird dann allmählich mit der zunehmenden Eisenbahnentfernung vom Umschlagsplatze immer geringer. Die Wirkung des Umschlagsverkehrs auf das gesamte Einflußgebiet einer Wasserstraße ist vergleichbar der Überrieselung oder Überstauung eines Flußtales mit allmählich ansteigendem Gelände; die befruchtende Wirkung ist in der Nähe des Flusses am größten und wird nach den Talrändern hin immer schwächer, weil die nutzbare Wasserschicht in seitlicher Richtung an Stärke abnimmt. Diese Erscheinung wird für das oberrheinische Kohlengeschäft anschaulich dargestellt durch eine Frachtenzusammenstellung in der Denkschrift des Arbeitsausschusses der Rheinschiffahrtsinteressenten „Die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein“ [1], wo die Umschlagskosten in Mannheim für nicht nachgesiebte, also durch Umladung verschlechterte Kohlen auf 40 Pfg. für die Tonne und die Frachtvorteile des Umschlagsverkehrs gegenüber der unmittelbaren Bahnbeförderung angegeben werden auf 2,55 Mk. für Bruchsal, 2,35 Mk. für Karlsruhe und Heilbronn, 2,15 Mk. für Pforzheim, 1,85 Mk. für Stuttgart und Freiburg, 1,55 Mk. für Göppingen und Basel, 1,45 Mk. für Konstanz und 1,05 Mk. für Ulm. Man sieht hieraus die rasche Abnahme des Frachtgewinnes nach der Grenze des Umschlagsgebietes hin und die sehr große Verschiedenheit des Vorteils, welcher den Bewohnern dieses Gebietes aus der teilweisen Benutzung der Wasserstraße erwächst. Ähnliche Beispiele könnten für viele andere Umschlagsplätze gegeben werden, aber das hier Angeführte dürfte genügen zur Klarstellung der — im Grunde genommen selbstverständlichen, aber doch oft übersehenen und nicht hinreichend berücksichtigten — Tatsache, daß der Umschlagsverkehr keineswegs geeignet ist, den sehr ungleich über das Land verteilten und teilweise sehr weit auseinanderliegenden Wasserstraßen eine so gleichmäßige Nützlichkeit für die gesamte Bevölkerung zu verleihen, daß die Anwendung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips auf diese Verkehrsanstalten staatswirtschaftlich gerechtfertigt wäre.

Es muß daher weiter untersucht werden, ob wirklich die vielfach behauptete Wechselwirkung zwischen abgabefreien Wasserstraßen und Zunahme der Steuerkraft derart nachzuweisen ist, daß gesagt werden könnte, die Nutznießer der Wasserstraßen, die Bewohner der durch abgabenfreie Wasserstraßen begünstigten Landesteile, ersetzten der Gesamtheit die für Schiffahrtszwecke

hingewiesen werden, welche in den Kohleausladehäfen zur Verwertung des Abriebs entstanden sind.

[1] Mainz 1905, J. Diener, S. 103, 104.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gemachten Aufwendungen zwar nicht in Gebührenform, aber durch gesteigerte Steuerleistungen. Es handelt sich hier um dieselbe Annahme, welche für die preußische Regierung um die Mitte des vorigen Jahrhunderts eine Zeitlang bei der verkehrspolitischen Behandlung der Wasserstraßen und Häfen bestimmend gewesen, dann aber, von ihr und namentlich auch von der Volksvertretung aufgegeben worden ist [1]. Eine exakte Beweisführung ist in derartigen Fragen der Natur der Sache nach kaum möglich, weil die Unterscheidung des post hoc und propter hoc große Schwierigkeiten bereitet. Wenn die tatsächliche Steuerleistung der von einer Wasserstraße durchzogenen Gegend steigt, so ist es schon nicht leicht, den ursächlichen Zusammenhang dieser Erscheinung mit dem Bestehen oder der Verbesserung des Schiffahrtsweges in einigermaßen konkreter Form zu beweisen. Im vorliegenden Falle kommt aber als Ursache nicht die Wasserstraße an sich, sondern ihr abgabenfreier Zustand, und als Wirkung nicht jede und nicht die ganze tatsächlich eingetretene, sondern eine dem staatlichen Kostenaufwand entsprechende Steigerung der Steuerleistung in Betracht. Es handelt sich also, umgekehrt betrachtet, um die Frage, wieviel geringer oder langsamer die Aufwärtsbewegung des Wohlstandes und der Steuerkraft gewesen sein würde, wenn die in Betracht kommende Wasserstraße nicht gebaut oder nicht verbessert worden wäre, und nicht als freies Genußgut zur Verfügung gestanden, sondern eine — für den Zweck dieser Untersuchung konkret zu bewertende — Schiffahrtsabgabe zu tragen gehabt hätte. Die so ermittelte Differenz der Steuerkraft und der Steuerleistung wäre dann mit den Aufwendungen des Staates für jene Wasserstraße in kompensatorische Beziehung zu setzen. Eine solche Berechnung wäre in sehr hohem Maße theoretisch; sie könnte nur dann zu irgend welchen zahlenmäßigen Ergebnissen führen, wenn sie auf einer großen Zahl von mehr oder weniger willkürlichen Annahmen aufgebaut würde. Es kommt hinzu, daß nur selten — es gibt allerdings Ausnahmen, von welchen noch in anderem Zusammenhange die Rede sein wird — die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes oder Landesteiles ausschließlich auf die durch Wasserstraßen und Häfen ermöglichte Frachtverbilligung zurückgeführt werden kann. In der Regel spielen dabei andere Momente mit, welche von konkurrierender, zuweilen sogar von überwiegender Bedeutung sind; insbesondere das Vorhandensein von Bodenschätzen und die verkehrspolitischen Verhältnisse. Es gibt Gegenden, die von jeher natürliche Wasserstraßen zur Verfügung hatten oder früh in den Besitz künstlicher Wasserstraßen gekommen sind, ohne einer besonders günstigen wirtschaftlichen Entwicklung

[1] Vgl. S. 9 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

teilhaftig geworden zu sein, weil hierfür die sonstigen Voraussetzungen fehlten, und es gibt anderenteils wichtige Industriebezirke, welche auch ohne Wasserstraßen es zu großer Blüte gebracht haben. In der Osthälfte des preußischen Staates sind die natürlichen Wasserstraßen zahlreicher als im Westen, und die Hohenzollern haben seit Jahrhunderten für ihre Verbindung durch Kanäle gesorgt; sowohl zwischen Elbe und Oder, als auch zwischen Oder und Weichsel und zwischen Pregel und Memel. Gleichwohl sind diese Gebiete zu allen Zeiten wirtschaftlich im Rückstande gewesen gegenüber dem von der Natur reicher ausgestatteten und durch eine ältere Kulturentwicklung begünstigten Westen. Die Eisenindustrie in Peine und Osnabrück ist auch ohne Wasserstraßen zu hoher Blüte gelangt, weil der Boden die ihr notwendigen Rohstoffe darbot; dasselbe kann von der oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenindustrie gesagt werden, welche vor der im Jahre 1898 vollendeten Oderkanalisierung eine wirksame Schiffahrtsverbindung mit ihrem Absatzgebiete nicht besaß [1].

Der Hinweis auf die gesteigerte Steuerleistung der mit Wasserstraßen ausgestatteten Gebiete hat in dem langen Streit über die Schiffahrtsabgaben eine große Rolle gespielt, und zwar der Regel nach in Gestalt allgemeiner Ausführungen, zuweilen aber auch in Verbindung mit dem Versuche der zahlenmäßigen Darstellung oder wenigstens Erläuterung. Unter anderem hat Eberhard Gothein behauptet, das von Preußen durch Aufhebung von Schiffahrtsabgaben und Flußzöllen gebrachte Opfer habe sich „bald durch Hebung der Volkswirtschaft auch finanziell aufs beste bezahlt gemacht". Ausführlicher ist die Frage behandelt in der Denkschrift des Arbeitsausschusses der Rheinschiffahrtsinteressenten vom Jahre 1905, wo es auf Seite 106 heißt:

> „Zwischen der ungeheuren Entwicklung und Steigerung der Erwerbstätigkeit in unserem deutschen Vaterlande und der Verbilligung der Frachtkosten besteht unleugbar ein großer volkswirtschaftlicher Zusammenhang. Es hieße diesen Zusammenhang leugnen, wollte man behaupten, daß die Stromverbesserung und die Abgabenfreiheit der Schiffahrt auf dem Rheine leidiglich den Verfrachtern, Spediteuren und Schiffern zugute gekommen sei."

Im Anschluß hieran werden statistische Vergleiche angestellt zwischen den

[1] Im Jahre 1905 versandte der Regierungsbezirk Oppeln (Verkehrsbezirk 13) mit der Eisenbahn 15 093 015 t Kohlen, Briketts und Koks und 678 786 t Eisen; auf der Oderwasserstraße aber nur 1 598 202 t Kohlen usw. und 44 103 t Eisen. Dabei ist der ganze Abgang und Durchgang in Breslau zu Tal als Ausfuhr des Verkehrsbezirks 13 gerechnet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Provinzen Rheinland, Westfalen und Hessen—Nassau einerseits und dem Gesamtgebiet des preußischen Staates anderseits in bezug auf Fläche, Bevölkerung, steuerpflichtiges Einkommen, Steuerleistungen, Zolleinnahmen, Sparkasseneinlagen, Dampfpferdekräfte, Eisenbahngleislänge und Eisenbahngüterverkehr. Es heißt dann weiter S. 108:

„In Rücksicht darauf, daß der in obigen Nachweisungen zutage tretende Hochstand der Erwerbtstätigkeit in den vom Rheine durchströmten, zum mindesten von ihm wirtschaftlich befruchteten Landesteilen in erster Linie auf den belebenden Einfluß der ebenso leistungsfähigen wie billigen Rheinschiffahrt zurückzuführen ist, kann man aus gutem Grunde sagen, daß die Rheinschiffahrt schon hierdurch den auf ihr Konto entfallenden Teil der früheren Aufwendungen für Stromverbesserungen mehr als hinlänglich verzinst und dem Staate wieder eingebracht hat,"

und S. 116/117 wird nochmals betont:

„Es wäre unbillig, zu verkennen, daß die Träger dieser (der Schiffahrts-) Abgaben, seien es welche Interessenten im Gebiete des Rheines immer, in Gestalt ihrer durch die freie Schiffahrt gehobenen allgemeinen Steuerleistungsfähigkeit und Leistung den Uferstaaten schon heute einen wertvollen Ersatz der staatlichen Aufwendungen für den Strom gewähren. — Die Aufwendungen für den Strom sind allesamt zum Nutzen und zur Förderung des wirtschaftlichen Aufschwunges des ganzen Rheingebietes angelegt, und diese Anlage trägt fortdauernd reiche Zinsen."

Es wird also die Entwicklung des Wohlstandes und der Steuerkraft in den Westprovinzen in eine kompensatorische Beziehung zu den Leistungen des Staates für den abgabenfreien Rhein gebracht[1].

Eine nähere Untersuchung führt indessen zu dem Ergebnis, daß eine solche Beziehung für einen sehr großen Teil jener drei Provinzen ausgeschlossen, für den Rest nur in beschränktem Maße vorhanden und keinesfalls zahlenmäßig auch nur annähernd bestimmbar ist. Die Bergwerks- und Eisenindustrie des Siegerlandes, an der Lahn, an der Saar, an der Wurm und Inde können die Rheinwasserstraße gar nicht oder nur für einen verschwindenden Bruchteil ihrer Rohmaterialien und Erzeugnisse benutzen[2].

---

[1] In ähnlicher Weise Lotz, Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf den natürlichen Wasserstraßen in den Schriften des Deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt XI, S. 15, 16, wo die Rheinprovinz mit den Regierungsbezirken Wiesbaden und Magdeburg, „die sicher an der Entwicklung der Rhein- und Elbschiffahrt mitinteressiert sind", und „das an der Binnenschiffahrt hervorragend interessierte Berlin" für die Vergleiche zugrunde gelegt werden.

[2] In Oberlahnstein wurden 1905 in Rheinschiffe verladen 145 803 t Erze und

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Übrigens sind diese Industrien auch weit älter als die Rheinregulierung. Selbst die hart am Rhein belegenen oder von ihm durchschnittenen Produktionsgebiete sind für den weitaus größten Teil ihrer Transporte auf die Eisenbahn angewiesen. Das Cölner Braunkohlenrevier hatte, obwohl wenige Kilometer vom Rhein entfernt, im Jahre 1906 bei 7 960 000 t Förderung nur einen Absatz von etwa 70 000 t Preßkohlen auf der Wasserstraße. In demselben Jahre wurden mit der Eisenbahn aus jenem Revier 237 584 t Braunkohlen einschließlich der Preßkohlen versandt und 740 028 t innerhalb des Verkehrsbezirks (Rheinprovinz linksrheinisch) befördert. Der Niederrheinisch-Westfälische Industriebezirk, welcher in der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen die Bezirke 22 und 23 umfaßt, versandte 1905 an Steinkohlen und Koks etwa 26 000 000 t mit der Eisenbahn[1], 10 731 931 t auf dem Rhein und 203 268 t auf dem Dortmund—Ems-Kanal. Selbst nach den Niederlanden, welche durch die große Wasserstraße des Rheins mit jenem deutschen Kohlenbecken auf das günstigste verbunden und mit einem ungewöhnlich weit verzweigten inneren Wasserstraßennetz, dem engmaschigsten der Welt, ausgestattet sind, gingen 1905 aus den beiden Ruhrrevieren 3 426 974 t mit der Eisenbahn. Von dem Eisenerzbedarf dieses Reviers kamen 1905 = 1 064 844 t mit der Eisenbahn und 4 516 658 t zu Wasser an.

8960 t Eisen, während der Verkehrsbezirk Hessen-Nassau einen Bahnversand von 577 781 t Erzen und 334 194 t Eisen hatte; der Empfang betrug auf der Wasserstraße in Oberlahnstein 668 t Eisenerz und 2212 t Eisen gegen 31 991 t und 480 942 t auf der Bahn. Die Saarindustrie ist fast ausschließlich auf die Eisenbahn angewiesen, namentlich auch für die Verbindung mit ihrem Ausfuhrhafen Antwerpen. Die Binnenschiffahrt spielt für sie eine ganz unbedeutende Rolle. Im Jahre 1905 versandten die staatlichen Saargruben 7 134 166 t Kohlen auf der Eisenbahn und nur 481 121 t auf der kanalisierten Saar. Unbedeutende Eisensendungen gehen nach Ludwigshafen, um dort ins Rheinschiff umgeschlagen zu werden. Im Jahre 1905 empfing die Saar an Eisenerz 2 125 124 t mit der Bahn und 93 861 t zu Wasser. Sie versandte an Eisen 1 119 972 t mit der Bahn, wovon 137 500 t in Ludwigshafen umgeschlagen sind, und 4873 t auf der Saar. Die Saarindustrie ist also fast ausschließlich auf die Eisenbahn angewiesen.

[1] In dieser Zahl sind nur die Sendungen enthalten, welche aus dem vereinigten Bezirk 22/23 herausgegangen sind; es sind also die Sendungen zwischen den beiden Bezirken und innerhalb eines jeden von ihnen außer Ansatz geblieben. Außerdem sind die zu Wasser aus den Ruhrhäfen versandten Kohlen abgezogen. Ohne diesen Abzug stellt sich die Versandziffer auf etwas über 36 000 000 t; der darin enthaltene Versand nach Rheinhafenstationen (Bezirk 28) ist größer wie die Menge der aus den Häfen verschifften Kohlen. Die Zahlen enthalten außer Kohlen auch Briketts und Koks.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Diese Zahlen sollen dartun oder wenigstens andeuten — denn eine erschöpfende Klarstellung der wirtschaftlichen Zusammenhänge würde hier zu weit führen —, daß der erfreuliche Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens und die ihm entsprechende Steigerung der Steuerkraft im Verkehrsgebiet des Rheins zwar zum großen Teile auf den billigen Frachten der Wasserstraße beruhen, daß es aber auf der anderen Seite eine gewaltige Übertreibung sein würde, wenn man die dortige Entwicklung ausschließlich oder auch nur überwiegend auf dieses eine Moment zurückführen wollte. Es ist weit davon entfernt, das allein ausschlaggebende zu sein; die Ausstattung der nächsten Umgebung des Stromes mit Bodenschätzen spielt eine mindestens ebenso große Rolle. Die Kohlenlager am rechten Rheinufer wurden lange vor dem Beginn der Rheinregulierung ausgebeutet, und schon vor diesem Zeitpunkte wurden große Mengen von Ruhrkohlen auf dem Rhein verschifft. Die Kohlenausfuhr nach Niederland erreichte schon 1840 — bis zu Anfang der 40er Jahre war der Zustand der Fahrrinne durch Strombauten nicht wesentlich verbessert — die für jene Zeit bedeutende Menge von 140 909 t[1].

Es müßte nun ferner aus den irgendwie bewerteten Vorteilen, welche der Rhein seinem Verkehrsgebiete tatsächlich gebracht hat, dasjenige Maß von Vorteilen wieder ausgeschieden werden, welches er auch ohne Regulierung und ohne Aufhebung aller Schiffahrtsabgaben hätte bringen können. Daß derartig hypothetische Erwägungen zu einem brauchbaren Ergebnisse nicht führen können, bedarf keiner weiteren Erörterung. Es mag aber doch darauf hingewiesen werden, daß der preußisch-niederländische Unterlauf des Rheins von Ruhrort abwärts schon vor dem Beginn der Fahrwasserverbesserung die Verwendung von Schiffen mit 300 t Tragfähigkeit gestattete und daß die späteren Fortschritte der Schiffahrt nicht ausschließlich auf den Strombauten, sondern zum Teil auch auf Verbesserungen der Schiffbautechnik und der Betriebseinrichtungen beruht haben. Insbesondere wurde durch Erbauung eiserner Schiffe und durch die Verwendung der Dampfkraft zum Schleppen die Leistungsfähigkeit der Betriebsmittel außerordentlich gesteigert; bekanntlich haben eiserne Schiffe einen geringeren Leertiefgang als hölzerne von gleicher Tragfähigkeit und sie erfordern geringere Schleppkraft, während durch die Verwendung von Schleppdampfern die Reisedauer wesentlich verkürzt und die Ausnutzung der Fahrzeuge entsprechend verbessert worden ist. Diese

[1] Nach der Statistik von Lobith im Jahresbericht der Zentralkommission für Rheinschiffahet von 1841; vgl. auch Nasse, Der Rhein als Wasserstraße, in den Schriften des Vereins für Socialpolitik CII, 3. Bd. 1905, S. 31. In den ersten Jahrzehnten nach 1815 lag der Schwerpunkt der Strombautätigkeit in der Herstellung der Leinpfade.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Fortschritte und Verbesserungen wären auch der Schiffahrt auf dem unregulierten Rheine zugute gekommen. Daß man mit Fahrzeugen von etwa 300 t Tragfähigkeit bedeutende Verkehrsleistungen erzielen kann, beweist das Beispiel der Märkischen Wasserstraßen, von welchen drei Vierteile nur mit Fahrzeugen von höchstens 170 t Tragfähigkeit benutzt werden können, während der Rest mit Schiffen mit 400 bis 600 t befahren wird. Die sehr wichtige Verbindung zwischen Berlin und Stettin durch den Finowkanal ist nur für den kleineren Schiffstypus eingerichtet und gleichwohl bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit beansprucht; sie hat einen Verkehr von etwa 2 3/4 Millionen Gütertonnen. Es ist also anzunehmen, daß auch auf dem unregulierten Rhein der Verkehr sich entwickelt hätte, wenn auch in geringerem Maße.

Noch weniger hätte die Erhebung einer mäßigen Schiffahrtsabgabe in Anbetracht der gleichzeitig ausgeführten bedeutenden Schiffahrtsverbesserungen einer kräftigen Entwicklung des Verkehrs auf dem Strome und des Wohlstandes in seinem Einflußgebiete im Wege gestanden. Der Wahrscheinlichkeitsbeweis hierfür ist zu entnehmen aus der Tatsache, daß während des Bestehens der Rheinzölle, die hinsichtlich ihrer Höhe mit den jetzt geplanten Schiffahrtsabgaben kaum vergleichbar sind, dennoch der Verkehr an der Zollgrenze bei Emmerich von 328 908 t im Jahre 1832[1] auf 1 609 901 t im Jahre 1866, also auf das Fünffache gestiegen ist. Wenn die Steigerung von 1866 bis 1905, also einem annähernd ebenso langen Zeitraume, bis 20 673 189 t gelangt ist und etwa das Zwölffache betragen hat, so darf dieser Fortschritt in der Entwicklung keineswegs allein dem Wegfall der Rheinzölle zugeschrieben werden. Die stärkere Zunahme erklärt sich hauptsächlich durch den rascheren Aufschwung, welchen das wirtschaftliche Leben Deutschlands überhaupt in der Zeit nach 1866, verglichen mit den vorangegangenen drei Jahrzehnten, aufzuweisen hat, und durch den Umstand, daß die wichtigsten Verbesserungen der Fahrstraße zwischen Mannheim und der niederländischen Grenze in das letzte Dritteil des vorigen Jahrhunderts fielen.

Daß auch auf abgabepflichtigen Wasserstraßen eine starke Entwicklung der Schiffahrt möglich ist, ergibt sich aus einer Vergleichung zwischen der Verkehrszunahme in Berlin—Charlottenburg und in Duisburg—Ruhrort. Der Verkehr von Duisburg—Ruhrort ist in dem Zeitraum von 1860 bis 1905 von 1 995 438 t auf 15 517 103 t, also um das 7,7 fache gestiegen, während er in

[1] Nach den Anschreibungen des niederländischen Zollamtes in Lobith, Bericht der Rheinschiffahrts-Zentralkommission 1841.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Berlin-Charlottenburg gleichzeitig von 1 885 605 t[1] auf 10 102 237 t, also um etwa das 5,3fache angewachsen ist. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, daß die Ruhrhäfen den größten deutschen Kohlenbezirk als Hinterland haben, an einem für Schiffe bis zu 2 600 t benutzbaren Strome, der leistungsfähigsten Wasserstraße Europas, liegen und ausgedehnte Umschlagsvorrichtungen mit vorzüglichen Eisenbahnanschlüssen besitzen, während Berlin in einer mit Bodenschätzen dürftig ausgestatteten Provinz belegen, nur mit Fahrzeugen von 170 bis höchstens 600 t erreichbar, fast ohne jeden Anschluß zwischen Eisenbahn und Schiffahrt und auch für den Ortsverkehr mit Lösch- und Ladevorrichtungen sehr mangelhaft versehen ist. Die Schiffahrtsabgaben betragen im Durchschnitt auf der Verbindung Magdeburg—Berlin 0,22, Stettin—Berlin und Cosel—Berlin 0,12 und Hamburg—Berlin 0,06 Pf. auf das tkm, wobei die zwischen Elbe und Oder und auf der Oder zwischen Cosel und Breslau erhobenen Abgaben auf die abgabenfreien Elb- und Oderstrecken jener 4 Verbindungslinien mit verteilt sind. Die tatsächliche Belastung des Schiffsverkehrs mit Berlin auf diesen Hauptlinien ist also etwa fünfmal, dreimal und einhalbmal höher als die für den Rhein in Aussicht genommene von 0,04 für das tkm. Endlich kommt in Betracht, daß ein bedeutender Teil der Berlin—Charlottenburger Großindustrie sich seit 1860 in Vorortsgemeinden an der Wasserstraße angesiedelt hat und mit seinem Schiffsverkehr in der für 1905 angegebenen statistischen Zahl nicht vertreten ist.

Man wird hiernach der Abgabenfreiheit des Rheins unter den Ursachen, welche den wirtschaftlichen Aufschwung der westlichen Provinzen und das Anwachsen ihrer Steuerkraft herbeigeführt haben, eine entscheidende Bedeutung kaum beilegen können.

Aber auch wenn die Annahme erweislich richtig wäre, daß der Staatsaufwand für Wasserstraßen sich aus erhöhten Steuerleistungen bezahlt mache, so würde doch hierin eine befriedigende Lösung nur bezüglich derjenigen Wasserstraßen ohne weiteres zu finden sein, deren Verkehrsgebiet ganz oder in der Hauptsache einem Staate angehört, weil nur dann der Nutzen aus den Schiffahrtsverbesserungen in vollen Umfange ihrem Uhrheber sicher ist. Diese Voraussetzung trifft in Preußen annährend zu bei der Oder, die mit ihrem schiffbaren Laufe ganz in Preußen liegt, und deren Umschlagsverkehr auch nur wenig nach Österreich und Rußland übergreift.[2].

[1] Statistik des Deutschen Reiches, herausgegeben vom Kaiserlichen statistischen Amt, Bd. VII: Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen, Berlin 1874, V 42.

[2] In Breslau—Pöpelwitz, Oppeln und Cosel betrug 1905 der Umschlagsverkehr mit Rußland 16 038 und mit Österreich-Ungarn 182 477 t bei einem Gesamtumschlage von 2 346 870 t.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Bei den gemeinsamen Wasserstraßen ist der Ausgleich zwischen dem Kostenaufwande und den höheren Steuereinnahmen schon deshalb sehr zweifelhaft für den einzelnen Staat, weil sein wirtschaftliches Interesse an der Wasserstraße, sein Anteil an dem durch den Ausbau eines Stromes entstehenden Gesamtnutzen durchaus nicht immer seinem Anteil an der finanziellen Belastung entspricht. Die letztere ergibt sich in Deutschland gegenwärtig aus der Uferlänge innerhalb des einzelnen Staatsgebietes in Verbindung mit den die Strombautätigkeit beeinflussenden natürlichen Verhältnissen der Wasserstraße. Der Vorteil aus den Schiffahrtsverbesserungen verteilt sich unter Umständen nach ganz anderem Verhältnis auf die Uferstaaten. Ein bemerkenswertes Beispiel hierfür bietet der Rhein mit seinen Nebenflüssen. Den bei weitem größten Anteil der Kosten für den Ausbau des Fahrwassers zwischen Mannheim und der niederländischen Grenze hat Preußen getragen[1], welches in Deutschland mit 690 km Uferlänge beteiligt ist, während auf Hessen nur 156 km und unterhalb Mannheim—Ludwigshafen auf Bayern nur 9, auf Baden nur 8 km entfallen. Überdies liegen auf preußischem Gebiete besonders schwierige und für den Strombau kostspielige Strecken, vor allem das Binger Loch und der anschließende Stromlauf im Gebirge bis Coblenz. Die Vorteile der Rheinregulierung sind aber den preußischen Uferstädten in weit geringerem Maße zugute gekommen, als den nichtpreußischen. Die Strombauten auf der preußischen Strecke machten das oberrheinische Gebiet überhaupt erst der Großschiffahrt zugänglich und ermöglichten die glänzende wirtschaftliche Entwicklung, welche es seitdem genommen hat. Eine Zeitlang geschah dies sogar auf Kosten der preußischen Plätze des Mittel- und

---

[1] Bestimmte Vergleichszahlen sollen hier nicht genannt werden, weil es sehr unsicher ist, ob die für Preußen berechneten mit denjenigen Kostensummen kommensurabel sind, welche als Aufwand der übrigen Staaten in der Presse und Literatur sowie in den Jahresberichten der Rheinschiffahrtszentralkommission genannt werden. Die Tatsache der überwiegenden Belastung Preußens wird auch schwerlich bestritten werden. Die Rheinstrecke oberhalb Mannheim ist hier nicht in Betracht gezogen worden, weil sie erst seit einiger Zeit wieder eine Bedeutung als Wasserstraße gewonnen hat, und weil die dortigen Strombauten der Schiffahrt keinen wesentlichen Nutzen gebracht, nach anderer Meinung ihr sogar geschadet haben. Vgl. Arbeitsausschuß der Rheinschiffahrtinteressenten S. 56, 57 und „Der Rheinstrom pp." im Auftrage der Reichskommission zur Untersuchung der Rheinstromverhältnisse, herausgegeben vom badischen Zentralbureau für Meteorologie und Hydrographie, S. 240, Berlin 1889, Ernst & Dorn. Trotz der Neuanlage von Häfen in Karlsruhe, Kehl und Straßburg ist Mannheim bis heute noch der Hauptendpunkt der oberrheinischen Schiffahrt und der Brennpunkt nicht nur der Schiffahrts-, sondern auch der Handelsinteressen Badens.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Niederrheins, die früher als Umschlagsplätze eine größere Bedeutung hatten. Der Bericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt für 1871 enthält hierüber die interessante Betrachtung: bei einer Prüfung des Warenverkehrs der Rheinischen Häfen während der letzten drei Jahrzehnte ergebe sich im großen Ganzen eine fast ununterbrochen (also auch zur Zeit der Rheinzölle) fortschreitende Vermehrung der Gesamtbewegung und zugleich eine zunehmende „Verteilung" des Verkehrs auf alle schiffbaren Strecken des Rheinstromes. Der Verkehr sei in Wesel von 107 429 t im Jahre 1846 auf 74 457 t, in Cöln von 379 972 t im Jahre 1856 auf 242 790 t, in Coblenz von 116 181 t im Jahre 1843 auf 54 277 t gefallen, dagegen in Mannheim von 86 875 t im Jahre 1843 auf 401 806 t und in Ludwigshafen von 18 719 t im Jahre 1843 auf 156 041 t gestiegen; außerdem seien ganz neue Hafenplätze, Maxau, Gustavsburg und Oberlahnstein, entstanden[1]. Der in mehreren niederrheinischen Häfen entstandene Ausfall werde demnach durch die in anderen, besonders oberrheinischen Häfen eingetretene Verkehrszunahme mehr denn ausgeglichen. Übrigens seien nicht alle preußischen Rheinhäfen in ihrem Wasserverkehr zurückgegangen, wie der mit dem Rhein in Verbindung stehende Duisburger Hafen beweise.

Wenn auch in der Zeit nach 1871 der absolute Rückgang im Verkehr jener preußischen Rheinstädte aufgehört und ein neues Anwachsen stattgefunden hat, so ist doch die relative Überflügelung durch die oberrheinischen Plätze nicht nur bestehen geblieben sondern immer schärfer hervorgetreten. Diese Überflügelung zeigt sich selbst gegenüber dem wichtigsten preußischen Rheinhafen Duisburg—Ruhrort, der sich zu allen Zeiten einer ziemlich konstanten Entwicklung erfreute, in augenfälliger Weise.

Vergleicht man für den Zeitraum von 1860 bis 1905 die Verkehrszunahme in Cöln, in Duisburg—Ruhrort, in Mannheim—Ludwigshafen und in dem für die Verbindnng zwischen Rhein- und Seeschiffahrt wichtigsten niederländischen Seehafen Rotterdam, so ergibt sich für Cöln eine Zunahme um etwa das vierfache, von 248 143 t auf 1 194 983 t und für Duisburg—Ruhrort, wie schon erwähnt, um das 7,7 fache, von 1 995 438 auf 15 518 103 t; dagegen für Mannheim—Ludwigshafen eine 17 fache Steigerung

[1] Die Kommission war also damals, vier Jahre nach Beseitigung der Rheinzölle, durchaus anderer Ansicht wie Eberhard Gothein, der am 16. Februar 1907 in Mannheim behauptete: „Erst infolge dieser Freigebung des Wasserweges hat am Rhein eine starke Dezentralisation der Volkswirtschaft stattfinden können." Die Unrichtigkeit dieser Darstellung wird durch die mitgeteilten Zahlen bewiesen. Der Prozeß der Verteilung vollzog sich schon vor der Aufhebung der Flußzölle; er war die Folge des beginnenden Ausbaues der Wasserstraße.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

von 410 439 t auf 7 117 921 t und für Rotterdam eine 14,3 fache von 583 330 auf 8 379 922 Nettoregistertons[1].

Das Mißverhältnis in der Verkehrszunahme der preußischen Häfen zu derjenigen an dem oberen und unteren Binnenschiffahrtsendpunkt ist um so bemerkenswerter, als Cöln, Duisburg und Ruhrort seit Jahrhunderten Handelsplätze waren und die beiden letzteren vermöge ihrer Lage am Rande des Ruhrkohlenreviers eine bodenständige Industrie besaßen, während Mannheim zunächst eine künstliche Schöpfung gewesen ist und seine außerordentlichen Fortschritte — abgesehen von der Tüchtigkeit seiner Bewohner — nur dem Ausbau der Rheinwasserstraße verdankt; denn die industriellen Rohstoffe mußten in der Hauptsache zu Schiff dorthin gebracht werden. In Mannheim und Ludwigshafen liegt allerdings der Fall vor, daß die wirtschaftliche Enwicklung und die aus ihr resultierende Steigerung der Steuerkraft mit Sicherheit auf die Verbesserung einer natürlichen Wasserstraße zurückzuführen ist; im Gegensatz zu Duisburg und Ruhrort, wo dies Moment nur neben anderen wirksam war. Ebenso kann von Rotterdam gesagt werden, daß sein gewaltiger Verkehrsaufschwung die Folge der Strombauten gewesen ist, welche am Rhein und seinen Nebenflüssen im Schiffahrtsinteresse ausgeführt wurden. Ohne diese Schiffahrtsverbesserungen wäre die Vermittelung zwischen dem westdeutschen Wirtschaftsgebiete und dem Weltmarkte in viel höherem Maße den preußischen Staatsbahnen und den deutschen Nordseehäfen zugefallen. Rotterdam war im Jahre 1860 noch ein ziemlich unbedeutender Ort.

Die vorzugsweise Begünstigung der Endpunkte der Binnenschiffahrt durch die Stromverbesserungen ist an sich naturgemäß. In Rotterdam vereinigt sich der gesamte Verkehr des großen deutschen Rheingebietes mit dem Weltmarkte, soweit er sich der Binnenwasserstraßen bedient, abgesehen von den verhältnismäßig geringen Verkehrsmengen, welche auf Amsterdam und Antwerpen entfallen[2]. In Mannheim—Ludwigshafen anderseits vereinigt

---

[1] Bei Rotterdam sind einklarierte Seeschiffsräume verglichen, vgl. die Angaben im Preußischen Handelsarchiv 1861 und Deutschen Handelsarchiv 1906, sowie wegen der Umrechnung in britische Registertonnen für 1860 die Bemerkung bei Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung in den Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des geographischen Instituts, S. 361, Berlin 1903, Mittler. Für die Binnenhäfen sind Gewichtstonnen zu 1000 kg angegeben; bei Mannheim ist Rheinau, weil nicht zum Gemeindebezirk gehörig, außer Berechnung gelassen. Bei Duisburg ist der Hochfelder Hafen und der Industrieverkehr am Hochfelder Rheinufer mitberechnet. — In Mainz war die Verkehrszunahme von 1860—1905 etwas größer wie in Cöln, nämlich von 205 568 t auf 1 075 467 t ohne Gustavsburg.

[2] Nach dem Jahresberichte der Rheinschiffahrtszentralkommission für 1905

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sich der gesamte Verkehr des südwestdeutschen und schweizerischen Hinterlandes dieser Plätze. Der Umschlag ist hier besonders vorteilhaft, weil er sich ungefähr in der Verlängerung der Wasserstraße vollzieht und deshalb dem Wettbewerbe des reinen Eisenbahnverkehrs viel weniger unterliegt wie der Umschlag eines nicht am Schiffsendpunkte liegenden Platzes; denn dort bewegt sich der Umschlagsverkehr annähernd im rechten Winkel zur Wasserstraße, also auf einem Umwege, dem gegenüber der Eisenbahnverkehr auf der kürzeren Linie leichter konkurrieren kann[1].

Vergleicht man die gesamte Entwicklung aller deutschen und niederländischen Rheinhäfen, so ergibt sich bei den letzteren ein wesentlich günstigeres Bild. Der Verkehr stieg in den Jahren 1895 bis 1904 in Deutschland von 15 816 573 auf 35 314 239 t, also um 123 vom Hundert, in Niederland dagegen von 7 617 641 auf 17 773 645 t zu 1000 kg also um 133 vom Hundert[2]. Diese Erscheinung ist um so bemerkenswerter, als in jenem Jahrzehnt auf der viel längeren deutschen Rheinstrecke zahlreiche Häfen — es mag nur auf Straßburg, Kehl, Karlsruhe, Cöln, Düsseldorf, Duisburg und Rheinhausen hingewiesen werden — teils neu entstanden, teils in großem Maße erweitert worden sind, während in Niederland eine Vermehrung und Verbesserung der Binnenhäfen auch nicht annährend in gleichem Maße stattgefunden hat. Hiernach scheinen die Verkehrsvorteile aus der Verbesserung der Rheinwasserstraße den Niederlanden im höheren Maße zu Gute zu kommen als den deutschen Staaten.

Ähnliche Ungleichheiten zeigen sich auch bei den anderen gemeinsamen Strömen. Von der Elbstrecke oberhalb Entenwärder — unterhalb dieses Punktes ist der Fluß Seewasserstraße — entfallen beispielsweise auf Hamburg 30 km und auf Anhalt 108 km Uferlänge. Die Strombaulast ist für Anhalt größer als für Hamburg, während umgekehrt das Interesse an der Wasserstraße und der Nutzen von ihr für Hamburg ungleich bedeutender ist als für Anhalt. Der erstere Staat hat nur Handels- und Schiffahrtsinteressen, während diese Interessen in dem letzteren doch nur eine Nebenrolle spielen. Bei Anhalt fällt ferner das Mißverhältniß zwischen Fläche und

---

betrug in diesem Jahre der durch die Rheinschiffahrt vermittelte Güterverkehr mit Deutschland in Rotterdam 12 771 307 t, in Amsterdam 478 320 t und in den belgischen Häfen 4 435 580 t.

[1] Selbstverständlich haben hiermit nur die Grundrichtungen des Verkehrs bezeichnet werden sollen. Der Umschlagsverkehr geht in Wirklichkeit fächerförmig auseinander. Er ist einem Streukegel vergleichbar, dessen Achse in einem Falle rechtwinklig zur Wasserstraße, im anderen Falle in ihrer Verlängerung liegt.

[2] Vgl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1906 S. 377.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Uferlänge in die Augen; es hat bei 2347 qkm an der Elbe 108 und an der Saale 49 km Uferlänge zu unterhalten. Ein näheres Eingehen auf die Verkehrsentwicklung würde auch für das Elbgebiet zu dem Ergebnis führen, daß die Vorteile der Stromverbesserung, die ganz überwiegend, nämlich für 816 km Uferlänge, dem preußischen Staate zur Last fiel, mehr den nichtpreußischen Elbhäfen an den oberen und unteren Schiffahrtsendpunkten zu Gute gekommen sind, als den in der Mitte gelegenen preußischen Plätzen, insbesondere der Stadt Magdeburg.

Die Vorteile aus der Verbesserung einer gemeinsamen natürlichen Wasserstraße kommen also den einzelnen Staaten in sehr verschiedenem, im voraus nicht immer zu berechnendem Maße, und keineswegs immer in dem Maße der Beteiligung an den Strombaulasten zugute; sie erstrecken sich auch über Staaten, die zwar im Verkehrsgebiete des Stromes liegen und ihn durch Umschlag mittelbar benutzen, aber nicht an ihn grenzen und deshalb keine Strombaukosten tragen. Nun kann allerdings derjenige Staat, welcher einen im Verhältnis zu seinen Aufwendungen geringeren Nutzen aus der Stromverbesserung zieht, hieraus keinen Anlaß zur Klage entnehmen, sofern er nur eine annährende Sicherheit dafür hat, daß sein Kostenanteil in entsprechend gesteigerten Steuerleistungen seiner Staatsangehörigen Deckung findet; er kann sich in diesem Falle über das Mißverhältnis zwischen Lasten und Vorteilen hinwegsetzen und braucht anderen Uferstaaten oder Nichtuferstaaten ihren etwaigen höheren Nutzen nicht zu mißgönnen. Aber jene Sicherheit wird kaum jemals vorhanden sein; es handelt sich hier um wirtschaftliche Werte und Zusammenhänge, die der exakten Feststellung unzugänglich sind, um Meinungssachen. Jedenfalls ist die Tatsache zu verzeichnen, daß die Verbesserung gemeinsamer Wasserstraßen zum Schaden der nationalen Verkehrsinteressen auf außerordentliche Schwierigkeiten stößt, die nicht vorhanden sein könnten, wenn jeder der beteiligten Staaten die Überzeugung hätte, daß er für seinen Anteil an den Baukosten durch eine entsprechende Steigerung des Wohlstandes, der Steuerleistungen und der sonstigen Staatseinnahmen auf seinem Gebiete schadlos gehalten würde. Es braucht nur an die Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg, an die Kanalisierung des Mains zwischen Offenbach und Aschaffenburg und an die Kanalisierung des Neckars von Heilbronn abwärts erinnert zu werden. Im letztern Falle ist dem Vernehmen nach von Baden die Bedingung gestellt worden, daß Württemberg die Kosten der Kanalisierung auch auf badischem Gebiete tragen solle — was darauf hindeuten würde, daß Baden die Theorie von dem finanziellen Ausgleich der Wasserbaukosten durch Steigerung der Steuerleistungen und sonstigen Staatseinnahmen hier nicht als anwendbar erachtet. Noch größere Schwierig-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

keiten werden sich wahrscheinlich der Anwendung dieser Theorie entgegenstellen, wenn es sich einmal um die Schiffbarmachung oder die Wiederherstellung der Schiffbarkeit des Rheins zwischen Straßburg und Basel und zwischen Basel und dem Bodensee handeln wird. Auch bei dem Ausbau der Saale von Creypau abwärts, welcher wahrscheinlich im Falle des Anschlusses von Leipzig an diese Wasserstraße notwendig werden wird, könnte jene Theorie in Widerstreit mit der Wirklichkeit geraten[1].

Das Ergebnis dieser Untersuchungen ist dahin zusammenzufassen, daß die Ungleichmäßigkeit in der Verteilung der Wasserstraßen und Häfen über das Staatsgebiet weder durch die angeblich universale Wirkung des Umschlagsverkehrs noch durch die vermeintliche kompensatorische Beziehung zwischen Wasserbaukosten und Steigerung der Staatseinnahmen ausgeglichen wird, daß also die Voraussetzungen für die Anwendung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips auf Wasserstraßen und Häfen nicht gegeben sind.

Ihre Behandlung als freies Genußgut kann auch durch die Vergleichung mit anderen Verkehrsanstalten nicht gerechtfertigt werden. Wenn es richtig wäre, daß die Behandlung der Wasserstraßen als freies Genußgut sich durch Anwachsen der Steuerkraft und der Staatseinnahmen bezahlt macht, so könnten die finanzpolitischen Schlußfolgerungen aus dieser Erfahrungstatsache gerechterweise nicht auf die Schiffahrtswege beschränkt bleiben. Die günstige Wirkung, welche die Abgabenfreiheit der Wasserstraßen auf die wirtschaftliche Entwicklung der beteiligten Gebiete ausübt, beruht auf nichts anderem als auf der Verbilligung der Frachten um diejenigen Summen, welche der Staat zur Verzinsung der Wasserbaukosten und zur Deckung des Unterhaltungsaufwandes ausgiebt und von den Benutzern der Schiffahrtswege nicht wieder einzieht. Die gleiche günstige Wirkung ließe sich innerhalb des ganzen Schienenstraßennetzes dadurch erzielen, daß der Staat darauf verzichtet, die Bau- und Unterhaltungskosten des Bahnkörpers herauszuwirt-

[1] In den bisherigen Ausführungen sind nur solche Fälle erwähnt worden, wo durch die Verlängerung der Wasserstraße in der Richtung nach oben der den Mittel- und Unterlauf besitzende Staat einen Teil der bisherigen Verkehrsvorteile verliert oder zu verlieren fürchtet. Es kommt aber auch der umgekehrte Fall vor, wo das Unterbleiben dieser Verlängerung den Unterlieger hindert, die wirtschaftlichen und finanziellen Früchte seiner Strombautätigkeit zu ernten. Beispiele hierfür sind die Weichsel und die Memel, deren Verkehr sich solange nicht entsprechend entfalten kann, bis die auf russischem Gebiete liegenden oberen Flußstrecken ebenfalls für die Schiffahrt ausgebaut worden sind. Die preußischen Teile des Unterlaufes dieser Ströme sind zu kurz, um einen bedeutenden Verkehr entwickeln zu können, und ermangeln der geeigneten Schiffahrtsendpunkte, wie sie etwa in Warschau und Kowno sich darbieten würden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schaften, und nur die Deckung der Betriebskosten der Tarifbildung zugrunde legt. Die Frachtverbilligung auf den Eisenbahnen würde ebenso die Entwicklung des Wohlstandes und der Steuerkraft beschleunigen, nur in einer viel umfassenderen und gleichmäßigeren Weise[1]. Es wird freilich nicht leicht eine Regierung und eine Volksvertretung geben, welche das Vertrauen dazu hat, daß die einer solchen Frachtermäßigung zu opfernden Teile der Eisenbahnrente wirklich durch das Medium der Wohlfahrtssteigerung und einer tadellosen Steuerverfassung wieder als Mehreinnahme an einer anderen Stelle des Staatshaushaltes zum Vorscheine kommen wird — ganz abgesehen davon, daß dieser Umbildungsprozeß von Eisenbahnrente in Steuerleistung sicherlich erhebliche Zeit erfordert, während welcher eine sehr empfindliche finanzielle Lücke bestehen bliebe. Die Scheidung zwischen den Selbstkosten des Eisenbahnkörpers und den Betriebskosten würde, wenn auch bei der praktischen Durchführung einige Zweifel auftauchen können, doch auf unüberwindliche Schwierigkeiten nicht stoßen. Die einmalige, wahrscheinlich sehr bedeutende Tarifermäßigung würde für die Eisenbahnfrachtinteressenten einen dauernden Gewinn selbst in dem Falle bedeuten, wenn für den Betrieb nicht das Gebührenprinzip aufgestellt, sondern das Erwerbsprinzip beibehalten werden sollte. Denn das Anwachsen der Einnahmen durch Tariferhöhungen wäre auch für die Zukunft sehr unwahrscheinlich; Überschüsse über die Betriebskosten würden nur durch Zunahme des Verkehrs und Verbesserungen im Betriebe zu erwarten sein[2].

Im Grunde genommen ist die Nutzanwendung des Gedankens, daß die der wirtschaftlichen Entwicklung dienende Staatstätigkeit sich mittelbar durch Hebung der Steuerkraft bezahlt macht, nicht auf Wasserstraßen und Eisenbahnen beschränkt. Man könnte mit ungefähr der gleichen Begündung auch für andere Staatsanstalten mit volkswirtschaftlichen Aufgaben —

---

[1] Wenn der Arbeitsausschuß der Rheinschiffahrtsinteressenten S. 108 sagt: „In ihrer direkten Wirkung auf die Staatsfinanzen lassen sich Eisenbahn und Schiffahrt miteinander nicht vergleichen", so kann das als richtig zugegeben werden. Hier handelt es sich aber um die indirekte, auf dem Umwege über die Steuerkraft eintretende Wirkung, und hinsichtlich ihrer ist der Vergleich nicht nur zulässig, sondern unausweichlich. Es bestehen da höchstens graduelle Unterschiede, insofern Wasserstraßen in der Regel eine stärkere Förderung des Wirtschaftslebens bringen. Daraus kann aber keine Folgerung in der Richtung gezogen werden, daß man die Steigerung der Steuerkraft durch Eisenbahnen bei der finanziellen Behandlung dieser Verkehrsanstalt außer Betracht ließe und nur bei den Wasserstraßen berücksichtigte.

[2] Vgl. die Ausführungen S. 80 und die Andeutung einer Berechnung in der Tabelle S. 81.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

etwa für Post und Telegraph — die teilweise oder gänzliche Gebührenfreiheit verlangen.

Die Zulässigkeit des Vergleichs zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen in bezug auf die finanzielle Behandlung beider ist allerdings vielfach bestritten, und zwar gerade mit dem Hinweise auf das Betriebsmoment, welches einem solchen Vergleiche hindernd entgegegenstehe. Bei den Eisenbahnen dürfe und müsse der Staat auf die Erzielung von Einnahmen Bedacht nehmen, weil er das „Risiko des Betriebes" zu tragen habe; bei den Wasserstraßen stehe ihm eine solche Rechtfertigung nicht zur Seite, denn die von ihm geforderten Schiffahrtsabgaben seien „eine risikofreie Verkehrssteuer"[1].

Diese Begründung hat zunächst den Mangel, daß sie nur auf Eisenbahnen mit Reinüberschüssen, nicht aber auf solche Eisenbahnen paßt, die nur die Selbstkosten einschließlich der Kapitalverzinsung decken oder einen noch geringeren Ertrag abwerfen, also tatsächlich, wenn auch unfreiwillig, nach dem Gebührensystem bewirtschaftet werden. Denn als Risikoprämie würden doch keinesfalls alle Eisenbahneinnahmen, sondern nur die über volle Selbstkostendeckung hinaus erzielten Gewinne aufgefaßt werden können. Der Hinweis auf das Betriebsrisiko würde also keinesfalls gegen Schiffahrtsabgaben an sich zu verwerten sei; er würde nur für die Anwendung des Erwerbsprinzips auf Eisenbahnen und gegen dessen Übertragung auf Wasserstraßen sprechen, ohne die Behandlung der letzteren nach dem Gebührenprinzip auszuschließen. Aber abgesehen hiervon sind auch die tatsächlichen Voraussetzungen jenes Gedankenganges nicht oder doch nur in sehr beschränktem Sinne zutreffend. In Deutschland ist das Eisenbahnbetriebsrisiko unter der Herrschaft des Staatsbahnsystems, in Anbetracht des damit verbundenen Betriebsmonopols, in Ermangelung jedes inländischen Eisenbahnwettbewerbes und mit Rücksicht auf das Staatseigentum an den Wasserstraßen ein verhältnismäßig eng begrenztes. Die Einnahmen der Staatseisenbahnen — der preußischen wenigstens[2] — sind in der Hauptsache nur von der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes abhängig; sie werden beeinflußt durch die Bewegung der Löhne und Materialpreise in den Ausgaben, des Handels und der Produktion in den Einnahmen. Die in dieser Entwicklung eintretenden Schwankungen machen sich bei den Reinerträgen der Eisenbahn fühlbar, aber nicht mehr als bei anderen Einnahmequellen des Staates, bei Domänen,

[1] Vgl. u. a. Vortrag des Dr. Behrend in der Dresdener Protestversammlung am 18. Januar 1907.

[2] Die kleinen Eisenbahnsysteme können freilich durch Tarif- und sonstige Verwaltungsmaßregeln der größeren in ihren finanziellen Ergebnissen beeinflußt werden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Forsten und Steuern. Bei den Wasserstraßen und Häfen fallen die Schwankungen in den Löhnen und Materialpreisen zwar weniger ins Gewicht, weil hier der Betrieb und die Unterhaltung eine geringere Rolle spielen. Aber die Einnahmen aus den Schiffahrtsabgaben richten sich ebenfalls nach dem Verkehr, und dieser ist auf den Wasserstraßen Störungen durch Naturereignisse — Niedrigwasser, Hochwasser und Eisgang —, durch Unfälle und Instandsetzungsarbeiten viel mehr ausgesetzt wie auf der Eisenbahn. Hieraus ergeben sich bedeutende Schwankungen im Verkehr und in den Einnahmen. Das Risiko bezüglich der Einnahmen ist also bei den Wasserstraßen und Häfen kaum geringer sondern eher größer als bei den Eisenbahnen. Die Erfahrung hat bewiesen, daß derjenige, welcher eine Wasserstraße oder einen Hafen baut mit der Absicht, seine Unkosten durch Schiffahrtsabgaben zu decken, ein großes Wagnis übernimmt. In den sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts hat man sich vergebens bemüht, das Privatkapital für den Bau des Nordostseekanals heranzuziehen; auch die Zulassung eines Gewinnes aus Schiffahrtsabgaben in Art. 54 der Verfassung für Privatkanäle bot keinen genügenden Anreiz. Bei fast allen Wasserstraßen- und Hafenprojekten der letzten 25 Jahre haben Regierung und Volksvertretung die Absicht der Selbstkostendeckung durch Abgaben ausgesprochen; das Ziel ist aber in keinem einzigen Falle erreicht worden. Die finanzielle Bedeutung der Enttäuschungen, welche auf diesem Gebiete eingetreten sind, ist aus der noch mitzuteilenden Übersicht der Einnahmen und Ausgaben von Wasserstraßen und Häfen erkennbar. Auch bei den Gemeindeverbänden, welche dem preußischen Staate gewisse Mindesterträge an Schiffahrtsabgaben aus den durch Gesetz vom 1. April 1905 bewilligten Wasserstraßen gewährleistet haben, ist diese Bürgschaft keineswegs als eine „risikofreie" angesehen worden; die entgegengesetzte Auffassung ist in den damaligen Verhandlungen deutlich zum Ausdruck gekommen[1]. Übrigens hat auch der Abgabengegner Lotz das Vorhandensein eines Wagnisses bei der Selbstkostendeckung durch Schiffahrtsabgaben anerkannt[2].

Unrichtig ist schließlich aber auch die Annahme, daß das Betriebsmoment bei den Wasserstraßen und Häfen keine Rolle spiele und nur bei den Eisenbahnen in Betracht komme. Betrieben werden nicht nur Häfen mit ihren zahlreichen Lösch- und Ladevorrichtungen, Lagerhäusern und Gleisanlagen, sondern auch Kanäle und kanalisierte Flüsse mit Hebewerken, Schleusen und

---

[1] Vgl. Hannoverscher Provinziallandtag, Sitzung vom 23. Februar 1906, Abg. Tramm. Rheinischer Provinziallandtag, Sitzung vom 14. Februar 1906, Abg. Krawinkel.

[2] Einleitung zu Bd. LXXXIX der Schrift des Vereins für Socialpolitik S. XIV.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wehren[1]. Auf einer ganzen Reihe von Wasserstraßen, auf dem Teltowkanal, dem Elbe—Trave-, dem Kaiser-Wilhelmkanal und dem oberen Main, wird aber schon jetzt die Schleppkraft von der Verwaltung gestellt; für den im Bau begriffenen Kanal zwischen Hannover und dem Rhein, für die zu kanalisierende Lippe sowie für die zugehörigen Anschlußkanäle ist das Schleppmonopol des Staates gesetzlich begründet[2]. Insoweit also aus einer staatlichen Betriebstätigkeit und aus dem damit verbundenen Wagnis eine Rechtfertigung für die Anwendung des Erwerbsprinzips auf Verkehrsanstalten herzuleiten ist, würde dieses Prinzip auch für einen großen Teil der Wasserstraßen und Häfen begründet sein.

Nur der Vollständigkeit halber sei hier noch erwähnt, daß man als Grund für die Abgabenfreiheit der Wasserstraßen auch ihren angeblichen Beruf, die Tarifpolitik der Eisenbahnen regulierend und mäßigend zu beeinflussen, geltend gemacht hat. Es ist ohne weiteres klar, daß in diesem Gesichtspunkte ein Anachronismus liegt. Er mag in Deutschland zur Zeit der Privatbahnen eine praktische Bedeutung gehabt haben und für Länder wie Frankreich oder Niederland noch heute besitzen. In Deutschland, wo Eisenbahnen und Wasserstraßen Staatseigentum sind, ist er gegenstandslos.

§ 7. Berechtigung des Gebühren- und Erwerbsprinzips für Schiffahrtsanstalten und Eisenbahnen.

Wenn hiernach entscheidende Gründe für die differenzielle Behandlung von Eisenbahnen und Wasserstraßen nicht vorliegen, so entsteht weiter die Frage, ob die Gleichstellung beider auf der Grundlage des Gebühren- oder Erwerbsprinzips stattfinden soll. Da die Anwendung des letzteren eine Verkehrsbesteuerung in sich schließt, so handelt es sich am letzten Ende darum, ob der Verkehr auf Eisenbahnen und Wasserstraßen nach staatswirtschaftlichen Grundsätzen als geeignetes Steuerobjekt anzusehen ist oder nicht. Bezüglich der Wasserstraßen hat die Reichsverfassung erklärt, daß ihr Verkehr für privates, oder, genauer gesagt, für nicht staatliches, Kapital ein Gegenstand erwerbswirtschaftlicher, auf Gewinn gerichteter Tätigkeit sein darf. Darin liegt die Anerkennung der Tatsache, daß die öffentlichen Verkehrsinteressen,

---

[1] In manchen Häfen, z. B. in Frankfurt, betreibt die Hafenverwaltung selbst Lagerhäuser, in anderen, z. B. Duisburg und Cöln, die Gleisanlagen; in Hamburg besorgt sie das Lösch- und Ladegeschäft mit städtischen Arbeitern. Seehäfen haben oft auch Schleusen.

[2] Wo, wie auf dem Main und dem Kaiser Wilhelmkanal, kein Schleppzwang besteht, ist das Risiko der Verwaltung natürlich noch größer wie auf den Wasserstraßen mit Schleppmonopol.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

welche der Gesetzgeber in erster Reihe wahrzunehmen hatte, mit einer solchen Gewinnerzielung nicht grundsätzlich unvereinbar sind. Ist sie aber zulässig für private Unternehmungen, so kann sie für den Staat als Eigentümer und Verwalter von Wasserstraßen und Häfen und als höchsten Vertreter aller öffentlichen Interessen, welchen auch die erzielten Reinerträge aus Schiffahrtsabgaben nutzbar gemacht werden würden, nicht durchaus unzulässig sein.

Indessen ist die Frage der Anwendung des Erwerbsprinzips auf die Wasserstraßen und Häfen des Staates für Deutschland insofern ohne praktische Bedeutung, als eine dahin gehende Forderung bisher von keiner politischen Partei, auch nicht von dem äußersten Flügel der agrarischen Rechten, aufgestellt worden ist. Im Gegenteil hat der preußische Landtag in § 19 des Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905, welcher die Abgabenerhebung für natürliche Wasserstraßen verallgemeinert, das Gebührenprinzip mit den Worten:

> „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 Schiffahrt gemacht hat."

im Rahmen der Vorschriften des Art. 54 der Reichsverfassung ausdrücklich anerkannt.

Eine Untersuchung darüber, ob das Erwerbsprinzip bei den Eisenbahnen staatswirtschaftlich berechtigt ist oder nicht, würde hier zu weit führen[1]. Es genügt die Feststellung der Tatsache, daß die Parität zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen auch nach Durchführung des in jenem preußischen Gesetze aufgestellten verkehrspolitischen Programms noch keineswegs hergestellt sein würde — wenigstens nicht in Preußen, wo die Staatsbahnen einen Reingewinn für allgemeine Staatszwecke liefern, der sich seit langer Zeit alljährlich auf Hunderte von Millionen beläuft und im Staatshaushalt für absehbare Zeit nicht entbehrlich ist. Deshalb ist auch die Frage, welche Folgen sich aus der Verwirklichung des Gebührenprinzips für alle Staatsverkehrsanstalten, Eisenbahnen und Wasserstraßen, hinsichtlich ihrer Beteiligung

[1] Beiläufig mag darauf hingewiesen werden, daß die großen Gemeindeverwaltungen vielfach die örtlichen Verkehrsunternehmungen ebenfalls als Finanzquellen behandeln und durch Erzielung von Reingewinnen den Verkehr für ihre Zwecke besteuern. Frankfurt a. M. z. B. hatte aus den selbstbetriebenen städtischen Straßenbahnen 1904 einen Reinüberschuß von 983 156 Mk. und Berlin erhob von der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft 1905 an Abgaben 3 339 349 Mk. Man sieht hieraus, daß die kommunale und staatliche Verkehrspolitik sich in der Frage der Verkehrsbesteuerung kaum unterscheiden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

an den Verkehrsaufgaben des deutschen Wirtschaftslebens ergeben würden, ohne praktisches Interesse. Aber soviel ist ohne weiteres klar, daß die von dem Oberbürgermeister in Mannheim erstrebte energische Ermäßigung der Eisenbahntarife, mit oder ohne gleichzeitige Einführung der Schiffahrtsabgaben auf den bisher abgabefreien Wasserstraßen, die Einflußzone der letzteren, ihr Umschlagsgebiet, stark einschränken würde. Die Schiffahrtsabgaben spielen dabei keine wesentliche Rolle, weil sie absolut und im Vergleich mit der Fracht zu unbedeutend sein würden [1].

Schumacher hat in seinem Referat vor dem Verein für Socialpolitik in Mannheim am 25. September 1905 den Versuch gemacht, die Wirkungen zahlenmäßig zu veranschaulichen, welche die paritätische Behandlung von Eisenbahnen und Wasserstraßen nach dem Gebührenprinzip auf die Gestaltung der Eisenbahntarife haben könnte. Er hat berechnet, daß die Durchschnittsfracht für das tkm von 3,55 Pfg. auf fast 2 Pfg. und die Wagenladungsfracht von 2,61 Pfg. auf etwa 1,1 Pfg. herabgesetzt werden könnte. Wenn man den Schumacherschen Gedankengang akzeptiert, würde man nach den Ergebnissen des Betriebsjahres 1905 für die preußisch-hessischen Staatsbahnen dahin gelangen, daß die Frachtbelastung für ein tkm der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs sich von 3,55 Pfg. auf 1,73 Pfg., also etwa auf die Hälfte verringern ließe. Diese Zahlen ändern sich in 3,67 Pfg. und 1,90 Pfg., wenn man die gesamte Güterbeförderung, einschließlich der Beförderung von Tieren, Postgut, Militärgut und sonstigen Gegenständen in Betracht zieht [2].

Derartige Berechnungen können freilich nur eine ungefähre Anschauung geben; einen praktischen Wert können sie nicht beanspruchen, weil sie zum Teil auf zweifelhaften und tatsächlich bestrittenen Annahmen sich aufbauen, namentlich hinsichtlich der Höhe des Reinüberschusses, seiner Entstehung aus dem Güterverkehr und der Deckung des Aufwandes für den Personenverkehr aus dessen Einnahmen. Außer Betracht gelassen ist bei jener arithmetischen Ermittelung ferner die Einwirkung, die eine so bedeutende Tarifermäßigung auf den Eisenbahnverkehr haben würde. Er würde sicherlich sehr erheblich steigen, teils aus sich heraus, teils auf Kosten der Wasserstraßen, und ent-

---

[1] Vgl. oben S. 37. Die Rheinschiffahrtsabgaben für Kohlen von Duisburg nach Mannheim würden etwa 7—8 Pfg. auf die Tonne ausmachen. Es ist klar, daß eine Änderung des Rohstofftarifes der Eisenbahnen wegen eines so geringen Frachtunterschiedes überhaupt nicht vorgenommen werden würde. Wenn es hier zu einer Tarifermäßigung kommt, so würde sie wahrscheinlich viel stärker sich fühlbar machen.

[2] S. umstehende Tabelle.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Aufstellung der Berechnung ist folgende:

1 Des Etats Kapitel	Titel	Position	2 Bezeichnung	3 Geleistete **Tonnenkilometer** im ganzen (Betriebsbericht für 1905 S. 179) tkm	4 **Einnahme** im ganzen Mk.	5 **Reinüberschuß der Eisenbahnverwaltung** (rechnungsmäßiger Überschuß abzüglich der zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld aufgewendeten Beträge) — Etat der Eis.-Verw. für 1907, Beil. C, Sp. 8. Mk.	6 Hiernach beträgt a) die Einnahme (Sp. 4) auf 1 tkm (Sp. 4)/Sp. 3 Pfg.	7 b) der Reinüberschuß (Sp. 5) auf 1 tkm Sp. 5/Sp. 3 Pfg.	8 Bei Verwendung des ganzen Reinüberschusses zu Tarifermäßigungen im Güterverkehr würde sich die **Einnahme für 1 tkm vermindern auf** Pfg.
			Güterverkehr.						
23	2	1	Eilgut, einschl. Fahrzeuge aller Art	282 778 407	44 033 288				
"	"	2	Frachtgut, einschl. Fahrzeuge aller Art	30 048 765 684	1 033 198 646				
"	"	6	Leichen	5 819 993	596 167				
			Zus.: Güterbeförderung des öffentl. Verkehrs . . .	30 337 364 084	1 077 828 101	552 246 000	3,55	1,82	1,73
"	"	5	Tierbeförderung	417 354 816	31 166 477				
"	"	3	Postgut	6 862 134	1 317 055				
"	"	4	Militärgut	54 562 560	3 776 525				
"	"	7	Frachtpflichtiges Dienstgut .	388 382 047	4 898 735				
"	"	8	Nebenerträge	—	27 262 281				
			Insgesamt Einnahmetitel 2	31 204 525 641	1 146 249 174	552 246 000	3,67	1,77	1,90

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sprechend höhere Einnahmen bringen, von welchen es fraglich bleibt, inwieweit sie durch das Anwachsen des Betriebsaufwandes und notwendig werdende Erweiterungs- oder Neubauten absorbiert werden würden. Es ist also unsicher, ob jene Tarifermäßigung wirklich die Selbstkostendeckung zur Folge hätte.

Aber auch wenn für die Eisenbahnen das Erwerbsprinzip beibehalten und nur für die Wasserstraßen das Gebührenprinzip verwirklicht oder vielmehr verallgemeinert wird, muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß auf den in Betracht kommenden Wasserstraßen und innerhalb ihres Umschlagsgebietes das gegenseitige Verhältnis beider Verkehrsanstalten sich zuungunsten der Wasserstraße verschiebt, wenn auch vielleicht in einer praktisch kaum fühlbaren Weise — es sei denn, daß der Ertrag der Schiffahrtsabgabe zur Ausführung neuer Verbesserungen dient, deren wirtschaftlicher Nutzen den Wert der Belastung erreicht oder übersteigt.

Vom Standpunkte der wirtschaftlichen Gerechtigkeit müßten solche Verschiebungen eben ertragen werden, und die Unterscheidung zwischen Schiffahrtsabgaben für Wasserbauten der Vergangenheit und der Zukunft ist von diesem Standpunkte aus grundsätzlich nicht zulässig, so sehr sie auch politisch ins Gesicht fallen mag.

Übrigens ist eine derartige Trennung aus verschiedenen Gründen häufig undurchführbar. Man kann den Tag bestimmen, von welchem ab ein neuer Kanal dem Verkehr zur Verfügung gestellt und hiermit volkswirtschaftlich nutzbar gemacht wird; obwohl auch dabei Übergänge und Zwischenphasen vorkommen[1]. Aber die Vorteile, welche aus dem Ausbau natürlicher Wasserstraßen und Häfen entspringen, treten im Verlaufe einer oft langjährigen Bauzeit ganz allmählich in die Erscheinung. Die Verhältnisse können beispielsweise so liegen, daß eine Mehrtiefe geschaffen werden soll, die nach und nach stufenweise eintritt, oder es handelt sich um einen längeren Stromlauf, dessen Fahrwasser nur auf einzelnen Strecken verbesserungsbedürftig ist und verbessert wird; die einzelnen Strecken haben unter Umständen, namentlich auch am Rhein, eine selbständige Verkehrsbedeutung. Die Ausführung des Bauprogramms, welches für die Verbesserung der 330 km langen preußischen Rheinstrecke unterhalb Bingen im Jahre 1879 mit einem Kostenanschlage von 22 Millionen Mark aufgestellt worden war, hat etwa 30 Jahre erfordert. Die Verbesserungen der märkischen Wasserstraßen, für welche durch die Anleihegesetze vom 12. März 1879, vom 9. Juli 1886 und vom

[1] Der Dortmund—Ems-Kanal hatte im ersten Jahre nach seiner Betriebseröffnung nicht die volle Fahrtiefe.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

6. Juni 1888 zusammen 21 027 000 Mk. flüssig gemacht wurden[1], sind in den einzelnen Teilen des weit verzweigten Netzes von fast 1 200 km Gesamtlänge nach und nach ausgeführt worden und waren teilweise längst vollendet, als im Jahre 1891 die Erhöhung der Schiffahrtsabgaben, welche nach einem im Jahre 1879 gefaßten Beschlusse die Gegenleistung für jene Verbesserungen bilden sollte, gleichzeitig für das Gesamtnetz in Kraft trat.

Die partielle Einführung von Abgaben oder — was in diesem Zusammenhange dasselbe bedeutet — von Abgabenzuschlägen für einzelne bereits verbesserte Teilstrecken eines im Ausbau begriffenen Schiffahrtsweges oder Wasserstraßennetzes würde zu großen praktischen Unzuträglichkeiten für den Verkehr sowohl als auch für die Verwaltung führen und kann deshalb nicht ernstlich in Betracht kommen. Infolgedessen haftet der Charakter des Nachträglichen denjenigen Schiffahrtsabgaben, welche für die Verbesserung natürlicher Wasserstraßen erhoben werden sollen, bis zu einem gewissen Grade immer an, insofern die durch Abgaben zu entgeltenden Vorteile mehr oder weniger schon vorher der Schiffahrt zugute gekommen waren.

In Preußen hat man vielfach nach der Verbesserung natürlicher und nach der Erbauung künstlicher Wasserstraßen für eine Reihe von Jahren keine oder ermäßigte Abgaben erhoben, um dem Verkehr zunächst eine gewisse Zeit für seine erste Entwicklung und Erstarkung zu lassen. Das erstere System wurde bei den Kanalisierungen des Mains und der Fulda, das letztere bei dem Dortmund—Ems-Kanal angewandt. Es wäre offenbar unbillig, hier die Abgabenerhebung deshalb zu bekämpfen, weil sie das Entgelt für Aufwendungen der Vergangenheit bildet. In derartigen wirtschaftlich-praktischen Fragen läßt die Scheidung zwischen Vergangenheit und Zukunft sich mit logischer Schärfe überhaupt nicht durchführen. Wenn daher diese Unterscheidung sich als geeignete Grundlage für die künftige Lösung der Abgabenfrage erweisen sollte, so würde ein befriedigendes Ergebnis doch nur im Kompromißwege gefunden werden können.

Wenn auch theoretisch die Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten durch Schiffahrtsabgaben zur Deckung früherer Wasserbaukosten möglicherweise vermindert werden würde, so beruht doch die mehrfach aufgestellte Behauptung, es sei bei der Einführung von Schiffahrtsabgaben darauf abgesehen, die Eisenbahnen vor dem Wettbewerbe der Schiffahrt zu schützen und ihnen die

[1] Vgl. die dem preußischen Landtage vorgelegte Regierungsdenkschrift über die Verbesserung der großen Ströme vom Oktober 1879 Drucks. des Abgeordn.-Hauses Session 1879/80 Nr. 24; insbesondere S. 58, 59.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Hochhaltung ihrer Tarife zu ermöglichen[1], auf einer Verkennung der Sachlage. Diese Behauptung steht im Widerspruch mit der geschichtlichen Entwicklung der Abgabenfrage, deren Ausgangspunkt keineswegs in finanziellen Interessen der Eisenbahnverwaltung beruhte, und sie zeugt von unzutreffender Beurteilung der maßgebenden wirtschaftlichen Momente. Wenn die Eisenbahn in einen Wettbewerbskampf mit der Schiffahrt eintreten wollte, wären die Schiffahrtsabgaben ein recht ungeeignetes Mittel; sie schlagen viel zu wenig zu Buch, als daß sie einen merklichen Einfluß auf die Verteilung der Transporte zwischen beiden Verkehrsanstalten üben könnten. Ein solcher Kampf würde in wirksamer Weise nicht durch Hochhalten der Eisenbahntarife, sondern durch ihre Herabsetzung zu führen sein, wie er tatsächlich auch zur Zeit der Privatbahnen geführt worden ist. Daß derartige Tarifmaßregeln nicht notwendigerweise mit finanziellen Opfern für die Eisenbahnen verknüpft sind, sondern unter Umständen bedeutende Mehreinnahmen bringen können, ist eine bekannte Binsenwahrheit; es sei hier nur an die finanziellen Erfolge des in den neunziger Jahren eingeführten und dann wiederaufgehobenen Getreidestaffeltarifs erinnert. Die Eisenbahnen haben oft ein größeres Interesse an der Ermäßigung als an der Hochhaltung der Tarife.

Aber auch ganz abgesehen von der Frage des finanziellen Ergebnisses scheint doch die Psychologie der Eisenbahnverwaltungen von demjenigen sehr verkannt zu werden, welche ihnen ein grundsätzliches Streben nach Festhaltung hoher Tariffätze unterstellen. Man wird im allgemeinen viel eher das Gegenteil voraussetzen dürfen, weil es in der Natur der Verhältnisse liegt, daß jede große Betriebsleitung — nicht nur diejenige einer Verkehrsanstalt — auf Erweiterung ihres Wirkungskreises, ihres Tätigkeitsbereiches, ihrer Produktion bedacht ist, schon um die Generalunkosten möglichst zu vermindern. Dies jedem Großbetriebe innewohnende, mit seiner wirtschaftlichen Eigenart untrennbar verbundene expansive Streben ist auch bei den Staatseisenbahnen in einer Reihe von Tarifermäßigungen zum Ausdruck gekommen und wird in Zukunft weiter wirksam sein. Daß die Entwicklung der Eisenbahnen zu höheren Verkehrsleistungen auf die Verhältnisse der Wasserstraßen einen wesentlichen Einfluß üben muß, ist richtig; die Aufgabe besteht eben darin, das Gleichgewicht beider Verkehrsanstalten durch entsprechende Steigerung der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen aufrecht zu halten und zu diesem Zwecke neue Grundlagen für die Finanzierung künftiger Schiffahrtsverbesserungen zu finden.

Die tatsächliche Wettbewerbsstellung von Eisenbahnen und Wasserstraßen

[1] Gothein in der Mannheimer Versammlung vom 16. Februar 1907 u. a. m.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

braucht also durch die Einführung von Schiffahrtsabgaben nicht notwendig geändert zu werden[1].

Im übrigen hat der Streit über die Schiffahrtsabgaben von neuem gezeigt, wie unrichtig die gegenseitigen Beziehungen der beiden großen Verkehrsanstalten in weiten Kreisen beurteilt werden.

In Dresden hat am 18. Januar 1907 der österreichische Regierungsrat Rosche im Eingange seiner Rede, welche der Agitation gegen die Verkehrspolitik des größten deutschen Bundesstaates dienen sollte, darauf hingewiesen, die Tatsache seiner Anwesenheit als Vertreter der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer sei „ein Beweis dafür, daß Eisenbahn und Schiffahrt nicht notwendigerweise einander gegenüberstehen müssen." Professor Lotz hat in der Einleitung zum 89. Bande der Schriften des Vereins für Socialpolitik Seite XIX gegenüber der preußischen Eisenbahntarifpolitik, welche nur mit der Seeschiffahrt zusammenarbeite, die Binnenschiffahrt aber vernachlässige oder gar bekämpfe, das Beispiel der ganz anders denkenden badischen Staatsbahn rühmend hervorgehoben:

„Hingegen ist es die Politik der badischen Staatsbahnen, welche zeigt, wie sehr gegenseitig Bahn und Binnenschiffahrt einander unterstützen können. Die Bahn zeigt dort der Schiffahrt ein Entgegenkommen, welches doch auch für die Bahn nicht verlustbringend sein muß; sonst würde die badische Regierung, welche auch die Finanzinteressen gewissenhaft berücksichtigt, kaum fortdauernd daran festgehalten haben"

und Zöpfel hat in seiner Schrift „Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten[2]" Seite 30 die süddeutschen Staaten mit den Worten:

„Es fehlt ihnen infolge der Konkurrenz der norddeutschen und österreichischen Bahnen vielfach am großen Verkehr; auch fehlen leistungsfähige Wasser-

[1] Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten sagte am 18. April 1907 im Abgeordnetenhause über das Verhältnis von Eisenbahnen und Wasserstraßen: „Es ist eine Legende, daß die preußische Regierung der Einführung von Schiffahrtsabgaben in der Absicht zugestimmt hat, die Einnahme ihrer Staatsbahnen aufzubessern. Das haben die preußischen Bahnen nicht notwendig. Es widerspricht auch durchaus der Politik der preußischen Staatsbahnen, ihre Tarife auf die Konkurrenz der Schiffahrtsstraßen zuzuschneiden. Was die preußischen Staatsbahnen auf dem Gebiete der Gütertarife tun, das tun sie unter Berücksichtigung der Gesamtinteressen des Landes. Wenn die Regierung die Frage der Schiffahrtsabgaben von dem Gesichtspunkte einer eisenbahnfiskalischen, engherzigen Politik hätte behandeln wollen, dann hätte sie der Einführung entgegentreten müssen. Denn es kann gar keinem Zweifel unterliegen, daß die Einführung von Schiffahrtsabgaben einen sehr lebhaften Anstoß zur Verbesserung unserer Schiffahrtsstraßen geben wird und muß, und aus der Verbesserung der Schiffahrtsstraßen folgt unzweifelhaft eine Verbilligung der Fracht.

[2] Berlin 1898, Siemenroth & Troschel.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

straßen, welche diesen großen Verkehr, wie in Norddeutschland, lösen, heranziehen und den Eisenbahnen zuführen."

wegen ihrer schwierigen verkehrspolitischen Lage beklagt, deren weitere Verschlimmerung durch Schiffahrtsabgaben unzulässig sei.

In Wirklichkeit ist gerade die verkehrspolitische Lage der an den Oberläufen der großen Ströme liegenden, die Schiffahrtsendpunkte beherrschenden Staaten insofern überaus günstig, als sie die auf Kosten Preußens ausgebauten langen Zufuhrlinien der Elbe und des Rheines ausnützen und mit dem auf der Wasserstraße zugeführten Verkehr ihre Eisenbahnnetze befruchten. Daß die österreichischen und sächsichen, die badischen, pfälzischen und Reichsbahnen mit der Wasserstraße bisher harmonisch zusammenarbeiten, ist bei der Abwesenheit ernsthafter Interessengegensätze nichts weniger als wunderbar. Die Schienenstraße liegt hier mehr oder weniger in der Richtung der Verlängerung des Wasserweges, ein Wettbewerb zwischen beiden ist ausgeschlossen, und kein Umschlagsverkehr ist sicherer vor der vermeintlichen Schädigung durch Schiffahrtsabgaben als gerade der Verkehr jener oberelbischen und oberrheinischen Endhäfen[1]. Verkehrspolitische Probleme, wie sie für die preußisch-hessischen Staatsbahnen vorliegen, werden den badischen dann erwachsen, wenn der Großschiffahrtsweg auf dem Rhein bis Basel und Konstanz und auf dem Neckar bis Heilbronn durchgeführt sein wird. Dann wird man vielleicht auch in Baden die Aufrechterhaltung der von Lotz

[1] In Dresden hat der oben genannte österreichische Regierungsrat Rosche, Generaldirektor der Aussig—Teplitzer Eisenbahn in Wahrnehmung der subjektiv berechtigten Interessen seiner Aktionäre sich sehr energisch — unter dem Beifall der Versammlung — gegen jede Verteuerung des Elbverkehrs durch Schiffahrtsabgaben gewendet und von der österreichischen Industrie gesagt, daß sie „keinen Anlaß habe, etwa dem preußischen Staate Abgaben zu bezahlen für überseeische Güter, die sie zur See sende". Auch der preußische Staat hat keinen Anlaß, mehr für die Elbe im Interesse der österreichischen Industrie zu tun, als ihm seine Vertragspflicht aus der Additionalakte vom 13. April 1844 in Art. XXVII § 53 vorschreibt.

Wenn Herr Rosche auch in der Donauschiffahrtsakte eine Verbriefung der Abgabenfreiheit des Schiffsverkehrs erblickt, so hat er wohl den Art. 21 Abs. 2 dieses Vertragsinstruments übersehen. Er läßt Korrektionsabgaben ausdrücklich zu und verdankt seine Entstehung dem sehr energischen Eintreten Österreichs für die Rechtsauslegung, daß solche Abgaben mit dem Verbote gegen „aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation" wohl vereinbar seien; vgl. Bd. I S. 20—22 und 323—329. Außerdem stand die Donauschiffahrtsakte der ungarischen Schiffstransportsteuer nicht entgegen.

Nach einer Zeitungsnachricht vom August 1907 erstrebt die von Rosche geleitete Eisenbahngesellschaft im Interesse ihrer Aktionäre eine Erhöhung der Gütertarife.

Als grundsätzlicher Gegner von Transportverteuerungen wäre hiernach Herr Rosche keineswegs anzusehen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bewunderten Harmonie zwischen Eisenbahn und Wasserstraße schwieriger finden, und ähnlichen Schwierigkeiten könnte der österreichische Eisenbahndirektor dereinst begegnen, wenn das längst beschlossene österreichische Kanalnetz mit den böhmischen Eisenbahnen in Wettbewerb treten sollte. Vielleicht finden[1] sich dann auch in Böhmen Vertreter des agrarischen Standpunktes und des Gedankens, daß Wasserstraßen nicht geeignet sind, als „freies Genußgut" auf Kosten der Steuerzahler behandelt zu werden. Bekanntlich ist die Moldau- und Elbkanalisierung schon im Bau; es sollen aber noch Schiffahrtsverbindungen bis zur Donau hergestellt werden.

Zu den seltsamen Erscheinungen, welche der Streit um die Schiffahrtsabgaben in den letzten Jahren gezeitigt hat, gehört ferner die gegen die Verkehrspolitik der preußisch-hessischen Staatsbahnen gerichtete Behauptung, das Verhältnis zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen habe sich durch die Verstaatlichung der ersteren zuungunsten der letzteren verschoben. Von dem Handelskammersyndikus Dr. Behrend aus Magdeburg konnte man in Dresden am 18. Januar 1907 hierüber folgendes hören:

„Es war ein sehr unglückliches Moment für die deutschen Wasserstraßen, daß sie abweichend von den Wasserstraßen anderer Länder — ich erinnere an Frankreich — nicht mehr Privatbahnen, sondern Staatsbahnen gegenüberstanden; denn zu den wirtschaftspolitischen Faktoren, die für die Behandlung der Wasserstraßen wirksam wurden, gesellten sich zu ihrem Unheil noch finanzielle Erwägungen, Erwägungen des Staates Preußen, ob nicht die abgabenfreien Ströme etwa die Rente seiner Staatsbahnen schmälerten."

Der diesen Ausführungen zugrunde liegende Gedanke, daß die „unheilvollen finanziellen Erwägungen" nicht für die Vorstände und Aufsichtsräte der früheren Privatbahngesellschaften wirksam gewesen seien, steht mit der Wirklichkeit in einem ungewöhnlich scharfen Widerspruch. Die Berichte der

[1] Über das Verhältnis der badischen Eisenbahnen zur oberrheinischen Schiffahrt um die Mitte des vorigen Jahrhunderts vgl. Friedrich Schulte, Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahnen, in den Schriften des Vereins für Socialpolitik CII, 1905, S. 329, 330:

„Die billigen Frachtsätze der badischen Bahn zwangen die Schiffer zu solch weitgehenden Frachtermäßigungen, daß zunächst im Jahre 1851 die regelmäßige Rangfahrt sich auflöste."

Schließlich sah die Schiffahrt sich zur völligen Betriebseinstellung genötigt.

„Die Verwaltung der badischen Staatsbahnen, die dank der ungünstigen Schiffahrtsverhältnisse den Güterverkehr der Oberrheinstrecke für ihre Linie gewonnen hatte, mußte ihr Augenmerk nunmehr darauf richten, mit allen Mitteln den Rheinschiffahrtsverkehr unterhalb Mannheim zu heben.

Vordem war also auch in Baden keine vollständige Harmonie zwischen Eisenbahn und Wasserstraße.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Rheinschiffahrtszentralkommission sind angefüllt mit Klagen über die „unheilvolle" Konkurrenz der Privatbahnen, welche nur insoweit den Umschlagsverkehr begünstigten, als dies ihren Erwerbsinteressen entsprach, im übrigen aber rücksichtslos allen Verkehr — auch auf Kosten der Wasserstraßen — an sich zu ziehen suchten, von dem sie glaubten, daß sie ihn mit Nutzen aufnehmen könnten. Sie taten das nicht nur, sondern sie waren dazu auch den Aktionären gegenüber verpflichtet.

Dagegen haben die Staatsbahnen sich nicht auf den reinen Erwerbsstandpunkt gestellt, sondern den Interessen der Schiffahrt ein Maß von Rücksicht angedeihen lassen, welches Privatbahnen weder genommen haben noch nehmen konnten. Eine Staatsbahnverwaltung hat selbstverständlich der öffentlichen Meinung und der parlamentarischen Kritik in ganz anderem Maße Rechnung zu tragen wie die Leitung eines Priatunternehmens; sie kann schon deshalb einen selbstsüchtigen Wettbewerbskampf gegen die Wasserstraßen und die Privatschiffahrt gar nicht führen.

Die verschiedene Stellung von Privat- und Staatsbahnen zur Schiffahrt zeigt sich bei dem Erzverkehr von Rotterdam in der Stellung der preußischen Staatsbahn und der niederländischen Eisenbahnverwaltungen. Während die letzteren bemüht waren, der Rheinwasserstraße den Verkehr durch Gewährung von Refaktien zu entziehen, haben die preußischen Staatsbahnen von und nach der Grenze stets die normalen Sätze eingerechnet und jetzt den Verkehr von den Rheinumschlagsplätzen nach dem Hinterlande durch Einführung des Ausnahmetarifs, der früher nur für die ununterbrochene Beförderung von der Grube nach der Hütte galt, begünstigt. Ganz besonders unglücklich ist der Hinweis des Dr. Behrend auf das in Frankreich bestehende Verhältnis zwischen Privatbahnen und Wasserstraßen; denn dieses Verhältnis ist so schlecht, wie nur irgend möglich, so schlecht, daß schließlich die Gesetzgebung angerufen wurde, um den Widerstand der Eisenbahnen gegen die Herstellung von Anschlüssen mit den Wasserstraßen einigermaßen zu überwinden. Die französischen Bahnen führen nämlich den Kampf gegen die Wasserstraßen nicht nur mit den Tarifen, sondern auch durch Versagung oder ungenügende Ausrüstung der Anschlüsse, also durch eine Art von Verkehrsisolierung[1]. Die Abgaben-

---

[1] Vgl. „L'Organisation Commerciale de notre Réseau de voies navigables", Louis Lafitte, Paris-Durny 1901. Es heißt dort nach Erwähnung einiger Gebietsteile, welche genügend mit Anschlüssen ausgestattet seien: Partout ailleurs, en dehors de ces régions privilégiées, notre réseau navigable souffre d'un isolement invraisemblable.

In höchst charakteristischer Weise äußert sich über diesen Kampf der Eisenbahnen und Wasserstraßen ein auf seine Milderung und Unschädlichmachung ab-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

freiheit der Staatswasserstraßen, welche bisher der Binnenschiffahrt zugute kam, ist durch die französischen Gesetze vom 22., 23. und 24. Dezember 1903 auch durchbrochen.

Der rücksichtslose Kampf, den in England die Privateisenbahnen aus den „unheilvollen finanziellen Erwägungen" gegen die Wasserstraßen geführt haben, und sein für die letzteren nachteiliger Verlauf sind zu bekannt, als daß es nötig erscheinen könnte, hier auf die Einzelheiten dieser Entwicklung einzugehen.

Durch die Einführung der Schiffahrtsabgaben wird ferner der wichtige Unterschied, welcher zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen hinsichtlich der Frachtbildung besteht, zwar nicht im entferntesten beseitigt, aber doch in bescheidenem Umfange abgeschwächt und insofern eine gewisse Annäherung in den Verhältnissen beider Verkehrsanstalten herbeigeführt. Bekanntlich werden die Eisenbahnfrachten vom Staate festgesetzt, während die Schiffsfrachten sich grundsätzlich — der Grundsatz hat freilich durch Ringbildungen und Syndikate bedeutende Durchbrechungen in der Praxis erfahren — nach Angebot und Nachfrage auf dem freien Markte richten. Die für die Eisenbahnfrachten maßgebenden Tarife sind in der Weise gebildet, daß sie der allgemeinen

---

zielender Gesetzentwurf der französischen Regierung vom Jahre 1903: „Projet de loi sur les ports de raccordement entre les voies de fer et les voies d'eau", in dessen Begründung — nach rühmender Hervorhebung des verständnisvollen Zusammenwirkens der Eisenbahnen und Wasserstraßen in Deutschland — die Lage der Dinge in Frankreich folgendermaßen geschildert wird:

Tout autre est la situation en France. Ainsi que le faisait remarquer le ministre des travaux publics en 1902, il existe entre les voies de fer et les voies d'eau une séparation presque absolue, et il est extrêmement rare, qu'une marchandise emprunte un parcours mixte: alors que, dans toute la France, plus de 32 millions de tonnes circulent sur les voies navigables et plus de 114 millions de tonnes sur les chemins de fer, le tonnage transbordé est insignifiant. Il ne dépasse pas 750 000 tonnes, soit 5 per 1000 pour 36 ports de transbordement, dont une vingtaine seulement peuvent être considérés comme étant réellement en activité.

Cette situation désavantageuse pour le commerce et pour l'industrie du pays a pour cause la rivalité de la voie de fer et de la voie d'eau. Les grandes compagnies de chemins de fer craignaut la concurrence des transports par eau, se montrent peu disposées à multiplier les points de contact entre ces deux voies et à accepter une réforme qu'elles considèrent comme nuisible à leurs intérêts.

Documents parlamentaires — Chambre. Annexe 1235. Séance du 26. Octobre 1903.

Der Gesetzentwurf ist, hauptsächlich infolge seiner sehr nachdrücklichen Bekämpfung durch die Eisenbahngesellschaften, in einer Kommission begraben worden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wirtschafts-, Handels- und Zollpolitik sich anpassen und ihr dienstbar sind oder ihr wenigstens nicht zuwiderlaufen. Bei den Wasserfrachten auf abgabefreien Schiffahrtswegen ist das nicht der Fall, weil sie lediglich durch das freie Spiel der wirtschaftlichen Kräfte beeinflußt sind. Die Möglichkeit der staatlichen Einwirkung auf das Wirtschaftsleben, insbesondere durch planmäßige Begünstigung unerwünschter Einfuhr oder durch Gewährung billiger Frachten für vorläufig schwache, aussichtsreiche Produktionszweige des Inlandes wird durch die Einführung von Schiffahrtsabgaben auch für die bisher abgabenfreien Wasserstraßen geschaffen. Diese Möglichkeit ist freilich eine sehr beschränkte, weil die staatliche Tarifierung sich der Schiffahrt gegenüber nur auf einen Frachtzuschlag, nicht wie bei der Eisenbahn, auf die Gesamtheit der Transportkosten erstreckt. Der Zuschlag kann sich, wenn für die finanzielle Behandlung der Wasserstraßen nicht das Erwerbs- sondern das Gebührenprinzip maßgebend ist, nur in sehr bescheidenen Grenzen halten; für den Rhein würde er wahrscheinlich bei der großen Mehrzahl der Güter 3 bis 5 vom Hundert der jetzigen Frachten nicht übersteigen. Das Rüstzeug an verkehrspolitischen Machtmitteln, welches den Regierungen vermöge der Eisenbahntarifhoheit zur Verfügung steht, wird also durch gebührenmäßig tarifierte Schiffahrtsabgaben eine auch nur annährend gleichwertige Ergänzung für die Wasserstraßen nicht erfahren. Zur Veranschaulichung dieser Tatsache mag ein den Verhältnissen der Rheinschiffahrt entnommenes praktisches Beispiel hier angeführt werden. Die Selbstkosten der Rheinwasserstraße werden wahrscheinlich mit einer Durchschnittsabgabe von 0,04 vom tkm des Gesamtverkehrs für absehbare Zeit gedeckt werden können. Dieser Verkehr hat im Jahre 1905 rund 6,5 Milliarden tkm[1] innerhalb der deutschen Grenzen betragen; davon entfielen rund 1 038 000 000 tkm auf Getreide. Mit Rücksicht auf die immer wieder aufgestellte, tatsächlich unrichtige Behauptung, daß die Schiffahrtsabgaben ausschließlich oder hauptsächlich als eine Handhabe zur Fernhaltung der Getreideeinfuhr gedacht seien, soll hier der extreme, praktisch ausgeschlossene Fall gesetzt werden, daß die ganze Last der Schiffahrtsabgaben auf das Getreide gelegt würde. Dann käme man zu einem Abgabensatze von etwa 0,25 Pf. für das tkm. Von der relativen Geringfügigkeit dieses Satzes erhält man eine Vorstellung durch den Vergleich mit denjenigen Abgaben, welche das Getreide auf anderen deutschen Wasserstraßen zahlt. Es sind das auf dem Dortmund—Emskanal 0,35, auf dem kanalisierten Main 0,6, auf der kanalisierten Fulda 0,7, auf der Wasserstraße Hohensaathen (Stettin)—Berlin 0,35,

[1] Der Arbeitsausschuß der Rheinschiffahrtsinteressenten rechnet irrtümlich — an mehreren Stellen — mit 70 Milliarden tkm.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Fürstenberg (Breslau)—Berlin 0,38, Waren (Mecklenburg)—Berlin 0,42, Magdeburg—Berlin 0,30, auf den Wasserstraßen zwischen Pregel und Memel 0,23, zwischen Warthe und Weichsel 0,33, zwischen der Weichsel und dem Frischen Haff 1 Pf., auf dem Oberländischen Kanal 0,37 und auf dem bayrischen Donau—Mainkanal 1 Pf. Von keiner der hier genannten preußischen Wasserstraßen ist jemals eine Klage darüber bekannt geworden, daß die Höhe des Abgabensatzes sich dem Getreideverkehr hinderlich erwiesen habe. Und wenn auch zu berücksichtigten ist, daß diese Wasserstraßen kürzer, zum Theil wesentlich kürzer sind als der Weg, den das ausländische Getreide auf dem Rhein nach Mannheim zurücklegt, so muß anderseits doch daran erinnert werden, daß die Aufbringung der sämtlichen Rheinschiffahrtskosten durch das Einfuhrgetreide ein fingierter, in Wirklichkeit nicht möglicher Fall ist.

Die in den Kreisen der Abgabengegner bestehende oder zur Schau getragene Besorgnis, daß die Staatsomnipotenz durch Ausdehnung auf das bisher unberührte Gebiet der Schiffsfrachten eine vom Standpunkte der wirtschaftlichen Freiheit unerwünschte Steigerung erfahren könnte, ist schon deshalb unbegründet, weil die durch Abgabentarife erreichbare Beeinflussung der Transportkosten zu gering ist. Aber auch wenn sie größer wäre und eine wesentliche praktische Bedeutung hätte, so würde doch keine Veranlassung vorliegen, die Verstärkung der staatlichen Machtmittel nur deshalb abzulehnen, weil die Möglichkeit ungeeigneter Anwendung dieser Mittel vorliegt. Es gibt keine Einrichtung des staatlichen Lebens, die nicht eines Mißbrauches fähig wäre; man kann eine Maßregel also nicht aus diesem Grunde schon verwerfen. Die Benutzung der Eisenbahntarife zur Verfolgung derjenigen Ziele, welche sich aus der wirtschaftlichen Lage als erstrebenswert ergeben, ist eine feststehende und von niemandem angefochtene Überlieferung; es ist nicht abzusehen, weshalb die Schiffahrtstarife nicht den gleichen Zwecken dienstbar gemacht werden sollen. Gerade jetzt wird von vielen Seiten die Forderung erhoben, der Staat solle die Mittel der Tarifpolitik dazu benutzen, die wirtschaftliche Machtstellung des Kohlensyndikats zu brechen. Als im Jahre 1900 die Versorgung des Kohlenmarktes mit inländischem Brennstoff nicht ausreichte, haben die preußischen Staatsbahnen durch zeitweilige Bewilligung des Rohstofftarifes von den Seehäfen nach dem Binnenlande einen Eingriff in das freie Spiel von Angebot und Nachfrage unternommen oder die Grundlage für die Betätigung dieses Spieles verschoben. Der Gedanke lag damals vielleicht nahe, eine solche verkehrspolitische Aktion durch gleichzeitige Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben auf den die Seehäfen mit ihrem Hinterlande verbindenden Wasserstraßen zu unterstützen. Er lag

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

besonders nahe für den Dortmund—Ems-Kanal und die den Zugang nach Berlin vermittelnden märkischen Wasserstraßen, deren Belastung mit Schiffahrtsabgaben viel höher ist als die der mächtigen Rheinwasserstraße zugemutete [1]. Wenn gleichwohl niemand eine solche Maßregel, die grundsätzlich ebenso berechtigt gewesen wäre, wie die vorübergehende Inkraftsetzung des Rohstofftarifes, angeregt hat, so ist das nur durch die Annahme zu erklären, daß die Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben einen allzu geringen, praktisch nicht ins Gewicht fallenden Einfluß auf die Gestaltung der Frachten und der Kohlenpreise in den binnenländischen Verbrauchsorten gehabt hätte. Diese Annahme ist auch durchaus zutreffend.

Schon jetzt sind die Tarife der preußischen Schiffahrtsabgaben keineswegs lediglich nach dem Verhältnis von Leistung und Gegenleistung, sondern auch nach verkehrspolitischen Gesichtspunkten gebildet. Hätte man die letzteren ausschalten wollen, so hätte man einer Güterklassifikation mit abgestuften Einheitssätzen kaum bedurft. Tatsächlich hat man aber diese Klassifikation in der Binnenschiffahrt fast überall und in der Seeschiffahrt für eine Anzahl wichtiger Wasserstraßen und Häfen durchgeführt; übrigens nicht nur in staatlichen, sondern auch in kommunalen Tarifen. Vielfach werden Unterschiede gemacht zwischen der Verkehrsrichtung oder zwischen Durchgangs-, Umschlags- und Ortsverkehr. Die großen städtischen Rheinhäfen Cöln und Düsseldorf begünstigen die mit der Eisenbahn ankommenden und zu Schiff weitergehenden Güter durch Befreiung vom Ufergeld [2]. In anderen Tarifen wird unterschieden zwischen Berg- und Talverkehr.

Die Klage eines Redners auf der Dresdener Versammlung vom 18. Januar 1907, es „bestehe die Gefahr, daß die Schiffahrtsabgaben nicht nur vom finanziellen Standpunkte bemessen werden, sondern zur Regulierung der Ein- und Ausfuhr dienen könnten", beruht auf einer starken Verkennung oder Nichtbeachtung des bestehenden Zustandes im Eisenbahn- und Schiffahrtstarifwesen. Auch die Tarife für Schiffahrtsabgaben sind von nicht finanziellen Erwägungen, insbesondere von der Rücksicht auf Ein- und Ausfuhr stark beeinflußt, ohne daß jemals nachteilige Wirkungen dieses Zustandes erkennbar geworden wären.

---

[1] Die Tonne Kohlen, welche von Duisburg nach Mannheim auf 350 km etwa 7 Pfg. zu zahlen haben würde, zahlt jetzt schon von Hamburg nach Berlin auf 380 km 15 Pfg. und von Stettin nach Berlin auf 190 km 16 Pfg. Schiffahrtsabgaben.

[2] Die Einnahmen der Rheinhäfen sind sehr viel höher als diejenigen der geplanten Rheinschiffahrtskasse es sein werden; es handelt sich deshalb auch tarifarisch um ein bedeutenderes Gesamtobjekt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

§ 8. Die sozialpolitische Bedeutung der Schiffahrtsabgaben.

Die sozialpolitische Bedeutung der Schiffahrtsabgaben liegt in der Beseitigung des unbegründeten Vorzuges, den die Anwohner — im weitesten Sinne des Wortes — der abgabefreien Wasserstraßen vor denjenigen der abgabepflichtigen zur Zeit genießen. Dafür, daß die verschiedene Behandlung dieser beiden Gruppen gerechtfertigt sei und dauernd aufrecht erhalten werden dürfe, hat sich in dem langen Streite um die Schiffahrtsabgaben auch nicht eine einzige ernsthafte Stimme erhoben. Der bestehende Zustand, bei dem eine Gruppe von Staatsangehörigen Verkehrsverbesserungen entgeltlich, die andere unentgeltlich genießt, verstößt gegen den Grundsatz von der möglichst gleichmäßigen Beteiligung aller Bevölkerungskreise bei den Lasten und Vorteilen des Staates. Wenn die märkischen Wasserstraßen jährlich an Schiffahrtsabgaben 3,7 Millionen Mark aufbringen, während der ihnen an Leistungsfähigkeit unendlich überlegene Rhein nichts zu zahlen hat, so ist das eine regionale Ungerechtigkeit, eine Verletzung des suum cuique, die unmöglich verteidigt werden kann und durchaus beseitigt werden muß. Streit besteht im Grunde genommen auch nur über die Art der Beseitigung, insofern die einen die Erhebung der Schiffahrtsabgaben, die anderen den Zustand der Abgabefreiheit verallgemeinern wollen. Nur der erstere Weg ist gangbar; der letztere ist praktisch ausgeschlossen und auch theoretisch unrichtig, weil für die Wasserstraßen in Preußen und Deutschland nicht die Voraussetzungen des gemeinwirtschaftlichen, sondern die des Gebührenprinzips gegeben sind.

Der Vorzug der Abgabefreiheit kommt zur Geltung nicht nur unmittelbar in dem Stande der Wasserfrachten, welche um den Betrag der Abgaben niedriger sind als sie andernfalls sein könnten, sondern auch mittelbar in der Wertsteigerung der Grundstücke an der Wasserstraße. Diese Grundstücke sind um so viel wertvoller gegenüber gleichartigen Grundstücken mit bloßem Eisenbahnanschluß, als die Wasserfrachten hinter den Eisenbahnfrachten zurückstehen. Ihr höherer Wert ist bedingt durch die billigere Frachtgelegenheit. Diese Grundstücksmehrwerte entstehen ebenso durch Neubau von künstlichen, wie auch durch Verbesserung von natürlichen Wasserstraßen; denn auch hierbei werden Frachtermäßigungen erstrebt und herbeigeführt. Die Frachtermäßigung und die aus ihr folgende Steigerung der Grundstückswerte ist natürlich größer bei abgabefreien wie bei abgabepflichtigen Wasserstraßen. In den Schiffahrtsabgaben liegt also gleichzeitig ein Mittel zur Besteuerung jener Mehrwerte. Und zwar hat dies Mittel eine selbständige Bedeutung deshalb, weil die Besitzer der Grundstücke an der Wasser-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

straße neben den Transportunternehmern und den Wareninteressenten eine dritte, selbständige Gruppe bilden. Sie brauchen keiner der ersten beiden Gruppen gleichzeitig anzugehören, und auch sofern sie es tun, kann ihr Interesse als Grundbesitzer an der Wasserstraße graduell sehr verschieden sein von ihrem Interesse aus jenen anderen Beziehungen. Das Vorhandensein dieser dritten Gruppe als eines widerstrebenden Elements ist bei den Verhandlungen über die Einführung von Schiffahrtsabgaben zuweilen deutlich erkennbar gewesen.

Diejenige Ungleichheit in der Heranziehung der Steuerzahler zu den Steuerlasten, welche in der Aufbringung einer sehr erheblichen Verkehrssteuer durch die Eisenbahnfrachtinteressenten und in der Nichteinziehung einer derartigen Steuer von den Schiffahrtsbeteiligten liegt, wird freilich auch nach der Verallgemeinerung der Schiffahrtsabgaben bestehen bleiben, weil die Reichsverfassung für die finanzielle Behandlung der Eisenbahnen und Wasserstraßen das Gebührenprinzip positiv vorschreibt und eine Verfassungsänderung nach dieser Richtung von keiner Seite erstrebt wird.

Es ist behauptet worden, daß die Wirkung der Schiffahrtsabgaben auf das Transportgewerbe wesentlich verschieden sei, je nachdem es sich um kapitalistische Großbetriebe oder handwerksmäßige Kleinbetriebe handele. Die letzteren würden von der Einführung von Schiffahrtsabgaben auf abgabefreien Strömen viel schwerer betroffen, wie die ersteren; insofern seien die Schiffahrtsabgaben auch vom sozialpolitischen Gesichtspunkte aus ein Übel.

In unserer sozialpolitisch durchdrungenen Zeit ist dieser Gesichtspunkt von ständig wachsender Bedeutung, und das Interesse für den „kleinen" oder „armen" Mann findet in der Polemik für oder gegen staatliche Maßregeln jeder Art überreiche Betätigung — in der an sich richtigen Erwägung, daß die öffentliche Meinung denjenigen Maßregeln die staatswirtschaftliche Berechtigung absprechen werde, welche irgendwie geeignet erscheinen, die Stellung der arbeitenden Klasse oder des Mittelstandes gegenüber dem Großkapital zu erschweren. Es ist deshalb begreiflich, daß man versucht hat, die Schiffahrtsabgaben als einen Nagel zum Sarge der Kleinschiffahrt darzustellen.

Der Syndikus der Handelskammer Dresden prophezeihte in der Versammlung vom 18. Januar 1907:

„sobald die Schiffahrtsabgaben eingeführt werden, ist die kleine Schiffahrt dem Untergange geweiht. Das zeigt sich vielleicht am allerbesten darin, daß einige Handelskammern und industrielle Vereine am Niederrhein, wo das Kohlensyndikat und das damit verbundene Kohlenkontor ihren Sitz haben, alsbald den Schiffahrtsabgaben zugestimmt haben. Warum?

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Weil die Syndikate und Kartelle die Macht haben, die Schiffahrtsabgaben auf ihre Abnehmer abzuwälzen. — Das kann der kleine Schiffer nicht; der kleine Schiffer wird paktieren müssen und wird von seinen Abnehmern gezwungen werden, die Schiffahrtsabgaben ganz oder teilweise zu tragen."

In Mannheim am 16. Februar 1907 beklagte Herr Gothein den „kleinen Schiffer", dem es angeblich „gleichgültig ist, ob das Fahrwasser verbessert wird", der „seinen unzweifelhaften Vorteil vom niedrigen Wasser hat", weil er „bekanntermaßen am meisten gebraucht wird, wenn er zum Leichtern nötig ist", dessen Frachteinnahmen dann „aufs höchste steigen, während zugleich große Gesellschaften ihren Kahnraum nicht ausnutzen können, so daß ihnen infolge dessen die hohe Fracht gar nichts nutzt". Deshalb hätten „alle die kleinen Leute, die Partikulierschiffer, keinen Vorteil, eher einen Nachteil von den Stromverbesserungen".

Was zunächst die letzteren Ausführungen anbelangt, so beruhen sie auf einer Reihe von entscheidenden Irrtümern. Irrtümlich ist zunächst die Identifizierung der rheinischen „Partikulierschiffer" mit den Besitzern kleiner Schiffe. Die Annahme, daß auf dem Rhein die Großbetriebe die großen und die Partikulierschiffer die kleinen Kähne hätten, widerspricht durchaus den Tatsachen und ist in der Fachliteratur längst widerlegt[1]. Man braucht nur einen Blick in das die Namen der Eigentümer enthaltende Rheinschiffsregister der Providentia zu werfen, um die Unrichtigkeit dieser Annahme zu erkennen; zufällig gehört auch das größte Rheinschiff von 2614 t Tragfähigkeit einem Partikulierschiffer. Man kann sagen, daß der Neubau ganz großer Fahrzeuge mehr von Partikulierschiffern als von

[1] In der alten Schifferstadt Mülheim a. d. Ruhr sind 375 Rheinschiffe beheimatet. Darunter befinden sich 136 Partikulierschiffe mit 109 876 t Tragfähigkeit. Die Durchschnittstragfähigkeit ist 800 t, und sie sinkt nur bei 34 Schiffen unter 700 t. Die übrigen 239 Fahrzeuge, welche Reedereien gehören, haben eine Gesamttragfähigkeit von 235 452 t und eine Durchschnittstragfähigkeit von 980 t. Man wird nach dieser Statistik, welche sich nur auf Schleppkähne bezieht, nicht behaupten können, daß der Partikulierschiffer der „Schiffer mit dem kleinen Kahne" sei.

Walter Nasse sagt in der Arbeit „Der Rhein als Wasserstraße", Schriften des Vereins für Socialpolitik CII, 1905, S. 110, 111: „Unrichtig ist die vielfach verbreitete Annahme, als wären die Partikuliere lediglich im Besitz kleinerer Kähne; sie verfügen ebenso auch über größere."

Auch Walter Lotz wendet sich in der Einleitung zu Bd. LXXXIX der Vereinsschriften gegen die Auffassung, als wenn die Mittelstandspolitik und der Unterschied zwischen Groß- und Kleinschiffahrt von wesentlicher Bedeutung für die Frage der Schiffahrtsabgaben sein könnten. Vgl. S. XXVII der Einleitung, Anmerkung.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gesellschaften ausgeht. Es ist nicht richtig, daß der „kleine Mann" auch den „kleinen Kahn" und der große den großen hätte; der erstere wird deshalb sehr verwundert sein über die Unterstellung, daß ihm die Fahrwasserverbesserungen weniger nützlich und notwendig seien, wie den mit Großkapital betriebenen Reedereien. Es ist ferner unerfindlich, weshalb „Große Gesellschaften" in der Ausnützung ihres Kahnraums bei Niedrigwasser schlechter gestellt sein sollen, wie „kleine Leute". Selbst wenn „kleine Leute" stets oder regelmäßig kleine Schiffe hätten, so wären sie als deren Besitzer bei niedrigen Wasserständen nicht günstiger, sondern ungünstiger gestellt wie die Eigentümer großer Fahrzeuge, denn große Schiffe sind gerade bei niedrigem Wasser und geringer Eintauchung besser verwendbar als kleine Fahrzeuge, weil bei den ersteren das Verhältnis von Tragfähigkeit und Leertiefgang vorteilhafter ist. Dieselbe Gewichtsmenge, auf den Boden eines großen Schiffes verteilt, bedingt eine geringere Tauchtiefe als in einem kleineren Fahrzeuge. Viele Partikulierschiffer verdingen übrigens ihre Fahrzeuge und Transportleistungen an Gesellschaften auf Jahresmiete und sind dann schon aus diesem Grunde unabhängig von Wasserstandsschwankungen.

Diese Ausführungen gelten nicht nur für den Rhein, sondern auch für andere Wasserstraßen, soweit auf ihnen der Unterschied von Großbetrieben und Kleinschiffahrt überhaupt eine Rolle spielt[1]. Bei Wasserstraßen mit Schleusen ist durch deren Abmessungen die Größe der Fahrzeuge bestimmt; es besteht in dieser Beziehung keine Verschiedenheit zwischen den im Eigentum des Schiffsführers oder eines anderen Kleinbesitzers stehenden und den einer Gesellschaft oder einem Großkapitalisten gehörigen Fahrzeugen. Das gilt namentlich auch von dem wichtigen Gebiete der märkischen Wasserstraßen.

Der von Gothein irrtümlich vorausgesetzte Unterschied in der Größe der Betriebsmittel ist also sozialpolitisch ohne Bedeutung. Es kann sich nur darum handeln, ob etwa aus anderen Gründen den Schiffahrtsabgaben eine differenzierende Wirkung auf Groß- und Kleinschiffahrt zuungunsten der letzteren beizumessen ist.

Aber auch diese Frage ist zu verneinen. Der Kleinbetrieb mag in der Schiffahrt dem Großbetriebe hinsichtlich der geschäftlichen Organisation, ähnlich wie auf anderen Gebieten der wirtschaftlichen Tätigkeit, unterlegen sein; vielleicht ist er in der Lage, diesen Nachteil in gewissem Grade durch geringere Betriebskosten auszugleichen. Für den Schiffer, der mit seiner Familie auf

[1] Auf der Elbe ist der Tragfähigkeitsdurchschnitt der Schleppkähne ungefähr bei den Gesellschaften 640 und bei den Einzelschiffern 510.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dem Kahne Wohnung und Unterhalt findet, sind nach mehrfach angestellten Berechnungen[1] die persönlichen Betriebskosten verhältnismäßig niedrig. Jedenfalls werden durch die Schiffahrtsabgaben Groß- und Kleinbetriebe gleichmäßig belastet, und ihre Aussichten im Wettbewerbe auf dem Frachtenmarkte bleiben die gleichen, sie werden nicht zugunsten des einen oder anderen Teiles beeinflußt. Das gilt auch für die Möglichkeit der Überwälzung der Abgabenlast auf die Wareninteressenten; denn die Abgaben bilden im allgemeinen einen Bestandteil der Frachten[2], und es ist nicht abzusehen, weshalb ihr Einfluß auf die Bildung der Frachtpreise je nach den Eigentumsverhältnissen der Fahrzeuge sich verschiedenartig geltend machen soll. Wenn die Partikulierschiffer ihre Frachtforderungen um den Betrag der Schiffahrtsabgaben niedriger stellen sollten als die Großreedereien, so würden sie auf die Dauer die Transporte an sich ziehen und ihre Beschäftigung entsprechend steigern. Die Reedereien würden hierdurch genötigt werden, ihre Frachtpreise denjenigen der Gesellschaften anzupassen. Die Aussichten auf Erzielung eines den Frachtsätzen der Großreedereien gleichen Rohgewinnes werden für die Partikulierschiffer dadurch nicht verschlechtert, daß in den künftigen Frachten für beide Teile die Schiffahrtsabgaben als integrierende Bestandteile enthalten sein werden. Wenn die Reedereien in der Lage sind, sich günstigere Frachtpreise zu verschaffen als sie Einzelschiffern bewilligt werden, so werden sie von dieser Möglichkeit sicherlich Gebrauch machen, gleichviel ob die Frachtbildung durch Schiffahrtsabgaben beeinflußt ist oder nicht.

Schließlich müßte doch die angeblich differenzierende, für die Kleinschiffahrt nachteilige Wirkung der Schiffahrtsabgaben, wenn sie wirklich vorhanden wäre, in der tatsächlichen Entwicklung der Verhältnisse auf den abgabefreien und abgabepflichtigen preußischen Wasserstraßen längst praktisch zum Ausdruck gekommen sein. In Wirklichkeit spielt aber die handwerksmäßig betriebene Kleinschiffahrt gerade auf den abgabepflichtigen Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder und weiter östlich eine ausschlaggebende Rolle, während sie beispielsweise auf der seit 50 Jahren abgabefreien Weser

[1] Vgl. Heft 6 der „Südwestdeutschen Wirtschaftsfragen", herausgegeben von Dr. Alexander Tille, Denkschrift über die Rentabilität der Saarkanalisierung von P. Werneburg, S. 5, 6. Saarbrücken, Heckersche Buchhandlung 1906.

[2] Vgl. Reichsgesetz vom 15. Juni 1895 § 65, wonach in Ermangelung einer besonderen Vereinbarung die Unkosten der Schiffahrt, insbesondere die Hafen-, Schleusen-, Kanal- und Brückengelder, also die eigentlichen Befahrungsabgaben, dem Frachtführer oder Schiffer zur Last fallen, also in der vereinbarten Fracht begriffen sind. Dieser Gesetzesvorschrift entspricht auch die Praxis mit wenigen Ausnahmen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

fast ganz verschwunden ist. Die Erfahrung des Lebens spricht also durchaus gegen jene Theorie. Auf der Elbe, wo die Großreedereien und die Einzelschiffer in annähernd gleicher Stärke vertreten sind, haben beide Gruppen sich zu einer Organisation zusammengeschlossen, um den Frachtenmarkt ihren gemeinsamen Interessen entsprechend zu regeln. Es ist nicht abzusehen, weshalb diese Regelung des Frachtenmarktes nicht auch nach Einführung der Schiffahrtsabgaben möglich und für die übereinstimmende Lösung der Abwälzungsfrage maßgebend sein sollte. Der jetzt vorhandene Antrieb zur Trustbildung würde unverändert fortbestehen.

Nach Gothein hätte „der Partikulierschifferstand, der vorher außerordentlich Not litt, sich tatsächlich erst wieder durch die vollständige Freiheit von Abgaben erholt" und es wäre sogar „in höherem Maße, als man damals annehmen konnte, eine wirkliche Interessengemeinschaft zwischen den großen Gesellschaften und den Einzelschiffern zu Tage getreten"[1]. Inwiefern letztere Erscheinung, wenn sie vorhanden wäre, auf der Abgabenfreiheit beruhen soll, ist nicht einzusehen. Aber sie ist auch gar nicht vorhanden. Wenigstens ist am Rhein von einer Interessengemeinschaft zwischen den Einzelschiffern und den im Kohlenkontor organisierten Großreedereien nicht das entfernteste Anzeichen erkennbar. Und wenn die Abgabenfreiheit zur „Erholung" des Standes der Einzelschiffer geführt hätte, wäre sein Verschwinden auf der Weser seit der Aufhebung der Weserzölle im Jahre 1856 nicht begreiflich.

Man könnte vielleicht mit einigem Schein von Recht darauf hinweisen, daß im Falle der Einschränkung der Erwerbsgelegenheiten für die Schiffahrt durch die Einführung von Schiffahrtsabgaben auch die Verdienstmöglichkeiten sich verringern müßten, die sich aus den Hilfsdiensten am Lande, namentlich beim Ein- und Ausladen ergeben, und daß die Verkleinerung der Frachtmengen mehr den unorganisierten Kleinschiffer als den kaufmännisch geleiteten Großbetrieb treffen würde. Aber auch hierbei ist eine Voraussetzung gemacht worden, deren Berechtigung mindestens zweifelhaft ist; nämlich die Annahme, daß die Einführung der Abgaben wirklich eine dauernde Frachtverteuerung — vorübergehende Frachtschwankungen sind immer vorgekommen und auch in Zukunft unvermeidlich — zur Folge haben müsse. Bei Einführung von Schiffahrtsabgaben für künftige Verbesserungen wäre das von vornherein ausgeschlossen[2]. Übrigens hat auch eine Frachtverteuerung, wie

[1] Protokoll der Mannheimer Versammlung vom 16. Februar 1907, S. 33.

[2] Im allgemeinen übt das in Handel und Industrie tätige Großkapital, welches sich der Schiffahrt für seine Transportzwecke bedient, eine sorgfältige Kontrolle über

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Erfahrung zeigt, keineswegs mit Notwendigkeit eine Verkehrseinschränkung zur Folge.

§ 9. Verhältnis der staatswirtschaftlichen Theorien zur Wirklichkeit.

Es bleibt schließlich noch zu untersuchen, wie die Wirklichkeit zu den hier erörterten staatswirtschaftlichen Grundsätzen sich verhält, inwieweit diese Grundsätze von der Verwaltung der Wasserstraßen und Häfen tatsächlich angewendet worden sind.

In Preußen sind von etwa 6 600 km Wasserstraßen — wenn man annimmt, daß eine natürliche Wasserstraße durch keine Art der wasserbautechnischen Behandlung zu einer künstlichen werden kann — etwa 5 500 km natürlich und 1 100 km künstlich. Die letzteren sind sämtlich, und von den ersteren sind 1 600 km abgabepflichtig. Der preußische Staat behandelt also ungefähr drei Fünftel seiner Wasserstraßen nach dem gemeinwirtschaftlichen und $^2/_5$ nach dem Gebührenprinzip. In der Anwendung des letzteren macht er keinen Unterschied zwischen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen.

Ebensowenig hat er die finanzielle Behandlung seiner natürlichen Schiffahrtswege davon abhängig gemacht, ob ihre Verbesserung für den Verkehr durch Kanalisierung oder auf andere Weise erfolgt ist. Unter den 1 600 km natürlicher Wasserstraßen befinden sich etwa 450 km, welche nicht kanalisiert sind. Auch die Unterscheidung zwischen See- und Binnenwasserstraßen aus dem Gesichtspunkte der finanziellen Behandlung hat der preußischen Gesetzgebung und Verwaltung von jeher ferngelegen.

Im allgemeinen liegen die abgabepflichtigen Wasserstraßen östlich und die abgabefreien westlich der Elbe. Die eigentlichen Binnenschiffahrtsabgaben — ohne Hafengelder — sind zu etwa acht neuntel ostelbischer Herkunft; von der 5 254 104 Mk. betragenden Gesamteinnahme des Jahres 1905 wurden nur 569 000 Mk. von der Saar, dem Spoykanal und Altrhein bei Cleve, dem Main, dem Dortmund—Ems-Kanal, der Saale und Unstrut und einigen kleineren Wasserstraßen der Provinz Hannover[1] aufgebracht.

die Bewegung der Schiffsfrachten aus und hindert deren Steigerung über eine seinen Interessen entsprechende Grenze hinaus. Als auf der Elbe die auf Frachterhöhung abzielende Organisation der Reedereien und Kleinschiffer im Jahre 1907 endlich zustande gekommen war, fand sich sogleich das nötige Kapital zur Bildung einer neuen Gesellschaft, um die Frachten herabzudrücken. — Anders liegt der Fall bei dem rheinischen Kohlenkontor, dessen Bedeutung auf der gleichzeitigen Herrschaft über das Transportobjekt und auf einem großen Park von Transportmitteln beruht.

[1] Der Ems—Jade-Kanal mit 6700 Mk. Einnahme ist hier als Seewasserstraße behandelt, weil er vorwiegend von Küstenfahrern benutzt wird.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Auch bei den Seeschiffahrtsabgaben liegt der Schwerpunkt weitaus im Osten; indessen ist bei diesen ein Vergleich weniger zulässig, weil die preußische Küstenentwicklung an der Ostsee weit größer ist und die wichtigeren preußischen Seehäfen dort liegen. Dagegen ist in der Binnenschiffahrt umgekehrt die Leistungsfähigkeit und die tatsächliche Leistung in Tonnenkilometern auf den westlichen preußischen Wasserstraßen, einschließlich der Elbe aber ohne deren rechtsseitige Nebenflüsse, ungleich viel größer wie auf den östlichen; das Verhältnis stellt sich ungefähr wie 2 zu 1.

Ein solcher Zustand ist sachwidrig und systemlos; er entspricht keinem derjenigen wirtschaftlichen Grundsätze, welche für die finanzielle Behandlung der Wasserstraßen in Betracht kommen können, und keiner derjenigen Rechtsmeinungen, welche in der Frage der Schiffahrtsabgaben bisher aufgestellt worden sind. Er bedarf also in jedem Falle der Regulierung, die nach dem Ergebnisse dieser Untersuchungen nur im Sinne der Verallgemeinerung des Gebührenprinzips erfolgen kann. Die Anwendung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips für einen Teil — und gerade für den leistungsfähigsten Teil der preußischen Schiffahrtswege — ist eine Ungerechtigkeit gegenüber den Benutzern der übrigen Wasserstraßen und gegenüber den Steuerzahlern, eine Ungerechtigkeit, die sich auf die Dauer nicht aufrecht erhalten läßt.

Ebensowenig wäre die Unterscheidung zwischen Kanälen, kanalisierten Flüssen und nicht kanalisierten, aber auf andere Weise für die Schiffahrt verbesserten natürlichen Wasserstraßen staatswirtschaftlich zu rechtfertigen. Eine solche Rechtfertigung ist auch von denjenigen, welche diese Unterscheidung als eine rechtlich gewollte hinstellen, nicht versucht worden.

Es ist in der Tat nicht einzusehen, weshalb die Anwendung oder die volle Durchführung des Gebührenprinzips bei Schiffahrtsanstalten davon abhängen soll, ob es sich um Häfen oder Wasserstraßen handelt, ob die letzteren neu geschaffen oder nur durch Kunstbauten auf einen höheren Grad von Leistungsfähigkeit gebracht, und welche Methoden hierbei angewendet worden sind. Der Anspruch des Staates auf gebührenmäßiges Entgelt für seine dem Verkehr dargebotenen Leistungen ist in allen Fällen grundsätzlich derselbe; es kann sich nur um graduelle Unterschiede handeln, die sich aus der Besonderheit des einzelnen Falles ergeben. Insbesondere wäre ein wirtschaftlicher Grund dafür, das Gebührenprinzip bei Stromverbesserungen für den Fall der Kanalisierung zuzulassen und für den Fall der Regulierung auszuschließen, oder seine Anwendung zu beschränken, nicht vorhanden. Nach wirtschaftlichen und sachlichen Erwägungen wäre, wenn einmal eine Unterscheidung gemacht werden sollte, die umgekehrte Lösung richtiger gewesen. Eine regulierte natürliche Wasserstraße ist unter sonst gleichen Umständen,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

namentlich unter der Voraussetzung der Erzielung gleicher Fahrwassertiefen, der Schiffahrt viel nützlicher und erwünschter als eine kanalisierte, weil durch die Schleusen die Fortbewegung verlangsamt und auch eine gewisse Gefahr der Beschädigung bei der Durchfahrt herbeigeführt wird. Wenn also der Gesetzgeber jene von mehreren Rechtslehrern behauptete Unterscheidung wirklich gemacht haben sollte, so hätte er sich dabei jedenfalls nicht von staatswirtschaftlichen und praktischen Gesichtspunkten leiten lassen [1].

Ebenso unberechtigt in wirtschaftlicher Beziehung wäre die angeblich zu Recht bestehende Unterscheidung zwischen See- und Binnenwasserstraßen, wonach bei den ersteren das Gebührenprinzip uneingeschränkt, bei letzteren aber nur für gewisse Arten von Wasserbauten oder Vorrichtungen — dem Auge sichtbare oder äußerlich abgetrennte oder besonders kostspielige oder besonders wirksame — gelten soll.

Von den Rechtsgelehrten, welche diese Ansicht vertreten, hat einer den Versuch einer wirtschaftlichen Erklärung oder wenigstens Erläuterung unternommen. Es war Laband, der in seinem Mannheimer Vortrage am 16. Februar 1907 hierüber sagte:

„Nun kann es gerechtfertigt erscheinen, daß man die Abgaben von der Seeschiffahrt anders als die von der Flußschiffahrt bestimmt wegen der großen Ladefähigkeit der Schiffe, ihres großen Tiefganges, des großen Kapitals, des großen Ertrages, der großen Kosten der zu ihrem Gebrauch erforderlichen Anstalten."

Es ist nicht recht abzusehen, welchen Einfluß alle diese Momente auf die Frage haben können, ob Seewasserstraßen — zwischen See- und Binnenhäfen besteht unbestrittene Rechtsgleichheit — den Binnenwasserstraßen gleichgestellt oder einer höheren Belastung mit Schiffahrtsabgaben ausgesetzt sein sollen. Aber auch wenn man der Seeschiffahrt Eigenschaften beimessen wollte, welche ihre Differenzierung hinsichtlich der finanziellen Behandlung der Binnenschiffahrt gegenüber rechtfertigen könnten, so müßte diese Differenzierung doch gegenüber der ganzen Binnenschiffahrt und gegenüber allen ihr dienenden Verkehrsanstalten in die Erscheinung treten. Die Binnenschiffahrt auf Kanälen und kanalisierten Flüssen soll aber in bezug auf die Zulässigkeit von Schiffahrsabgaben der Seeschiffahrt gleichgestellt sein; nur die Schiffahrt auf regulierten Binnengewässern soll sich derjenigen milderen Behandlung erfreuen, deren Be-

[1] Es bleibt dann nur noch die Annahme übrig, man habe durch das Verbot der Abgaben für regulierte und ihre Beibehaltung für kanalisierte Flüsse eine politische Wirkung, einen günstigen Eindruck auf die Stimmung der deutschen Nation erzielen wollen — eine Annahme, die sicherlich manches gegen sich hat.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

rechtigung aus der Verschiedenheit der technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse bei See- und Binnenschiffahrt hergeleitet wird.

Einer solchen Regelung kann aber die staatswirtschaftliche Berechtigung nicht zuerkannt werden.

Wenn für die Behandlung der Verkehrsanstalten als freie Genußgüter oder nach dem Gebührenprinzip die hier entwickelten allgemeinen Gesichtspunkte maßgebend sind, so hätten umgekehrt die Seehäfen und Seewasserstraßen einen größeren Anspruch auf Abgabefreiheit oder auf beschränkte Anwendung des Gebührenprinzips als die Binnenwasserstraßen. Der Verkehr, den die Seeschiffahrt dem deutschen Wirtschaftsgebiete in Ein- und Ausfuhr bringt, verbreitet sich weit über das Hinterland, sogar über die Reichsgrenze hinaus, insbesondere nach Österreich und der Schweiz. Er befruchtet das ganze deutsche Schienen- und Wasserstraßennetz mit Transporten, die ohne ihn überhaupt nicht geleistet werden würden. Sein Aktionsradius ist unvergleichlich viel weiter als derjenige irgend eines, auch des mächtigsten und blühendsten, Binnenumschlagsplatzes[1]. Seine Zufuhrlinien sind das freie Meer; er steht nicht, wie der Binnenschiffsverkehr, unter dem Wettbewerb der in finanzieller Beziehung nach dem Erwerbsprinzip behandelten Eisenbahnen. Bei Anstalten und Aufwendungen für den Seeverkehr, insbesondere bei Herstellung und Verbesserung von Seewasserstraßen, welche den Zugang zum Binnenlande bilden[2], braucht die — zuweilen doch zweifelhafte — Frage

[1] Um die universale Bedeutung des Seeverkehrs für die deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen an einem Beispiele zu erläutern, möge hier der Baumwollenabsatz von Bremen angeführt werden. Es wurden 1905 von Bremen versandt nach Preußen 95 985, Sachsen 32 074, Baden 16 785, Württemberg 19 327, Bayern 52 907, Elsaß 21 486, Schweiz 13 392, Österreich 68 992 und Rußland 69 964 t Baumwolle. Von der durch die Seeschiffahrt angebrachten Baumwolle wurden mit der Binnenschiffahrt weiter befördert 14 538 t auf dem Rhein, 59 361 t auf der Elbe und ganz unbedeutende, offenbar nur Zufallsverkehr bedeutende Sendungen auf den östlicher gelegenen Wasserstraßen.

Die Befruchtung des deutschen Eisenbahnnetzes durch die Seehäfen ergibt sich aus der Güterbewegungsstatistik des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Hiernach betrug im Jahre 1905 der Empfang und Versand aller Seehäfen 19 529 873 t, wovon 1 452 427 t auf den Verkehr dieser Häfen mit dem Auslande, also auf Durchfuhr, der Regel nach auf große Entfernungen, entfielen. Die Frachteinnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen aus dem der Menge nach unbedeutenden Fischversandt des Geestemünder Hafens betragen rund 2,5 Mill. Mk. Der gesamte Binnenschiffsverkehr der deutschen Seehäfen belief sich im Jahre 1905 nach der Reichsstatistik und dem Berichte der Stettiner Kaufmannschaft auf 14 949 123 t, also erheblich weniger als der Eisenbahnverkehr. Der Stettiner Binnenschiffsverkehr ist in der Reichsstatistik nicht verzeichnet.

[2] Der Kaiser—Wilhelm-Kanal, der ja auch seine Entstehung wesentlich

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nicht aufgeworfen zu werden, ob die Förderung der nationalen Verkehrsinteressen etwa besser und billiger durch Eisenbahnbauten oder Eisenbahntarifmaßregeln zu erreichen wäre. Die Güterbewegung im Seeverkehr ist vom Standpunkte der inländischen Verkehrsinteressen ein zweifelloser wirtschaftlicher Reingewinn. Eine Einschränkung könnte dieser Satz nur bezüglich der verhältnismäßig unbedeutenden Küstenschiffahrt erfahren, die indessen auch mit der Eisenbahn viel weniger als die Binnenschiffahrt in Wettbewerb steht.

Es ist deshalb sehr begreiflich und vollkommen berechtigt, daß die Eisenbahnen dem Seeverkehr in die Hände arbeiten und ihn mit allen Mitteln fördern. Er ist in viel höherem Grade — vom Standpunkt der Ausbreitung der Hinterlandszone über das Staatsgebiet — gemeinnützig als der Verkehr der Binnenwasserstraßen. Wenn die Anwendung des Gebührenprinzips eine graduelle Abschwächung erfahren soll, wie sie nach Ansicht mancher Rechtslehrer zugunsten der Binnenwasserstraßen oder eines Teiles der Binnenwasserstraßen durch die Reichsverfassung vorgeschrieben ist, so wäre diese Abschwächung staatswirtschaftlich viel berechtigter zugunsten der Seewasserstraßen, der Zubringer und Ausfallspforten des gesamtdeutschen Wirtschaftsgebietes.

Was die Seewasserstraßen und Seehäfen für Deutschland sind, das sind für das badische Eisenbahnnetz der Rhein und der Mannheimer, für das sächsische die Elbe und der Riesaer Hafen. Deshalb werden auch in Mannheim keine Abgaben und in Riesa nur geringe Gebühren für den Ortsverkehr erhoben, während der Umschlag zwischen Schiff und Bahn auch dort abgabenfrei ist.

Unter den deutschen Staaten haben nächst Preußen die drei Hansestädte die bedeutendsten, verhältnismäßig sogar weit bedeutendere Schiffahrtsinteressen. In keinem deutschen Staate, auch nicht in Baden und Sachsen, sind die allgemeinen Staatsinteressen in so hohem Grade identisch mit den Interessen der Schiffahrt und des durch die Schiffahrt vermittelten Handels. Als im Jahre 1906 Lübeck seine Seeschiffahrtsabgaben auf der Trave ermäßigte, benutzte ein Teil der Presse diesen Anlaß, um die verkehrsfreundliche und weitschauende Wirtschaftspolitik dieses Staates mit der angeblich engherzigen und rückschrittlichen, die Verallgemeinerung der Binnenschiffahrtsabgaben vorschreibenden preußischen Gesetzgebung zu vergleichen[1]

---

militärischen, nicht wirtschaftlichen Erwägungen verdankt, ist hauptsächlich Durchgangswasserstraße und kommt deshalb hier nicht in Frage.

[1] Die „Kölnische Zeitung" schrieb in Nr. 1906 vom 21. Juli 1906: „In welchem Gegensatz steht diese gesunde, dem Verkehr freie Bahn schaffende Politik zu

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und letztere scharf zu tadeln. Die Unzulässigkeit dieses Vergleiches liegt auf der Hand. Ein Großstaat wie Preußen hat nicht lediglich Handels- und Schiffahrtsinteressen wahrzunehmen, wie ein kleiner Stadtstaat, dessen ganze Existenz seit Jahrhunderten auf diesen Interessen beruht. Das politische Leben und die in ihm wirksamen Kräfte sind vielgestaltiger und gestatten auf die Dauer nicht eine weitgehende Berücksichtigung örtlicher oder regionaler Verkehrsinteressen, die in Lübeck freilich mit den Staatsinteressen sich decken[1]. Aber auch Lübeck hat ja die Seeschiffahrtsabgaben auf der Trave nur ermäßigt. Wenn irgendwo in Deutschland die Voraussetzungen für die Behandlung der Schiffahrtsanstalten als freie Genußgüter vorhanden wären, so müßte es bei den Hansestädten der Fall sein; und doch erheben sie alle Schiffahrtsabgaben, nicht nur in ihren Seehäfen, sondern auch auf den Verbindungswasserstraßen mit dem Meere, Lübeck außerdem auf seiner Binnenwasserstraße zur Elbe — und zwar in sehr bedeutender Höhe. Die staatswirtschaftliche Rechtfertigung dafür, daß sie es tun, ergibt sich aus dem bundesstaatlichen Charakter des deutschen Wirtschaftsgebietes und aus dem Umstande, daß die Hansestädte die Unterläufe der Trave, der Elbe und der Weser und die an der Grenze der Seeschiffahrt liegenden Häfen nicht nur für sich, sondern für Deutschland, für das ganze deutsche, nicht nur für das preußisch-hessische Eisenbahnnetz und für einen großen Teil der deutschen Wasserstraßen ausgebaut haben und unterhalten. In ähnlicher Lage ist Preußen mit den von ihm unterhaltenen, der Binnenschiffahrt dienenden Hauptstrecken des Rheins und der Elbe gegenüber den Oberliegern.

Von den ausländischen Staaten hat keiner ein größeres Interesse an Handel und Schiffahrt als England und nirgends ist das Gebührenprinzip gegenüber den Wasserstraßen und Häfen schärfer durchgeführt worden als gerade dort. Schiffahrtsabgaben werden in England in einer Allgemeinheit und in einer Höhe erhoben, die über preußische Verhältnisse und auch über das verkehrspolitische Programm der neueren preußischen Gesetzgebung weit hinausgeht. Das findet zum Teil seine Erklärung darin, daß der Staat in

der preußischen, die zu derselben Zeit durch Einführung von Schiffahrtsabgaben ein Verkehrshindernis aufzurichten bestrebt ist."

[1] Das Zusammenfallen der Seehandels- und Staatsinteressen in den Hansestädten hat sich als ein sehr wertvolles Moment für die Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt erwiesen. Nur selbständige Kaufmannsstaaten dieser Art konnten mit so raschem Entschlusse, mit so sachverständigem Urteil und so weitem Blicke so große Mittel für den Ausbau der Seeschiffahrtsanstalten aufwenden. Ein großer Staat mit mannigfaltigen und vielleicht heterogenen Wirtschaftsinteressen hätte kaum dasselbe leisten können. Die Selbständigkeit der Hansestädte und der bundesstaatliche Charakter des deutschen Nationalstaates haben sich hier als segensreich erwiesen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

England die Fürsorge für das Verkehrswesen, für Häfen und Wasserstraßen ebenso wie für Eisenbahnen und Landstraßen, den Kommunen, Korporationen und Privaten überlassen hat. Die letzteren hatten keine Veranlassung, auf ein Entgelt zu verzichten und die beiden ersten haben es tatsächlich nicht getan. Immerhin hätte die öffentliche Meinung, wenn sie in den Wasserstraßen ein geeignetes Objekt für die Behandlung als freies Genußgut erblickt hätte, die Verwirklichung dieses Ideals durch das Mittel der Verstaatlichung der Wasserstraßen anbahnen können. In der Tat denkt man auch in England an die Verstaatlichung — „nationalisation" — der Schiffahrtsanstalten oder wenigstens der Binnenschiffahrtswege, nicht aber an den Verzicht auf Schiffahrtsabgaben. Die Canals Trust Bill von 1905, welche die Bildung einer besonderen Behörde für den Erwerb der wichtigsten Durchgangswasserstraßen vorsah, enthielt zugleich Bestimmungen über die Weitererhebung von Schiffahrtsabgaben, obwohl ein wesentlicher Zweck der Verstaatlichung des Kanalnetzes in der Gewinnung von Einfluß auf die Eisenbahntarife erblickt wird [1].

In Großbritannien und Irrland kommen auf 100 qkm 2,13 km Wasserstraßen, deren Gesamtlänge 6 608 km beträgt. Das Netz ist insofern ungleich verteilt, als es in England und Wales sehr viel dichter ist als in Irland und Schottland.

In Frankreich bestand bis vor kurzem Abgabenfreiheit zwar nicht auf allen Wasserstraßen, aber auf denjenigen des Staates, wo sie gegenüber den Privateisenbahnen verkehrspolitisch von Bedeutung war. Durch die Gesetze vom 22., 23. und 24. Dezember 1903 ist dieser Rechtszustand durchbrochen. Insbesondere ist auf der wichtigsten und verkehrsreichsten Staatswasserstraße, dem Canal du Nord, der Handelskammer in Douai die Erhebung von Schiffahrtsabgaben zur Verzinsung und Tilgung ihres Anteils an den Kosten der Kanalerweiterung gestattet worden [2]. Das französische Wasserstraßennetz

[1] Vgl. Forbes and Ashford, Our waterways, London, John Murray Albemarle Street W. 1906, Chapter XII; insbesondere S. 258—260. Zu den Aufgaben der Royal Commission on Canals and Waterways, welche unter Führung des Lord Shuttleworth unlängst Deutschland bereiste, gehört auch die Untersuchung der Fragen, ob öffentliche Verwaltungen oder Trusts Kanäle bauen oder erwerben sollen, auf welche Weise die Mittel hierfür aufgebracht werden können, und wie diese Verwaltungen oder Trusts zu leiten und zu beaufsichtigen wären. Vgl. auch den Aufsatz von Quinette de Rochemont, Voies navigables de la Grande Bretagne et d'Irlande in den Annales des Ponts et chaussées, Partie technique 1907, III S. 17.

[2] Der aus Schiffahrtsabgaben zu verzinsende Anteil der Handelskammern an den Baukosten beträgt 30 Mill. Fr., deren höchstens vierprozentige Verzinsung und Tilgung bei der Tarifbildung berücksichtigt werden soll.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hat eine Gesamtlänge von 13 304 km, darunter 8 546 km Flüsse und 4 758 km Kanäle oder 2,56 km auf 100 qkm; nach einer Darstellung von Lafitte in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1907 Seite 325 beträgt allerdings jetzt die Länge der tatsächlich nutzbaren Wasserstraßen nur noch 12 070 km, sodaß von ihnen auf 100 qkm nur 2,26 km entfallen würden.

Sehr viel engmaschiger und auch weit gleichmäßiger über das Land verteilt sind die 2 061 km langen, aus 1 157 km Flüssen und 904 km Kanälen bestehenden belgischen Wasserstraßen, die gleichwohl sämtlich nach dem Gebührenprinzip behandelt werden. Sie stehen ebenso wie die französischen fast ausschließlich im Eigentum des Staates, so daß ihre Behandlung als freies Genußgut auf keine Schwierigkeiten stoßen würde, sofern man in Belgien die Abgabefreiheit der Schiffahrt grundsätzlich als gerechtfertigt ansähe. Die belgischen Bahnen sind bekanntlich Staatsbahnen, während die französischen überwiegend im Privatbesitz sich befinden. Auf 100 qkm kommen in Belgien 6,99 km Wasserstraßen.

Kein Staat hat ein auch nur annährend so dichtes und gleichmäßig verteiltes Wasserstraßennetz wie Niederland, wo auf 100 qkm 16 km Wasserstraßen kommen. Diese haben eine Gesamtlänge von 5 172 km, von welchen der dem Staate gehörige Teil — ungefähr die Hälfte — abgabenfrei ist, während die übrigen, den Provinzen, Gemeinden, Genossenschaften und Privaten gehörigen Schiffahrtswege im allgemeinen nach dem Gebührenprinzip behandelt werden[1]. Die Eisenbahnen sind im Privatbesitz. Wenn der Staat die Behandlung der Wasserstraßen nach dem Grundsatze des freien Genußgutes als eine staatswirtschaftliche Notwendigkeit oder auch nur als eine besonders zweckmäßige Maßregel ansähe, so würde er sie vielleicht im Wege der Verstaatlichung der kommunalen und privaten Wasserstraßen verwirklicht haben. Die Voraussetzungen für die Behandlung der Wasserstraßen als freies Genußgut sind jedenfalls in Niederland in viel höherem Maße gegeben als in Preußen mit etwa 1,894 km Wasserstraßen auf 100 qkm und einem großen Staatsbahnbesitze.

Die augenblicklichen Besitzverhältnisse der Wasserstraßen können dieser auf grundsätzliche Erwägungen gestützten Vergleichung nicht hindernd im Wege stehen.

Bei den Häfen ist, abweichend von den Wasserstraßen, das Gebührenprinzip fast allgemein verwirklicht; zu den seltenen und durch besondere

[1] Dem Staate gehören etwa 2000 km Flüsse und 569 km Kanäle. Von den übrigen Kanälen gehören 954 den Provinzen — namentlich Groningen, Friesland und Overyssel, 1232 Gemeinden und Genossenschaften und 417 Privaten. Auf den Wasserstraßen des Staates sind die Schiffahrtsabgaben seit dem 1. Mai 1900 aufgehoben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Verhältnisse bedingten Ausnahmen gehört die schon erwähnte Abgabenfreiheit des Mannheimer Hafens.

In keinem fremden Staate wird der in Deutschland angeblich zu Recht bestehenden Unterscheidung von kanalisierten und regulierten Strömen, sowie von See- und Binnenwasserstraßen irgend welcher Einfluß auf die finanzielle Behandlung der Wasserstraßen eingeräumt. Namentlich wird in England auf allen natürlichen Wasserstraßen, deren Schiffbarkeit durch irgend welche Maßregeln verbessert worden ist, ohne Rücksicht auf die bei der Verbesserung angewandten technischen Methoden und ohne Unterscheidung zwischen See- und Binnenschiffahrt die Erhebung von Abgaben für selbstverständlich erachtet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

III.

Die wirtschaftliche Möglichkeit der Schiffahrtsabgaben.

§ 1. Die allgemeinen Gesichtspunkte.

Sehr verschieden von der Frage der staatswirtschaftlichen Berechtigung der Schiffahrtsabgaben ist die Frage ihrer wirtschaftlichen Möglichkeit. Beide verhalten sich zu einander ungefähr wie Theorie und Praxis. Wenn auch die Wiedereinbringung der Kosten, welche Staat und Gemeinden für Wasserstraßen und Häfen aufgewendet haben, durch Erhebung von Gebühren grundsätzlich berechtigt ist, so muß doch noch untersucht werden, ob und wie weit dieser Grundsatz praktisch verwirklicht werden kann, ohne den auf Hebung des Verkehrs gerichteten Zweck jener Schiffahrtsanstalten zu gefährden.

Die große Wichtigkeit dieser Frage ist augenfällig, augenfälliger als die Schwierigkeit ihrer Beantwortung.

Auf den ersten Blick könnte es als selbstverständlich erscheinen, daß Schiffahrtsabgaben wirtschaftlich möglich sind. Man könnte den Beweis für ihre Möglichkeit einfach aus der Tatsache entnehmen, daß sie auf zahlreichen Wasserstraßen und in beinahe allen Häfen vorhanden sind, und daß ein großer Teil der abgabepflichtigen Schiffahrtsanstalten eine glänzende Verkehrsentwicklung aufweist, während umgekehrt die abgabefreien Schiffahrtsanstalten, namentlich Wasserstraßen, teilweise eine schwache, stagnierende oder gar rückläufige Schiffahrt haben. Die märkischen Wasserstraßen, von welchen Lotz im Jahre 1898 sagte[1], daß sie besonders hohe Gebühren hätten, haben trotz abermaliger Erhöhung der Schiffahrtsabgaben im Jahre 1902 eine so starke und andauernde Verkehrszunahme, daß die Verwaltung mit dem Ausbau der Schiffahrtsanstalten kaum nachkommen kann. Ein ähnlich erfreuliches Bild zeigt die von Bremen ausgebaute und mit sehr hohen

[1] Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf den natürlichen Wasserstraßen. Verbandsschriften des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt Nr. XL S. 6.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Schiffahrtsabgaben belegte Seewasserstraße der Unterweser. Die Gesamtlage hinsichtlich der abgabepflichtigen Wasserstraßen und Häfen ergibt sich aus den später folgenden Nachweisungen. Selbst von einem abgabenfeindlichen Theoretiker ist die wirtschaftliche Möglichkeit der Schiffahrtsabgaben, wenn auch mit einer gewissen Einschränkung, anerkannt worden. Professor Gothein, den die Handelskammer in Mannheim unlängst als den besten Kenner des oberrheinischen Wirtschaftslebens bezeichnete [1], hat bezüglich der Rheinschiffahrtsabgaben ausgesprochen [2]:

„Das können wir ja ohne weiteres zugeben: zu Grunde gehen würde die Schiffahrt nicht, zu Grunde gehen würde wahrhaftig diese gewaltige kommerzielle Entwicklung auf dem Rhein nicht. Ganz gewiß hat die Schiffahrt schon schlimmere Zeiten erlebt, und wenn es sein müßte, würde sie sich den Verhältnissen auch anpassen. Aber der Wirkungskreis, den der Wassertransport bisher gehabt hat, der Aktionsradius der Schiffahrt würde allerdings alteriert werden usw."

Das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. 4. 1905 hätte die Bewilligung der Baukosten für die neuen Kanäle nicht an die Bedingung der Erhebung von Schiffahrtsabgaben knüpfen dürfen, wenn die gesetzgebenden Faktoren nicht von der wirtschaftlichen Möglichkeit solcher Abgaben überzeugt gewesen wären.

Der selbstverständlich erscheinenden Schlußfolgerung aus dem Nebeneinanderbestehen von Schiffahrtsabgaben und kräftiger Verkehrsentwicklung auf die wirtschaftliche Möglichkeit der ersteren steht nun aber eine andere scheinbar selbstverständliche Tatsache gegenüber: die Tatsache der Verteuerung der Schiffahrtsselbstkosten durch die Abgaben. Die Schiffahrtsselbstkosten bestehen auf abgabefreien Wasserstraßen nur in der Verzinsung und Abschreibung des Anlagekapitals der Transportmittel, in dem Aufwande für Betrieb und Unterhaltung der Fahrzeuge und in einem angemessenen Unternehmergewinne, der allerdings nicht nur in den Dividenden der Schiffahrtsgesellschaften, sondern unter Umständen auch in niedrigen Frachten zum Ausdruck kommen kann — nämlich dann, wenn die Gesellschafter im wesentlichen zugleich Frachtinteressenten sind. Es fehlt dagegen derjenige Bestandteil der natürlichen Selbstkosten, welcher in der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, sowie in der Unterhaltung der immobilen öffentlichen Schiffahrtsanstalten, besteht. Dieser Bestandteil der Selbstkosten kommt erst durch Schiffahrtsabgaben zur Geltung. Durch Einführung der

[1] In der Einleitung zum Handelskammerbericht für 1906 S. 4.
[2] Verhandlungen des Vereins für Socialpolitik 1905 S. 66.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Abgaben erscheint eine neue, bei den Eisenbahnen von jeher vorhandene und in der Tarifbildung berücksichtigte Position in der Selbstkostenrechnung für die Schiffahrt. Es bedarf keiner Begründung, daß die Selbstkosten der Schiffahrt bei freiem Wettbewerbe die dauernd möglichen Mindestfrachten und die letzteren den Verkehr beeinflussen. Auf diesem Gedankengange beruht die Erklärung des Vereins rheinischer Binnenschiffahrtsinteressenten vom 16. April 1904, daß jede Schiffahrtsabgabe „den Ruin der Rheinschiffahrt" herbeiführen müsse und der Beschluß der Mannheimer Protestversammlung vom 16. Februar 1907, wonach „jede auch noch so geringe Abgabe eine schwere Schädigung der Schiffahrt auf den natürlichen Binnenwasserstraßen zur Folge haben würde".

Die Lösung des Widerstreites jener beiden Selbstverständlichkeiten ergibt sich zunächst aus der Tatsache, daß der Einfluß der Schiffahrtsabgaben auf die Selbstkosten nicht der allein maßgebende ist. Er kann abgeschwächt oder aufgehoben oder auch überwogen werden durch Ermäßigung anderer Selbstkostenteile. Diese Ermäßigung wird herbeigeführt durch Verbesserungen in den immobilen Schiffahrtsanstalten, in Verwaltungseinrichtungen, in den Transportmitteln und in der Organisation des Betriebes.

Die Verbesserungen an den immobilen Anlagen, den Wasserstraßen und Häfen, haben die Wirkung, daß sie die Verwendung größerer Fahrzeuge, die vorteilhaftere und länger dauernde Ausnutzung der vorhandenen, die Beschleunigung der Reisen, die Verminderung der Unfallgefahr und damit auch der Versicherungsprämien ermöglichen.

Wenn im Rheingebiet — um diese Zusammenhänge an einigen praktischen Beispielen zu veranschaulichen — die seit Jahrzehnten geplante Vertiefung des Fahrwassers zwischen St. Goar und Mainz ausgeführt wird, so können die von Duisburg nach Frankfurt a. M. bestimmten Kohlenschiffe, da der Main schon jetzt die unterhalb St. Goar hergestellte Fahrtiefe besitzt, um 50 cm tiefer abladen und ihren Raum entsprechend vorteilhafter ausnutzen oder, anders ausgedrückt, sie ersparen das jetzt oft erforderliche Leichtern bei St. Goar oder Bingen überhaupt oder doch für einen größeren Teil des Jahres. Wenn ferner die von Bayern und Württemberg geplanten Kanalisierungen des Mains und Neckars ausgeführt werden, so erfährt die Rheinschiffahrt eine Erweiterung ihres Erwerbsfeldes um 165 km Stromlänge, und die Fahrtlänge für die Kohlenschiffe von Duisburg nach Heilbronn und Aschaffenburg wird entsprechend vergrößert. Hierdurch kommt die Fahrzeit in ein günstigeres Verhältnis zur Liegezeit in den Häfen, und die Ausnutzung der Betriebsmittel wird vorteilhafter. Noch weit mehr würde

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dies Moment zur Geltung kommen, wenn die Verbesserung des Fahrwassers nach Straßburg ausgeführt und späterhin vielleicht die Großschiffahrt bis Basel oder gar bis Konstanz ermöglicht sein wird.

Ähnliche Vorteile würden der Weser und Elbschiffahrt erwachsen durch den Ausbau der Werra und Aller und der Saale bis zur Einmündung des von Leipzig nach Kreypau geplanten Kanales.

Überall wirkt die Vertiefung, Verbreiterung, Begradigung und Bezeichnung des Fahrwassers auf die Beschleunigung der Fortbewegung, weil in einem flachen, schmalen, gekrümmten und schwer erkennbaren Fahrwasser langsam und vorsichtig gefahren werden muß. Infolgedessen können mehr Fahrten ausgeführt und die Fahrzeuge entsprechend besser ausgenutzt werden, während gleichzeitig die Unfallgefahr sich verringert. Außerdem trägt jede Verbesserung der Hafenanlagen, insbesondere ihre vollkommenere Ausrüstung mit Lösch- und Ladevorrichtungen, zur Verkürzung der Liegezeiten und zur Verminderung der Schiffahrtsselbstkosten sehr wesentlich bei [1].

Aber auch ganz abgesehen von dem Zustande der Wasserstraßen und Häfen kann durch Vervollkommnung der Strompolizei unter Umständen eine erhebliche Verminderung der Schiffahrtsunkosten im weiteren Sinne des Wortes herbeigeführt werden. Es ist bekannt, daß durch Beraubung der Schiffsladungen überall erhebliche Verluste entstehen; sie sind anscheinend besonders groß im Hafen von Rotterdam und auf der Waal, wo die sogenannten Parlevinkers und Zoetelaers einen organisierten Diebstahl betreiben. Nach den Protokollen über die elfte Tagung des Zentralverbandes von Vereinen Deutscher Holzhändler zu Nürnberg am 27. September 1906 ist der Fall vorgekommen, daß bei einer einzigen Schiffsladung Holz ein Verlust von 2000 Mk. durch Entwendungen eintrat. Wie in der Versammlung durch den Vorsitzenden mitgeteilt wurde, hat die Handelskammer Duisburg in der Angelegenheit mit dem Präsidenten der Handelskammer Rotterdam verhandelt, wobei festgestellt wurde, „daß die Beraubungen über Holland am Rhein allein für Holz auf wenigstens 200 000 Mk. zu veranschlagen sind". (S. 69 des Protokolls). Wenn in Betracht gezogen wird, daß der Holzverkehr

[1] Bei dem Ausbau der Wasserstraße zwischen Paris und dem nordfranzösischen Kohlenbezirk handelt es sich darum, die bessere Ausnutzung des vorhandenen Schiffsparkes durch Verkürzung der Reisedauer und Vermehrung der Zahl der Jahresreisen zu ermöglichen. Nach dem Rapport général von Rabier, Chambre des députés Nr. 1263 S. 32, 1903, machen die Schiffe auf jener Kanallinie jetzt drei bis vier Reisen, während man annimmt, daß sie deren künftig fünf bis sechs ausführen können. Man erwartet infolgedessen eine Verbilligung der Frachten von jetzt 5 bis 7,25 auf 3,50 bis 4 Fr.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

noch nicht den zwanzigsten Teil derjenigen Gütermenge ausmacht, welche die deutsch-niederländische Grenze auf der Wasserstraße passiert, so muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß der Geldwert jener Diebstahlsverluste die Belastung mit etwaigen Schiffahrtsabgaben übersteigt. Eine Holzladung von 1000 t zu 1000 kg hätte für die 215 km lange Strecke von Rotterdam nach Duisburg bei einem Abgabensatze von 0,04 Pfg. für das tkm nur 86 Mk. zu zahlen. Die Einführung der Schiffahrtsabgaben würde also, wenn ihr Ertrag zur Unterdrückung der Schiffsdiebstähle durch Verbesserung der polizeilichen Aufsicht verwendet werden sollte, immerhin eine Verminderung jener Verluste herbeiführen und sich hierdurch ganz oder teilweise bezahlt machen.

Die wirtschaftliche Möglichkeit von Schiffahrtsabgaben dürfte hiermit im allgemein bewiesen sein für den Fall, daß ihre Einführung die Gegenleistung ist für Verbesserungen bei den immobilen und administrativen Schiffahrtsanstalten, zu welchen letzteren auch die Strom- und Schiffahrtspolizei gehört. Denn diese Verbesserungen führen zu einer Ermäßigung der Betriebsunkosten, nämlich der von den Schiffahrtsunternehmern zu machenden Aufwendungen und der von ihnen zu tragenden Verluste. Hierdurch wird für die Einziehung entsprechender Beiträge zu den Kosten der Fahrbahn, der zugehörigen Häfen und der Schiffahrtspolizei der erforderliche Spielraum freigemacht.

Es wäre denkbar, daß die Belastung durch Schiffahrtsabgaben, welche die Gegenleistung für Stromverbesserungen, Kanal- und Hafenbauten bilden, sich mit den durch diese Bauten entstehenden Betriebsvorteilen gerade ausgliche. In Wirklichkeit wird dieser Fall aber kaum jemals eintreten, weil die in Betracht kommenden Staaten, Gemeinden und öffentlichen Verbände die Abgaben für Schiffahrtsverbesserungen nur so bemessen werden, daß ein Vorteil für den Verkehr, eine Ersparnis an den Beförderungsselbstkosten gegenüber den früheren Schiffahrtsverhältnissen oder gegenüber dem durch eine Wasserstraße ersetzten Eisenbahnwege, verbleibt. Der Grundsatz der gebührenmäßigen Selbstkostendeckung hat zur praktischen Voraussetzung, daß der Nutzen der Schiffahrt die Last der Abgaben überwiegt. Nur unter dieser Voraussetzung wird man Kanäle oder Häfen bauen und künstliche Wasserstraßen verbessern wollen. Das gilt von Privatkapitalisten, welche ihr Geld in Schiffahrtsanstalten anlegen und aus Schiffahrtsabgaben verzinsen wollen, natürlich ebenso oder in noch höherem Maße wie von öffentlichen Verbänden.

Tatsächlich werden in Deutschland Schiffahrtsabgaben als Gegenleistung für Verbesserungen — andere Schiffahrtsabgaben gibt es nicht — nur in

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Höhe eines geringen Bruchteiles der durch die Verbesserungen erzielten Frachtvorteile erhoben, wie weiter unten noch näher dargelegt werden wird. Auch für die Zukunft kann nur die Einführung derartiger Abgaben in Frage kommen.

Dabei ist allerdings der Kausalzusammenhang zwischen Abgabenerhebung und Schiffahrtsverbesserung, zwischen Leistung und Gegenleistung nicht mechanisch in der Weise aufzufassen, daß beides Zug um Zug und völlig gleichzeitig in Erscheinung treten müßte. Diese mechanische Gleichzeitigkeit würde sich bei der Verbesserung natürlicher Wasserstraßen, insbesondere bei dem Ausbau unserer großen Ströme, wie bereits früher angedeutet [1], praktisch gar nicht durchführen lassen. Denn der Ausbau erfolgt nicht mit einem Male und ist nicht mit einem bestimmten Zeitpunkte als abgeschlossen zu bezeichnen. Er vollzieht sich auf einem Stromlauf von mehreren hundert Kilometern, der sich aus zahlreichen der Schiffahrt genügenden und nicht genügenden Teilstrecken in bunter Reihenfolge zusammensetzt, tatsächlich in der Weise, daß hier ein sogenannter Übergang verbessert, eine Schwelle beseitigt, dort ein Durchstich ausgeführt, eine Krümmung abgeflacht, eine Konkave mit übermäßigen Tiefen verbaut, eine Engstelle im Fahrwasser verbreitert, ein hinderliches Steinriff durch Sprengung beseitigt, das Buhnensystem durch Einfügung neuer Werke ergänzt oder durch Vorlegung von Grundschwellen im Interesse der Zusammenhaltung des Niedrigwassers vervollständigt wird — um nur einige Beispiele hier anzuführen. So hat die Arbeit der Strombauverwaltungen an vielen Einzelstellen gleichzeitig, an vielen anderen aber auch nicht gleichzeitig angesetzt, sie ist in einem nicht überall gleichmäßigen, sondern der Natur der Sache nach streckenweise verschiedenen Maße vorgeschritten, und sie nähert sich allmählich immer mehr dem Endziele einer solchen Gestaltung des Strombettes für alle Wasserstände, welche der Gesamtheit aller beteiligten Interessen — nicht nur der Schiffahrtsinteressen — am besten entspricht. An der Erreichung dieses Zieles wird unablässig weitergearbeitet, nicht etwa nur, wie es Fernerstehenden vielleicht scheinen könnte, mit den im preußischen Staatshaushaltsetat außerordentlich bewilligten Geldsummen, sondern auch mit den laufenden Mitteln des ordentlichen Etats. Denn diese Mittel sind nach der Überschrift zu Kap. 65 Tit. 16 des preußischen Staatshaushaltsetats außer für die Unterhaltung der Ströme im engeren Sinne auch für kleinere Neubauten sowie „zur Gewährung von Beihilfen zur Förderung von der

[1] Vgl. oben S. 82, 83, wo die Frage bereits teilweise, unter anderem Gesichtspunkte, erörtert worden ist.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Binnenschiffahrt nützlichen wie von Entschädigungen für die Beseitigung von der Binnenschiffahrt hinderlichen Anlagen" bestimmt. Tatsächlich wird aus diesen Mitteln die Verbesserung der Ströme, wenn auch in entsprechend geringerem Umfange und in langsamerem Zeitmaße, fortgesetzt betrieben.

Den Nutzen, den die Schiffahrt eines in der Regulierung begriffenen Stromes aus den zahlreichen über die lange Strecke verteilten Einzelbauten zieht, setzt sich zusammen aus einer Summe von kleineren und größeren Verkehrsvorteilen, die örtlich nicht überall gleich sind, mit dem Fortschreiten der Strombautätigkeit allmählich wachsen und in der Regel nicht unmittelbar nach Beendigung der ursächlichen Wasserbauten, sondern erst etwas später zur Geltung kommen. Wollte man versuchen, einzelne Abschnitte der Strombautätigkeit, nach zeitlicher oder räumlicher Trennung als Verkehrsleistung zu behandeln und auf dieser Grundlage die als Gegenleistung zu fordernde Abgabe zu berechnen, so würde man in unabsehbare praktische Schwierigkeiten geraten und den Verkehr durch Erstellung von örtlich verschiedenen und zeitlich wechselnden Tarifen ernstlich belästigen.

Man kann nicht — unter scharfer chronologischer Trennung von Vergangenheit und Gegenwart und mit Vernachlässigung der ursächlichen Zusammenhänge, welche beide mit einander verbinden — bei natürlichen Wasserstraßen einer heute einzuführenden Schiffahrtsabgabe den Charakter der Gegenleistung für solche Verbesserungen, welche ein Jahrzehnt oder auch noch weiter zurückliegen, bestreiten und dieser Abgabe die Eigenschaft des Nachträglichen im Sinne der Unzulässigkeit beilegen. Die Strombautätigkeit ist ein in sich zusammenhängender, für absehbare Zeit nicht endender Prozeß, ein organischer Bestandteil der Kulturaufgaben des Staates. Man kann sie nicht durch eine willkürliche Zäsur zeitlich auseinanderreißen.

Deshalb sind Schiffahrtsabgaben, welche auf den natürlichen Wasserstraßen Deutschlands eingeführt werden, Gegenleistungen für alle Verkehrsvorteile, welche durch die Wasserbauten des Staates den Beteiligten entstanden sind. Diese Vorteile finden ihren Ausdruck in sehr bedeutenden Ermäßigungen, welche den Betrag an Abgaben weit übersteigen und durch diese nur zum kleinen Teile absorbiert werden. Der verbleibende Überschuß an Kostenersparnis bildet die wirtschaftliche Rechtfertigung der Schiffahrtsabgaben; er beweist die Möglichkeit ihrer Einführung. Bei der Erbringung dieses Nachweises kann und muß in die Vergangenheit zurückgegriffen werden durch Vergleichung der Selbstkosten, der Frachten und des Verkehrs vor dem Beginn der Regulierungen oder Kanalisierungen, in den verschiedenen Stadien des Fortschreitens der Wasserbauten und in der Gegenwart. Die so ermittelten Differenzwerte geben ein ungefähres Bild von den durch

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Anstalten des Staates und der Gemeinden geschaffenen Verkehrsvorteilen und ermöglichen insoweit eine Vergleichung dieser Vorteile mit den als Gegenleistung beanspruchten oder noch zu beanspruchenden Abgaben.

Völlig zutreffend ist das Bild allerdings deshalb nicht, weil das Sinken der Selbstkosten und die hieran sich knüpfenden Folgeerscheinungen inbezug auf Frachtenstand und Verkehrsentwicklung nicht lediglich durch Verbesserungen an den immobilen Verkehrsanstalten, sondern zum Teil auch durch andere Ursachen, insbesondere durch Fortschritte in der Technik des Schiffs- und Maschinenbaues und in den Betriebseinrichtungen herbeigeführt ist[1]. Die Benutzung der Dampfkraft für die Fortbewegung hatte zur Folge, daß die Schiffahrt vom Leinpfade unabhängig wurde und die eigentliche Fahrrinne besser ausnutzen konnte. Die Anwendung von Schleppdampfern ermöglichte ferner den Bau größerer Schiffe, deren Fortbewegung durch Pferde nicht ausführbar gewesen wäre; außerdem verbilligte sie den Schiffszug, und zwar mit der fortschreitenden Vervollkommnung der Schiffsmaschinen in steigendem Maße. Endlich beschleunigte sie aber auch die Fortbewegung und trug so zur Vermehrung der Fahrten, zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Leistungen eines Schiffes wesentlich bei. Weitere Vorteile wurden erreicht durch den Bau eiserner Schiffe, deren Überlegenheit gegenüber den Holzschiffen insbesondere darauf beruht, daß sie einen geringern Leertiefgang haben und einen geringern Reibungswiderstand im Wasser erzeugen, also weniger Schleppkraft erfordern[2]. Ferner wurden durch die Wahl zweckmäßiger Schiffsformen und Betriebseinrichtungen wirtschaftliche Fortschritte ermöglicht. Es soll in diesem Zusammenhange nur auf die neue Erscheinung der Seeleichter hingewiesen werden, die den Rhein bis Köln und den Dortmund—Ems-Kanal in seiner ganzen Länge

---

[1] Die zuweilen auftretende Behauptung, die Ermäßigung der Schiffsfrachten sei nicht in erster Reihe der Fahrwasserverbesserung, sondern vielmehr hauptsächlich den Fortschritten der Schiffbautechnik zu verdanken, ist eine einseitige Übertreibung. Vgl. den Vortrag von Perutz, Zur Frage der Einführung von Schiffahrtsabgaben, Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1905, S. 399.

[2] In einer Versammlung zu Hameln am 18. Dezember 1898 schilderte bei Erörterung des damaligen Planes der Weserkanalisierung durch Bremen ein hervorragender Sachkenner, der Mühlen- und Reedereibesitzer Meyer, die Fortschritte der Schiffahrt, indem er ausführte, die jetzigen Fahrzeuge aus dünnem Stahlblech hätten ein Drittel Leertiefgang weniger als die früheren Holzschiffe, und die Schlepper hätten die doppelte Leistungsfähigkeit bei geringerem Kohlenverbrauch, so daß die Frachten in den letzten 25 Jahren auf kaum ein Drittel der früheren zurückgegangen seien.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

befahren[1]. Endlich spielen auch Verbesserungen des Geschäftsbetriebes der Schiffahrt, im Sinne der möglichst zweckmäßigen Ausnutzung von Material und Personal, eine Rolle. Diese Entwicklung wäre teilweise auch ohne Verbesserung der Wasserstraßen und Häfen möglich gewesen. Ihr wirtschaftlicher Erfolg zeigt sich unter anderem in der Verkürzung der Fahrzeiten und Vermehrung der Fahrten. Während in der Kohlenbeförderung von Duisburg nach dem Oberrhein vor 20 Jahren jährlich 9 bis 10 Reisen ausgeführt wurden, werden jetzt 14 bis 15 gemacht. Nach dem Jahresberichte der Rheinschiffahrtszentralkommission für 1870 betrug die kürzeste Lieferfrist in der Rheinschiffahrt für die Beförderung von Rotterdam nach Mannheim 7 Tage, und ein Schlepper mit 3 bis 4 Anhängen von 1000 bis 1250 t Gesamtladung brauchte für diese Fahrt 10 bis 12 Tage. Heute ist jene Frist auf 5 bis 6 Tage[2] verkürzt und die Fahrtdauer eines Schleppzuges von etwa 5000 t Gesamtladung beträgt nur 9 bis 10 Tage. Der stärkste Schleppdampfer befördert heute 6800 t in 17 Stunden von Duisburg nach Cöln. Man sieht aus diesen Zahlen den durch die Fortschritte der Technik ermöglichten Übergang zum Großbetriebe im Schiffahrtsgewerbe mit entsprechend vorteilhafterer Ausnutzung der Betriebsmittel und Verminderung der Generalunkosten. Sehr bedeutende Ersparnisse an Betriebskosten, namentlich an Heizmaterial sind ferner erzielt durch bessere Ausnutzung des Dampfes in Verbundmaschinen und neuerdings durch Anwendung des überhitzten Dampfes.

Man muß also, wenn man nicht die Möglichkeit weiterer Ersparnisse an den Selbstkosten durch Betriebsverbesserungen grundsätzlich verneinen will, wozu kein Anlaß vorliegt, auch die Möglichkeit zugeben, daß die Vermehrung der Betriebskosten durch Schiffahrtsabgaben — selbst ohne Verbesserung der immobilen Schiffahrtsanstalten — durch Ermäßigung anderer Kostenbestandteile ausgeglichen wird.

Es darf freilich nicht vergessen werden, daß gewisse Bestandteile der reinen Selbstkosten auf abgabefreien Wasserstraßen schon jetzt eine Neigung zum Anwachsen haben. Das gilt namentlich von den Löhnen, welche in dieser Richtung durch die starke Nachfrage nach Arbeitskräften, durch die Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung beeinflußt sind und

[1] Die Selbstkostenersparnis liegt hier insbesondere in dem Wegfall der Umladung zwischen See- und Binnenfahrzeug und in dem für die Seeschiffahrt neuen Umstande, daß während der Liegezeit des Transportgefäßes die außerhalb desselben tätige Schleppkraft zu anderweiter Verwendung freibleibt.

[2] Die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein, Denkschrift des Arbeitsausschusses der Rheinschiffahrtsinteressenten, Mainz 1905, J. Diemer, S. 100.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

künftig vielleicht eine weitere Beeinflussung durch Sonntags- und Mindestnachtruhe erfahren werden. Indessen ist dieser Einfluß bisher nicht von ausschlaggebender Bedeutung für die Gestaltung der Selbstkosten gewesen, soweit die Entwicklung der Frachten einen Rückschluß hierauf gestattet. Die Fortschritte der Technik und der Betriebsorganisation haben die Verteuerung der Personalkosten mehr als ausgeglichen.

Für die Frage der wirtschaftlichen Möglichkeit der Schiffahrtsabgaben kommt es nicht nur auf die Selbstkosten an, die dem Schiffahrtsunternehmer erwachsen, sondern auch auf die Frachten, die der Hervorbringer oder Verbraucher — der Wareninteressent — für die Beförderung von Gütern auf dem Wasserwege zu zahlen hat. Für ihn handelt es sich nicht darum, ob die Selbstkosten, sondern vielmehr ob die Frachten durch die Schiffahrtsabgaben verteuert werden. Nun verläuft allerdings die Entwicklung der Frachten und Selbstkosten bei freiem Wettbewerbe in parallelen Linien, deren Abstand durch das Existenzminimum des Schiffahrtsunternehmers bestimmt wird. Der Wettbewerb ist es, welcher dafür sorgt, daß der Gewinn des Schiffahrtsunternehmers sich im allgemeinen in den Grenzen jenes Minimums hält. In diesem Falle, dem ursprünglichen Normalfalle, bewegt sich die Entwicklung der Frachten in der Diagonale der die Selbstkosten verbilligenden und verteuernden wirtschaftlichen Kräfte. Sie gibt ein annähernd zuverlässiges Bild von der Bewegung der Selbstkosten, und zwar eben deshalb, weil sie ihr im allgemeinen parallel bleibt. Die Selbstkosten werden mehr individuelle Verschiedenheiten aufweisen als die durch Angebot und Nachfrage bestimmten und deshalb mehr ausgeglichenen Frachten, und die letzteren werden mehr durch die höchsten als durch die niedrigsten Selbstkosten des vom Verkehr benötigten Schiffsparkes bestimmt sein. An dem durch die Natur der Verhältnisse bedingten Parallelismus der Erscheinungen, namentlich für größere Zeiträume, wird hierdurch aber nichts geändert. In diesem Sinne soll die Entwicklung der Schiffsfrachten, deren Ermittelung zwar vielfach mit großen Schwierigkeiten verknüpft, aber doch leichter und zuverlässiger ist als die Feststellung der Selbstkosten, in der nachfolgenden Darstellung verwendet werden.

Der Grundsatz vom Parallelismus der Schiffsfrachten und Schiffahrtsselbstkosten ist freilich in der Praxis zuweilen durchbrochen worden und zwar durch Ausschaltung des freien Wettbewerbes. Ein solcher Fall ist innerhalb der Rheinschiffahrt im Jahre 1905 eingetreten durch die Bildung des Kohlenkontors, welches durch die gleichzeitige Verfügung über das Frachtgut und einen großen Schiffspark in die Lage gesetzt ist, für die Verschiffung von Kohlen den Frachtpreis über dem durch Angebot und Nach-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

frage früher gebildeten Stande zu halten. Es handelt sich hier um eine Ausnahme von der wirtschaftlichen Regel, welche praktisch sehr ins Gewicht fällt, weil die Kohlenbeförderung nach Tonnenkilometern beinahe die Hälfte der ganzen Rheinschiffahrt ausmacht. Die Kohlenfrachten von Duisburg nach Mannheim stellten sich am freien Markte, den das Kohlenkontor für die über die Leistungsfähigkeit des eigenen Schiffsparkes hinausgehenden Transportmengen noch in Anspruch nimmt, in den Jahren 1901 bis 1905 auf 1,06 Mk., 1 Mk., 1,20 Mk., 1,24 und 1,09 Mk., während das Kontor seinen eigenen Reedereien eine Fracht von 1,40 Mk. ohne Schlepplohn aus dem Verkaufspreise der Kohlen am Empfangsorte bewilligt. Im Jahre 1906 stieg die Durchschnittsfracht zwar auf 1,45 Mk. am freien Markte, aber nur durch den im Herbst eingetretenen, seit einem halben Jahrhundert nicht dagewesenen Niederwasserstand, wie überhaupt 1906 ein abnormes Schiffahrtsjahr gewesen ist. Der durchschnittliche Frachtenstand in den ersten 8 Monaten dieses Jahres war nur 1,06 Mk.[1].

Das Beispiel des Rheins hat an der Elbe insofern Nachahmung gefunden, als hier die maßgebenden Schiffahrtsgesellschaften und die „Privatschiffer-Transportgenossenschaft" sich zu einer Organisation zusammengeschlossen haben, um den Frachtenstand für alle Güter — nicht nur für einen einzelnen Güterort — auf einer den bisherigen Marktpreis übersteigenden Höhe zu halten[2].

In diesen beiden Fällen ist also der Abstand der Parallelen über das dem Existenzminimum des Unternehmers entsprechende Maß hinaus vergrößert, und eine Steigerung der Selbstkosten würde deshalb nicht notwendig durch eine entsprechende Bewegung der Frachten zum Ausdruck kommen.

Auf der anderen Seite wäre es möglich, daß die für die Elbe neugebildete Schiffahrtsgesellschaft, um die auf Frachterhöhung gerichteten Bestrebungen jener Organisation wirksam zu bekämpfen, vorübergehend die Frachtsätze unter demjenigen Stande hält, welcher sich aus Angebot und Nachfrage am freien Markte ergeben würde. Eine solche Bemessung der Frachtsätze könnte bei einer Gesellschaft, deren Teilhaber aus Warenintereſſenten bestehen, sogar dauernd stattfinden. Daß sie aus Warenintereſſenten und nicht aus eigentlichen Schiffahrtsintereſſenten bestehen, ist

---

[1] Die Kohlenfrachten am freien Markte werden in dem Jahresberichte der Rheinschiffahrtszentralkommission von 1905 für die Strecke Duisburg—Mannheim auf 1,94 Mk. mit Schlepplohn angegeben, also 0,66 Mk. weniger als die Kontorfracht.

[2] Vgl. S. 98.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

deshalb einigermaßen wahrscheinlich, weil die ersteren ein größeres Interesse an niedrigen als an hohen Frachten haben.

Abgesehen von solchen Ausnahmefällen bleibt aber die Tatsache der parallelen Entwicklung von Schiffahrtsselbstkosten und Frachten im großen und ganzen bestehen, und man kann aus dem Fallen der letzteren, einer seit Jahrzehnten beobachteten und zahlenmäßig nachweisbaren Erscheinung, mit hinreichender Sicherheit auf eine ungefähr gleichmäßige Verbilligung der viel schwerer festzustellenden Selbstkosten schließen.

Die andauernde und starke Abwärtsbewegung der Frachten hat für die Prüfung der Frage, ob die Erhebung von Schiffahrtsabgaben wirtschaftlich möglich und mit den Gesamtinteressen der deutschen Volkswirtschaft vereinbar ist, eine sehr große, noch näher darzulegende Bedeutung, zumal in Verbindung mit der Tatsache, daß vielfach von den Schiffahrtsbeteiligten eine Erhöhung der Frachten für zulässig erachtet und mit größerem oder geringerem Erfolge angestrebt wird[1].

Von beinahe ebenso großem Interesse ist in diesem Zusammenhange die Entwicklung des Verkehrs, weil sie wesentlich, wenn auch nicht ausschließlich, von der Höhe der Frachten beeinflußt wird.

Eine dauernde und kräftige Zunahme des Verkehrs auf einer Wasserstraße ist nur unter der Voraussetzung angemessener Schiffsfrachten möglich. Angemessene Schiffsfrachten sind solche, welche bei Vergleichung mit den Frachtsätzen wettbewerbender Wasser- und Schienenstraßen und bei Vergleichung der Tauschwerte des Frachtgutes am Versand- und Empfangsorte einen guten Nutzen lassen und deshalb den erforderlichen Anreiz zur Benutzung eines Schiffahrtsweges bieten. Von einer Frachterhöhung, welche keine Hemmung der Verkehrsentwicklung zur Folge hat, wird man im allgemeinen annehmen können, daß sie wirtschaftlich möglich und vom Standpunkte der allgemeinen Interessen zulässig war. Zwar beweist die Fortsetzung der Verkehrszunahme bei erhöhten Frachten unmittelbar nur soviel, daß der Beschäftigungsgrad der Transportunternehmer keine Einbuße erlitten hat. Der Ausgleich könnte

[1] Man findet diese Auffassung in der Fachliteratur oft vertreten. So findet sich z. B. im „Rheinschiff" vom 13. November 1904 ein Eingesandt, in welchem es heißt: „Sicher aber ist, daß heute manche Transporte höhere Frachten ertragen können, als sie bezahlen", und im „Niederrhein" vom 4. Januar 1906 wird in einer Zuschrift vom Main mitgeteilt, „daß die beförderten Güter selbst bei um 30 % erhöhten Frachtsätzen dem Wasserwege erhalten bleiben, da die Bahnfrachten selbst in diesem Falle nicht konkurrieren können". Wenn diese aus Fachkreisen abgegebenen Urteile richtig sind, so sind auch Schiffahrtsabgaben in mäßiger Höhe zulässig, d. h. ohne Beeinträchtigung des Verkehrs und des Beschäftigungsgrades der Schiffahrt möglich.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

eingetreten sein durch eine Minderung des Verdienstes der Transportunternehmer oder der Wareninteressenten oder durch Mehrbelastung der Verbraucher. Diese Erklärung ist aber doch, soweit es sich um Erscheinungen von längerer Dauer handelt, nicht als zulässig zu erachten. Denn jede Minderung des Nutzens einer Verkehrsstraße oder Verkehrsgelegenheit muß schließlich doch einmal dazu führen und darin zum Ausdruck kommen, daß eine gewisse Gruppe, die Gruppe der bisher wenigst verdienenden Beteiligten, auf die Benutzung der verteuerten Verkehrsgelegenheit verzichtet, und hierdurch die Frequenz sich vermindert.

Die praktische Erfahrung lehrt nun aber, daß keineswegs eine Erhöhung der Frachten immer einen Rückgang des Verkehrs zur Folge hat — übrigens eine Erscheinung, die nicht nur bei Wasserstraßen, sondern auch bei Eisenbahnen beobachtet worden ist[1]. Wenn dieser Rückgang ausbleibt, und der Verkehr sich fortgesetzt in aufsteigender Richtung bewegt, so wird daraus im allgemeinen der Schluß gezogen werden dürfen, daß die Frachterhöhung das Maß des wirtschaftlich Möglichen nicht überstiegen hat. Demgemäß könnte die Erhebung von Schiffahrtsabgaben, selbst wenn sie zu einer Verteuerung der Frachten führen sollte — was bei Abgaben für in der Ausführung begriffene oder noch auszuführende Verbesserungen von vornherein ausgeschlossen ist —, doch nicht lediglich um dieses Umstandes willen als wirtschaftlich unmöglich und verwerflich hingestellt werden.

Es ist von hohem Interesse, die Entwicklung des Verkehrs mit derjenigen der Schiffsfrachten und — auf abgabepflichtigen Wasserstraßen — der Schiffahrtabgaben zu vergleichen, wie dies nachstehend geschehen soll. Es zeigt sich hierbei die bemerkenswerte Erscheinung, daß auf den wichtigeren und leistungsfähigeren Wasserstraßen, auf denjenigen Wasserstraßen, welche für den Wettbewerb mit der Eisenbahn hauptsächlich in Betracht kommen, die Frachten gefallen und die Verkehrsmengen gestiegen sind, daß die Verkehrsentwicklung auf abgabefreien und abgabepflichtigen Wasserstraßen keine wesentlichen Unterschiede aufweist, und daß weder die Einführung neuer noch die Erhöhung bestehender Schiffahrtsabgaben die Wirkung hatte, die Abwärtsbewegung der Frachten und Aufwärtsbewegung des Verkehrs zu hemmen.

[1] Die am 1. Januar 1905 auf den bayrischen Vizinal- und Lokalbahnen für den Güter- und Tierverkehr eingeführten 20 prozentigen Entfernungszuschläge haben, wie der Minister von Frauendorfer am 9. Mai 1906 in der Kammer der Abgeordneten zu München erklärte „nach keiner Richtung eine hemmende Wirkung für den Güter- und Tierverkehr gehabt". Der Verkehr stieg in einem Jahre von 64 auf 65,3 Mill. tkm (1905) und die Einnahme von 8 auf 8,6 Mill. Mk. Stenogr. Berichte 128 S. 4.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

§ 2. Spielraum für Erhebung von Schiffahrtsabgaben. Eisenbahn- und Wasserfrachten.

Der Spielraum für die Erhebung von Schiffahrtsabgaben ergibt sich aus dem Unterschiede des Tauschwertes derjenigen Güter, welche zu Wasser befördert werden, am Versand- oder Hervorbringungs- und am Empfangs- oder Verbrauchsorte. Die zwischenzeitlich aufgewandten, auf die Überwindung der Entfernungsunterschiede gerichteten Leistungen sind — abgesehen von Zollbelastungen im Auslandsverkehr und etwaigen Konjunkturänderungen, die in diesem Zusammenhange ausscheiden — die Ursachen und Grundlagen der Wertsteigerung. Sie setzen sich zusammen aus den unmittelbar der Fortbewegung gewidmeten Leistungen der Schiffahrt und den diese Fortbewegung mittelbar ermöglichenden oder erleichternden Leistungen der Staaten, Gemeinden oder auch Privaten, welche Wasserstraßen oder Häfen gebaut oder verbessert haben und unterhalten.

Bei denjenigen Gütern, welche zu Wasser bewegt werden, weil sie auf anderem Wege nicht befördert werden können, ist der Preis dieser unmittelbaren und mittelbaren Transportleistungen der ausschlaggebende Faktor für die Erhöhung des Tauschwertes am Empfangsorte. Das ist der Fall bei der weit überwiegenden Zahl der Seetransporte, — Ausnahmen können nur bei der Küstenschiffahrt eine gewisse Rolle spielen —, und bei sehr wenigen Gütersendungen auf Binnenwasserstraßen. Im Seeverkehr ist seit jeher in Deutschland ebenso wie in anderen Staaten der Kostenaufwand für Fahrwege und Häfen durch Erhebung von Schiffahrtsabgaben in Rechnung gestellt worden und deshalb für die Bestimmung des Wertunterschiedes am Abgangs- und Ankunftsorte wirksam gewesen. Der Umstand, daß ein Seeweg oder Seehafen starkem Wettbewerbe durch inländische oder ausländische Schiffahrtsanstalten gleicher Art ausgesetzt war, ist wohl auf die Höhe der Abgaben, aber nicht auf die grundsätzliche Festhaltung der Abgabenpflicht von Einfluß gewesen.

Für die innerhalb des deutschen Zollgebiets auf Wasserstraßen stattfindende Güterbewegung steht aber fast immer auch ein Schienenweg zur Verfügung. Der letzere wird tatsächlich für die weitaus größere Menge der beförderten Güter benutzt. Infolge dessen haben die Eisenbahnfrachten im ganzen einen sehr viel größeren Einfluß auf die Preisbildung der Güter am Gebrauchsorte als die Wasserfrachten, und sie bilden den Maßstab für Beurteilung des wirtschaftlichen Vorteils, welcher aus der Benutzung von Binnenwasserstraßen entspringt.

Die Überlegenheit der Wasserstraßen gegenüber den Eisenbahnen hin-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sichtlich der Frachtpreise beruht einerseits auf technischen, anderseits auf organisatorischen Momenten.

Die ersteren ergeben sich hauptsächlich aus den geringeren Beschaffungskosten der Transportgefäße, aus dem besseren Verhältnis von toter Last und Nutzlast, aus dem geringeren Personalbedarf und aus dem geringeren Aufwande für die bewegende Kraft.

Ein eisernes Rheinschiff von 1500 t Tragfähigkeit hat einen Anschaffungswert von 90 000 Mk., während 100 Eisenbahnwagen zu 15 t für Kohlenbeförderung heute mit Bremse 304 000 und ohne Bremse 247 000, also im Mittel 275 200 Mk. kosten. Der Preis für 100 gedeckte Güterwagen zu 15 t stellt sich aber schon auf 391 700 und 322 700 Mk., also im Mittel 357 200 Mk. Das Eigengewicht beträgt für den 15 t Wagen 8,3 t mit und 7,3 t ohne Bremse, also im Durchschnitt etwa die Hälfte und bei den gedeckten Güterwagen etwa zwei Drittel der Nutzlast, während das Eigengewicht des 1500 t Schiffs nur etwa 320 t oder wenig mehr als ein Fünftel ausmacht[1]. Das Schiff braucht auf der Fahrt nur drei Mann und einen Schiffsjungen Besatzung, während die auf zwei Züge verteilten 100 Güterwagen — ohne Lokomotive — ein Fahrpersonal von 16 Köpfen erfordern. Die Lokomotive braucht zwar nur zwei Mann zur Bedienung, während ein großer Dampfer, der vier Kähne zu je 1500 t schleppt, bei Tag- und Nachtdienst etwa 16 Mann erfordert. Dafür würden die geschleppten 6000 t aber auch 8 Züge mit je einer Lokomotive gebrauchen. Die Kosten des Personals sind in der Schiffahrt wahrscheinlich niedriger als für die Staatseisenbahnverwaltung.

Die Schleppkraft stellt sich im übrigen für die Fortbewegung auf dem Wasser billiger, einesteils deshalb, weil der zu überwindende Reibungswiderstand geringer ist als auf der Schienenstraße[2], und anderteils aus dem Grunde, weil man im Schleppschiff größere und vorteilhafter arbeitende Maschinen bauen kann als in der kleinen Lokomotive; man kann insbesondere den Dampf mehrfach ausnutzen und mit Kondensation arbeiten, was in der Lokomotive nicht möglich ist[3].

---

[1] Bei kleineren Schiffen ist das Verhältnis von Nutzlast und Eigengewicht ungünstiger als bei größeren. Das Eigengewicht eines eisernen Rheinschiffes beträgt bei einer Tragfähigkeit von 500 t = 130 t, 1000 t = 235 t, 1500 t = 320 t und 2000 t = 425 t; das sind 26, 23,5, 21,4 und 21,25 vom Hundert. Bei größeren Schiffen ändert sich die letztere Verhältniszahl nicht mehr wesentlich.

[2] Nach einer Angabe von Meitzen in dem Aufsatze „Die Frage des Kanalbaues in Preußen", Schmollers Jahrbuch 1884, S. 26 ff., bewegt ein Pferd auf einer Landstraße 15, auf Schienen 30 und auf dem Wasser 1000 Zentner.

[3] Neuerdings werden durch Anwendung von überhitztem Dampfe weitere

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Dagegen hat die Schiffahrt allerdings mit anderen Nachteilen zu kämpfen, die bei der Eisenbahn nicht oder doch nur in geringerem Maße vorliegen; sie ergeben sich aus der weit langsameren Fortbewegung, aus der nächtlichen Fahrtunterbrechung und den periodischen Betriebsstörungen durch die Witterungsverhältnisse. Als Beispiel mag hier angeführt werden, daß die — allerdings besonders günstig fahrenden — geschlossenen Kohlenzüge vom Ruhrbezirk nach Lothringen ab Osterfeld bei Oberhausen bis Diedenhofen nur etwa 20 Stunden brauchen, während für den Fall der Moselkanalisierung eine Fahrzeit auf der Wasserstraße von Duisburg bis Diedenhofen von 19 Tagen angenommen wird; wobei allerdings auch der Umstand nicht unwesentlich ins Gewicht fällt, daß hier wie fast in allen Fällen der Wasserweg weiter ist als die Eisenbahn [1]. Im allgemeinen wird der Geschwindigkeitsvorsprung der Eisenbahn durch die Notwendigkeit des Rangierens an Aufenthaltsstationen, des Liegenbleibens an Überholungsstationen und des Umladens im Stückgutverkehr bedeutend eingeschränkt.

Der Verkehrsweg — der Wegekörper — ist bei der Eisenbahn zwar billiger als bei einem neuzeitlichen Kanal [2], aber weit teurer als bei einer verbesserten natürlichen Wasserstraße, deren Ausbau wenig oder gar keine Grunderwerbskosten verursacht. Der Ausbau des Rheins hat etwa 150 000 Mk. für den Kilometer auf der preußischen Strecke gekostet, während die Kanalisierung der Mosel zu etwa 250 000 Mk., der Kanal von Hannover nach Bevergern unter besonders günstigen Geländeverhältnissen, aber ohne Seitenkanäle und ohne die zur Speisung erforderlichen Neubauten, zu 480 000 Mk. und der Kanal von Herne nach dem Rhein zu 1 365 000 Mk. für das Kilometer veranschlagt ist. Die tatsächlichen durchschnittlichen Baukosten der preußisch-hessischen Staatsbahnen betrugen im Jahre 1905 für einen Kilometer 264 000 Mk.; eine heute zu erbauende Vollbahn in dem gebirgigen Gelände längs der Mosel würde aber erheblich teurer werden.

Neben diesen technischen Momenten kommen ferner die organisatorischen

---

Betriebsverbesserungen erzielt und Versuche mit Sauggasmotoren gemacht, von welchen behauptet wird, daß sie eine weit vorteilhaftere Ausnutzung der Kohlen ermöglichen, vgl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1907 S. 70, 309, 457, „Der Rhein" 1907, Nr. 45 und 46, „Das Rheinschiff" vom 10. November 1907 und „Das Schiff" vom 11. Oktober 1907. Angeblich arbeitet die Gasmaschine um mehr als die Hälfte billiger.

[1] Zu den seltenen Ausnahmen gehört der Wasserweg zwischen Danzig und Königsberg durch den Weichsel-Haffkanal oder die Elbinger Weichsel.

[2] Nach Tolkmitt, Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1895, S. 10 sind Kanäle nicht nur an sich, sondern auch im Verhältnis zur Leistungsfähigkeit teurer als Eisenbahnen. Beim Betriebe liegt es aber umgekehrt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

in Betracht, die sich daraus ergeben, daß der Betrieb auf den Eisenbahnen in den Händen des Staats liegt, während er auf den Wasserstraßen der privaten Erwerbstätigkeit überlassen ist. Hieraus ergeben sich für die Eisenbahn beträchtliche Vorteile, die namentlich in der planmäßigen Disposition über die Betriebsmittel liegen. Diesen Vorteilen stehen gewisse Nachteile gegenüber, die dem Staatsbetriebe insofern anhaften, als er seinem inneren Wesen nach nicht in so kaufmännischem Sinne, nicht mit der freien Beweglichkeit verwaltet werden kann wie ein privates Schiffahrtsunternehmen. Das letztere wird vielleicht sein Personal im Verhältnis zur Bezahlung höher ausnutzen wie der Staat, der als Arbeitgeber an mancherlei Rücksichten gebunden ist, die einem Privatmann nicht in gleichem Maße obliegen. Sodann aber kann die Schiffahrt ihre Preise von Fall zu Fall regulieren, sie den Umständen anpassen, bei guter Konjunktur höhere Frachten fordern und bei schlechter sich mit geringeren Sätzen begnügen, während der Staat an starre Tarife gebunden ist. Es würde ihm sehr verdacht werden, wenn er seine Tarife auf den Mann machen und seine Wettbewerbsinteressen im Rahmen seiner wirtschaftlichen Machtstellung Dritten gegenüber rücksichtslos verfolgen wollte.

Durch die freie Beweglichkeit ihrer Frachtsätze ist die Binnenschiffahrt in der Lage, in Zeiten des wirtschaftlichen Rückganges verhältnismäßig größere Gütermengen zu billigeren Preisen an sich zu ziehen und hierdurch ihre Generalunkosten zu verringern, während die Eisenbahn vorübergehenden Frachtschwankungen mit ihren Tarifen nicht folgen kann. Infolgedessen zeigt sich die Erscheinung, daß der Beschäftigungsgrad der Binnenschiffahrt durch wirtschaftliche Krisen weit weniger leidet als derjenige der Eisenbahn. Im Jahre 1901 hatten die preußisch-hessischen Staatsbahnen trotz einer Zunahme von 550 km Betriebslänge[1] einen Rückgang um 4,1 vom Hundert sowohl in der tonnenkilometrischen Leistung als auch in den Einnahmen gegen das Vorjahr zu verzeichnen, und der auswärtige Handel Deutschlands ging in derselben Zeit von 85 809 500 auf 83 625 900 t, also um 2,5 vom Hundert zurück, während der Binnenschiffsverkehr bei unveränderter Länge der Wasserstraßen und nicht wesentlich verschiedenen Wasserstandsverhältnissen fast gleich geblieben ist. Er betrug an 30 der wichtigsten Binnenhäfen[2] und Durchgangs-

[1] Im Jahresdurchschnitt.

[2] Königsberg, Einlage, Thorn, Küstrin, Schwerin, Fürstenberg (Oder), Breslau, Glau, Harburg, Hamburg—Entenwärder, Rathenow, Charlottenburg, Berlin, Woltersdorf, Eberswalde, Plauer Schleuse, Magdeburg, Dresden, Schandau, Bremen, Hameln, Emden, Emmerich, Duisburg, Ruhrort, Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen, Straßburg Els., Passau.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

stellen zusammen im Jahre 1900 — 70 167 512 t und 1901 — 69 881 419 t, hatte also nur um 0,4 vom Hundert abgenommen.

Einen sehr tiefgreifenden Einfluß auf die Höhe der Wasserfrachten hat ferner die Organisation und der Zustand des Frachtenmarktes, insofern das Verhältnis von Hin- und Rückfracht in Betracht kommt. Gelingt es, in irgend einer Verkehrsbeziehung dieses Verhältnis durch größere Annäherung der in beiden Fahrtrichtungen zu beförderden Gütermengen zu verbessern, so können sich daraus bedeutende Frachtermäßigungen ergeben. Solange die Güterbewegung sich ausschließlich oder überwiegend in einer Richtung vollzieht, müssen in den Frachten die Kosten der leeren Rückfahrt mit verdient werden. Wenn z. B. in Hamburg die Ostseefrachten die in Lübeck gezahlten trotz des Entfernungsunterschiedes und der Abgaben auf dem Kaiser Wilhelmkanal wenig oder garnicht überstiegen, so beruht das lediglich auf der in ersterem Hafen vorhandenen besseren Rückfrachtgelegenheit. Auch hierin liegt eine wesentliche Möglichkeit künftiger Frachtverbilligungen[1].

Wenn man die Gesamtheit der in Betracht kommenden technischen und organisatorischen Momente gegeneinander abwägt, so zeigt sich im Ergebnis eine sehr starke Überlegenheit der Wasserstraßen über die Eisenbahnen, eine Überlegenheit, die auch in der tatsächlichen Gestaltung der Frachten zum Ausdruck kommt und eines der wichtigsten Beweismittel für die wirtschaftliche Möglichkeit der Schiffahrtsabgaben in sich schließt. Denn es ist nicht abzusehen, weshalb die überlegene, mit geringeren Selbstkosten und niedrigeren Frachten ausgestattete Verkehrsanstalt von Beiträgen zur Verzinsung ihrer Immobiliarkosten befreit sein soll, während die teuerer arbeitende Eisenbahn solche Beiträge aufbringen muß.

§ 3. Wasserfrachten und Schiffahrtsabgaben im allgemeinen.

Die zuverlässige Ermittelung der Wasserfrachten und ihrer Bewegung in den letzten Jahrzehnten begegnet großen Schwierigkeiten, die indessen so gut als möglich überwunden werden müssen, wenn die Frage nach der wirtschaftlichen Möglichkeit von Schiffahrtsabgaben beantwortet werden soll. Diese Schwierigkeiten ergeben sich daraus, daß die Wasserfrachten im allgemeinen nicht, wie die Eisenbahnfrachten, einheitlich geregelt und öffentlich bekannt gemacht sind. Ausnahmsweise sind auf einigen Wasserstraßen, nämlich auf dem bayrischen Obermain, auf dem Elbe—Travekanal, auf

[1] Das Verhältnis von Hin- und Rückfracht hat sich im Lauf der Zeiten nicht selten stark verschoben. Auf dem Rhein, wo jetzt die Bergfracht entschieden überwiegt, war früher das Gegenteil der Fall.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dem Teltowkanal und dem Kaiser Wilhelmkanal, die in den Frachten enthaltenen Schlepplöhne staatlich tarifiert, und für die Kohlenverschiffungen im Rheingebiet hat das sogenannte Kohlenkontor seinen Mitgliedern feste Frachtsätze bewilligt. Auch im überseeischen Güterverkehr spielen Frachtkonventionen wettbewerbender Unternehmungen eine große Rolle. Im übrigen vollzieht sich aber die Produktion von Transportleistungen auf See- und Binnenwasserstraßen grundsätzlich in der Form des regellosen Wettbewerbs der Schiffahrttreibenden, und die Wasserfrachten richten sich nach dem wechselnden Spiel von Angebot und Nachfrage. Sie schwanken aufwärts und abwärts, je nachdem das erstere oder die letztere überwiegt. Die Nachfrage nach Schiffsraum wird bestimmt durch den Andrang transportbedürftiger Güter, das Angebot durch die Tragfähigkeit der vorhandenen Fahrzeuge und — für die Binnenschiffahrt auf regulierten Strömen — durch die Wasserstände, weil deren Bewegung die Möglichkeit der Ausnutzung des Schiffsraumes zeitweilig vermindert oder steigert. Man kann deshalb, wenn man den zeitweiligen Stand der Wasserfrachten auf den großen Strömen feststellen und ihre Entwicklung rückwärts verfolgen will, nicht auf beliebig ausgewählte oder auf die Zusammenstellung weniger aufeinanderfolgender Jahre sich beschränken, sondern man muß Jahre mit möglichst normalen Wasserständen zugrunde legen und die Frachten für größere Zeiträume zusammenstellen.

Die Wasserfrachten sind im übrigen verschieden nach Entfernungen, Verkehrsbeziehungen, Güterarten und Gütermengen. Sie sind regelmäßig für größere Entfernungen verhältnismäßig niedriger als für kleinere und nach Orten mit Rückfrachtgelegenheit niedriger als nach anderen Plätzen, für Massengüter niedriger als für Stückgüter, für größere Gütermengen niedriger als für kleinere, für ganze Ladungen geringer als für Teilladungen. Es sind das allerdings Verschiedenheiten, die bei allen Frachten, nicht nur bei den Wasserfrachten hervortreten, weil sie auf gleichen Ursachen, insbesondere auf der Gestaltung der Selbstkosten beruhen; sie finden sich zum Teil auch bei den Eisenbahnfrachten. Indessen ist bei den Eisenbahnen die Verringerung der Frachten mit zunehmender Entfernung nur in einigen Tarifen durchgeführt, während bei den Wasserstraßen diese Erscheinung als notwendige Folge der abnehmenden Selbstkosten und des freien Wettbewerbes allgemein hervortritt. Anderseits kommen die Unterschiede nach der Menge und Art der Güter in den Wasserfrachten weniger stark zur Geltung als in den Eisenbahntarifen.

Man kann demnach hinlänglich sichere Zahlen für Wasserfrachten nur in der Weise geben, daß man die zu einer bestimmten Zeit, für ein bestimmtes Gut,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

in einer bestimmten Menge und in einer bestimmten Verkehrsbeziehung gezahlten Frachten feststellt. Diese Feststellung ist in Ermangelung organisierter Frachtenmärkte nicht leicht. Öffentliche Einrichtungen zur Ermittelung von Marktpreisen für Schiffsfrachten bestehen nur an wenigen Orten und auch nur in unvollkommener Weise. Die bedeutendste ist die Schifferbörse in Duisburg—Ruhrort; andere Organisationen ähnlicher Art sind in Aussig, Rotterdam und Antwerpen vorhanden. Die Unvollkommenheit der öffentlichen Frachtenmärkte und der von ihnen bekannt gegebenen Notierungen beruht zum großen Teile darauf, daß die in der Güterbewegung auf Wasserstraßen eine sehr wichtige Rolle spielenden Frachtabschlüsse für lange Zeiträume und zahlreiche künftige Transporte, die sogenannten Jahreskontrakte — im Gegensatz zu den Frachtübernahmen für Einzeltransporte — in jenen Marktnotizen nicht zum Ausdruck kommen. Die von größeren Schiffsreedereien bekannt gegebenen Frachttarife, enthaltend diejenigen Frachtpreise, zu welchen die Güterbeförderung auf der Wasserstraße angeboten wird, geben auch nur ungefähre Anhaltspunkte, weil sie bei größeren Frachtenmengen und regelmäßigen Frachtsendungen meist unterschritten werden. Ebenso können die regelmäßigen Frachtmitteilungen in der Fachpresse, namentlich in den Zeitschriften „Das Schiff", „Das Rheinschiff" und „Der Rhein", nur als annährend richtig angesehen werden; sie haben insbesondere den Mangel, daß sie die Gütermengen nicht erkennen lassen, welche zu jedem der verzeichneten, wochen- und monatweise schwankenden Frachtsätze tatsächlich befördert worden sind. Eine einwandfreie Frachtenstatistik müßte diese Gütermengen mit berücksichtigen und den Jahresdurchschnitt hiernach bestimmen. Eine solche Statistik gibt es bisher kaum irgendwo: auch die Angaben der Handelskammern über Monats- und Jahresdurchschnittsfrachten sind, soweit bekannt, nicht in dieser Weise aufgestellt worden. Immerhin wird man von den Frachtmitteilungen der wirtschaftlichen Körperschaften, der Handelskammern, Kaufmannschaften und sonstigen freien Vereinigungen, annehmen können, daß sie im großen und ganzen der Wirklichkeit entsprechen, weil sie von unmittelbar beteiligter und gleichzeitig sachkundiger Seite stammen. Einige Handelskörperschaften, namentlich die Handelskammer der für die deutsche Binnenschiffahrt außerordentlich wichtigen Stadt Mannheim, bringen regelmäßig Mitteilungen über den Stand der Frachten für gewisse Güter und Verkehrsbeziehungen[1]. Außerdem

[1] In Mannheim werden die angegebenen Monatsdurchschnittsfrachten zur Bestimmung der Jahresdurchschnitte ohne Berücksichtigung der Gütermengen durch 12 geteilt. Die Gütermengen sind zwar nicht für Monate aber wenigstens für Vierteljahre in den vom städtischen statistischen Büreau herausgegebenen „Statistischen Monatsberichten" ersichtlich. Multipliziert man die Vierteljahrsdurchschnittsfrachten

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sind bei besonderen Anlässen derartige Mitteilungen von beteiligten Körperschaften gemacht worden. Ein solcher Fall trat im Jahre 1904 ein, als bei dem lang anhaltenden Niedrigwasser der Elbe die preußische Staatseisenbahnverwaltung von preußischen, sächsischen, anhaltischen und thüringischen Einzelbeteiligten und Handelskammern um vorübergehende Ermäßigung der Eisenbahntarife auf den Stand normaler Wasserfrachten angegangen wurde. Bei dieser Veranlassung wurden über die Höhe dieser Frachten interessante Angaben gemacht, von welchen nicht bezweifelt werden kann, daß sie ein zutreffendes Bild der wirklichen Sachlage geben.

Eine amtliche Frachtstatistik wird von der elsaß-lothringischen Kanalverwaltung seit 1880 herausgegeben. Die darin enthaltenen Zahlen haben eine starke Vermutung der Richtigkeit für sich, weil es sich um verhältnismäßig einfache Verhältnisse, um Schiffahrtswege mit gleichbleibendem Wasserstande, um Fahrzeuge von ungefähr gleicher Tragfähigkeit und um wenige, in den Frachtmengen ziemlich gleichbleibende Massengüter insbesondere um das ausschlaggebende Frachtgut Kohlen handelt.

Im übrigen werden die Schwierigkeiten der zuverlässigen Ermittelung von Wasserfrachten für den besonderen Zweck dieser Untersuchung, welche auf die Feststellung des Frachtvorteils der Wasserstraßen gegenüber den Eisenbahnen gerichtet ist, einigermaßen dadurch gemildert, daß zuweilen gewisse Frachten für gewisse Entfernungen oder Verkehrsbeziehungen und Güterarten als typisch für den Stand der Wasserfrachten überhaupt auf einer Wasserstraße gelten können. Diese Bedeutung haben für den Rhein nach dem maßgebenden Zeugnis der Handelskammer Mainz[1] — abgesehen von den für Kohle neuerdings festgestellten Kontorfrachten — die Frachten für Getreide. Jedenfalls müssen jene Schwierigkeiten überwunden werden, wenn man nicht darauf verzichten will, sich ein Bild von der wirtschaftlichen Möglichkeit der Schiffahrtsabgaben zu machen, da diese Möglichkeit wesentlich bedingt ist durch die Größe der Spannung, welche zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten besteht. Sie sind bisher auch tatsächlich überwunden worden bei jedem Gesetzentwurfe, welchen die Regierungen über den Neubau oder die Verbesserung von Wasserstraßen vorgelegt haben, weil man eben derartige

---

mit diesen Mengen und teilt dann durch die Tonnenzahl, so findet man andere Frachtzahlen als die von der Handelskammer angegebenen Durchschnitte; so z. B. für Getreide von Rotterdam 3,24 Mk. statt 3,04 Mk. für 1905.

Es ist eine bedauerliche Lücke, daß die Ältesten der Kaufmannschaft in Berlin für das so außerordentlich wichtige Gebiet der märkischen Wasserstraßen Frachtangaben in ihren Jahresberichten nicht gebracht haben.

[1] Jahresbericht 1897 S. 140.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Vorlagen nur machen kann auf Grund der Feststellung, daß die geplanten Bauausführungen einen Frachtvorteil von einer gewissen Höhe in Aussicht stellen, und daß dieser Frachtvorteil um den Betrag der etwa in Aussicht genommenen Schiffahrtsabgaben ohne Schaden für den Verkehr vermindert werden kann.

Die Frachtangaben für die Vergangenheit finden sich hauptsächlich in älteren Handelskammerberichten, in amtlichen Denkschriften, in Begründungen zu Gesetzentwürfen über Wasserzölle, Strom- und Kanalbauten, sowie in den Jahresberichten der internationalen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

Da die Wasserfrachten, entsprechend der sehr ungleichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Schiffahrtswege und dem ungleichen Stande der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung in den einzelnen Landesteilen sehr verschieden sind, und früher auch die Eisenbahnfrachten keineswegs einheitlich geregelt waren, so empfiehlt es sich, die Untersuchung der Fragen, auf welche es in diesem Zusammenhange ankommt, für jedes einzelne Flußgebiet und für das eine selbständige Verkehrsbedeutung besitzende Netz der märkischen Wasserstraßen gesondert zu führen. Es handelt sich um die Fragen, wie die Wasserfrachten sich zu den Eisenbahnfrachten verhalten haben und noch verhalten, welche Vorteile den Anwohnern — im weitesten Sinne des Wortes — der Wasserstraßen durch deren Herstellung oder Verbesserung zufielen, welchen Anteil dieser Vorteile die Wasserzölle und später die Schiffahrtsabgaben absorbierten, wie diese Belastung auf die Schiffahrtsselbstkosten, die Frachten und den Verkehr gewirkt hat und welche Folgerungen hieraus für die wirtschaftliche Möglichkeit von Schiffahrtsabgaben sich ergeben.

Dabei ist im allgemeinen die praktisch-empirische Methode zu befolgen und aus den Erfahrungen der Vergangenheit ein Wahrscheinlichkeitsschluß auf die künftige Gestaltung der Verhältnisse unter der Herrschaft des Gebührenprinzips, oder vielmehr für den Fall seiner Verallgemeinerung, herzuleiten.

Für die Untersuchung erscheinen vier Wege vorzugsweise geeignet. Man kann erstens den Gesamtvorteil ermitteln, den eine Gegend oder eine Stadt von der Herstellung oder Verbesserung einer Wasserstraße hat, unter Gegenüberstellung dieses Vorteils mit der Belastung durch tatsächlich vorhandene oder noch einzuführende Abgaben. Derartige Berechnungen sind im Stadium der vorbereitenden Erörterung über neue Wasserstraßenbauten zuweilen angestellt worden. Da sie jedoch nicht so sicher sein können, wie diejenigen Berechnungen, welche nach Vollendung solcher Bauten auf Grund der Beobachtung des wirklichen Verlaufes der Entwicklung aufgemacht worden

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sind, so sollen nur die letzteren hier verwendet werden, und zwar auch nur insoweit, als sie aus den Kreisen der Interessenten selbst herrühren. Derartige Aufstellungen sind nicht häufig, aber doch in einigen charakteristischen Fällen gemacht worden.

Man kann ferner die Verkehrsentwicklung abgabenfreier und abgabenpflichtiger Wasserstraßen miteinander vergleichen, um daraus Anhaltspunkte zu gewinnen für die Beurteilung der Frage, in wie weit die Schiffahrtsabgaben diese Entwicklung beeinflußt haben und beeinflussen können. Solche Vergleichungen erscheinen um so beweiskräftiger, je gleichartiger und verwandter die Verhältnisse der in Betracht kommenden Wasserstraßen sind; sie sollen deshalb hier beschränkt bleiben auf Schiffahrtswege, welche einem und demselben Verkehrsgebiete angehören und in naher Wechselbeziehung mit einander stehen.

Man kann aber auch für die einzelne Wasserstraße untersuchen, wie die Ermäßigung, die Aufhebung, die Einführung oder Erhöhung der Abgaben auf den Verkehr gewirkt hat. Die Erhöhung steht in diesem Zusammenhange der erstmaligen Einführung gleich, weil beide gleichmäßig geeignet sind, die Schiffahrtsselbstkosten und durch diese die Frachten gegenüber dem früheren Stande zu steigern. Es wird sich hierbei zeigen, daß die Beziehungen zwischen Abgaben, Selbstkosten, Frachten und Verkehr sehr elastischer Natur sind. Der Verkehr kann auch bei neuhinzutretenden oder steigenden Lasten gleichwohl zunehmen; die inneren Gründe dieser Erscheinung sind bereits oben erörtert. Es liegt in der Natur der Sache, daß für eine solche Untersuchung außer den eigentlichen Schiffahrtsabgaben auch andere öffentlichen Lasten, welche in neuerer Zeit der Schiffahrt auferlegt worden sind, insbesondere die Lasten aus der sozialpolitischen Gesetzgebung, als Beweismaterial verwendbar sind.

Endlich kann man die Entwicklung der Wasserfrachten verfolgen und sie mit derjenigen der Eisenbahnfrachten vergleichen, wobei sich herausstellen wird, daß die zwischen beiden bestehende Spannung, der den Benutzern der Wasserstraßen zufallende Frachtvorteil, aus welchem die Staaten einen ihrem Kostenaufwande entsprechenden Anteil in Gestalt von Schiffahrtsabgaben beanspruchen könnten, im Laufe der letzten Jahrzehnte, insbesondere auch seit Aufhebung der früheren Flußzölle, bedeutend größer geworden ist. Die Wasserfrachten sind — hauptsächlich infolge der staatlichen Leistungen für die Verbesserung unserer Wasserstraßen — viel stärker gefallen wie die durch finanzielle Erwägungen in der Abwärtsbewegung gehemmten aber auch aus inneren Gründen weniger ermäßigungsfähigen Eisenbahntarife.

Die in der folgenden Darstellung genannten Zahlen für Wasserfrachten

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

beziehen sich auf sogenannte „reine" Frachten, also lediglich auf das dem Schiffer oder Reeder gezahlte Entgelt für die Beförderung von Gütern auf dem Wasserwege einschließlich des Schlepplohnes, aber ohne Abgaben, Versicherung und sonstige Nebenaufwendungen, insbesondere auch ohne die Platzkosten, welche in Gestalt von Hafengeld, Kosten der Ein- und Ausladung und anderen Aufwendungen entstehen. Zuweilen wird der Ausdruck Wasserfracht auch für den bei Benutzung des Wasserweges entstehenden Gesamtaufwand mit Einschluß jener Nebenkosten, oft auch für die eigentliche Schiffsmiete im Gegensatz zum Schlepplohn gebraucht, wodurch Irrungen und Mißverständnisse entstehen können.

Den reinen Wasserfrachten sind im allgemeinen vergleichbar und deshalb hier gegenübergestellt die nach der Entfernung berechneten Eisenbahnfrachten ohne die den Hafenunkosten analogen Abfertigungsgebühren.

§ 4. Wasserfrachten, Abgaben und Verkehr im Rheingebiet.

Bekanntlich haben seit undenklichen Zeiten bis zum 1. Januar 1867 auf dem Rhein Schiffahrtsabgaben im weiteren Sinne bestanden, die sogenannten Rheinzölle, eine Verkehrssteuer, deren Ertrag in Preußen und auch in süddeutschen Rheinuferstaaten den Aufwand für die Wasserstraße weit überstiegen und nicht nur zur Deckung des allgemeinen Finanzbedarfs der Uferstaaten, sondern auch zu anderen, der Rheinschiffahrt ganz fernliegenden Zwecken, insbesondere zu Abfindungsrenten an mediatisierte Fürstenhäuser, gedient hat.

Wenn diese Abgabe auch von derjenigen, um deren Einführung es sich heute handelt, sowohl nach ihrem staatsrechtlichen Wesen als auch nach ihrer wirtschaftlichen Bedeutung und vor allen Dingen auch nach ihrer Höhe stark verschieden ist, so erscheint es doch zweckmäßig und für die Beurteilung der wirtschaftlichen Möglichkeit von Schiffahrtsabgaben nützlich, den Wirkungen der früheren Rheinzölle auf die Entwicklung der Rheinschiffahrt nachzugehen. Als Maßstäbe und Kennzeichen dieser Entwicklung würden — da eine hinreichend genaue Ermittelung der tonnenkilometrischen Gesamtleistung für die weiter zurückliegende Vergangenheit in Ermangelung ausreichender Anhaltspunkte nicht mehr möglich ist — an sich die noch vorhandenen Zahlen für den Verkehr an der deutsch-niederländischen Grenze und in den Ruhrhäfen seit 1832 benutzt werden können, weil die am Oberrhein ausgeladenen Güter zum weitaus überwiegenden Teile entweder von Niederland oder von den Ruhrhäfen und die nach Niederland zu Tal gegangenen Güter ebenso vom Oberrhein oder den Ruhrhäfen stammten.

Für die Untersuchung der Frage, welchen Einfluß die Zölle auf die

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Rheinschiffahrt ausgeübt haben, wird man aber besser tun, sich auf den Grenzverkehr zu beschränken, weil der Verkehr der Ruhrhäfen nach dem Oberrhein auf der langen preußischen Rheinstrecke bis Koblenz abgabenfrei war.

Die nachfolgenden, die Entwicklung des Grenzverkehrs für 50 Jahre, von 1832 bis 1881, darstellenden Zahlen sind im wesentlichen den Jahresberichten der Rheinschiffahrtszentralkommission entnommen und nur soweit nötig aus anderen Quellen, insbesondere aus Angaben der preußischen Zollverwaltung ergänzt. Sie sind freilich insofern nicht ganz gleichwertig, als sie teils die Anschreibungen des niederländischen Zollamtes Lobith, teils die des einige Kilometer oberhalb liegenden preußischen Amtes Emmerich wiedergeben. Es ist aus den Berichten nicht ersichtlich, weshalb die Kommission lange Zeit auf die Angaben des ersteren Amtes sich gestützt hat; große Verschiedenheiten, welche das Verkehrsbild wesentlich ändern könnten, werden jedoch schwerlich in den Anschreibungen beider Ämter gelegen haben.

Der Grenzverkehr bei Lobith—Emmerich betrug in Tonnen zu 1000 kg

1832	328 909	1857	771 203
1833	354 622	1858	907 281
1834	381 133	1859	852 812
1835	396 776	1860	1 045 442
1836	411 488	1861	1 121 328
1837	470 142	1862	1 248 760
1838	489 661	1863	1 276 505
1839	485 452	1864	1 218 120
1840	501 732	1865	1 372 510
1841	482 519	1866	1 609 901
1842	465 351	1867	1 825 842
1843	509 581	1868	1 917 705
1844	393 056	1869	1 946 214
1845	423 286	1870	1 737 436
1846	533 508	1871	1 842 650
1847	564 108	1872	2 354 212
1848	399 177	1873	2 559 150
1849	472 172	1874	2 082 537
1850	573 170	1875	2 471 657
1851	576 219	1876	2 706 595
1852	714 578	1877	2 790 424
1853	662 379	1878	3 123 860
1854	775 886	1879	3 384 417
1855	808 209	1880	3 683 837
1856	890 253	1881	3 977 218

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Sprache, welche diese Zahlen reden, ist freilich nicht ohne weiteres verständlich, sie bedarf — namentlich für die Vergleichung kurzer Zeiträume — des erläuternden Kommentars. Die Entwicklung der Rheinschiffahrt war naturgemäß bedingt durch eine ganze Reihe von Ursachen, von welchen einige, wie Aufstände, Kriege, Wirtschaftskrisen und Änderungen der Zollverhältnisse, den Verkehr überhaupt beeinflußten, während andere nur die Schiffahrt berührten. Zu den letzteren gehören die Schwankungen der Wasserstände, die Fortschritte der Stromverbesserungen, die Betriebsverbesserungen durch die Dampfschiffahrt, der Wettbewerb der Eisenbahnen, die schrittweise Ermäßigung der Rheinzölle und ihre schließliche Aufhebung. Die vorübergehenden Einwirkungen sind aus den Zahlenreihen im allgemeinen leicht erkennbar. Das Aufstandsjahr 1848 und das Kriegsjahr 1870 zeigen scharfe Verkehrsrückgänge; ebenso das durch Wärme, Trockenheit, niedrigen Wasserstand und guten Wein bekannte Jahr 1857, während der rasch entschiedene Krieg von 1866 sich in der Verkehrsentwicklung nicht fühlbar gemacht hat. Daß man die Wirkung der die Schiffahrt dauernd beeinflussenden Faktoren nicht ohne weiteres aus den Zahlen ablesen kann, liegt in der Natur der Sache; diese Wirkung ist nur in längeren Zeiträumen und für Durchschnitte von Jahresgruppen festzustellen. Hier betätigten sich gleichzeitig zwei der Rheinschiffahrt förderliche Kräfte, die Stromverbesserung und die Dampfschiffahrt, und zwei ihre Entwicklung hemmende, nämlich die Zölle und der Eisenbahnwettbewerb. Die Resultante dieser vier Kräfte zeigt sich in der tatsächlichen Entwicklung des Verkehrs bis 1866 einschließlich; von da ab kommen die Zölle nicht mehr in Betracht.

Die Zeit vorher wird regelmäßig so dargestellt, als wenn sie eine ununterbrochene Leidensgeschichte des fiskalisch ausgebeuteten Verkehrs gewesen sei. Daß ein solches Urteil unrichtig, einseitig und stark übertrieben ist, ergibt ein Blick auf die vorstehende Zahlenreihe. Trotz der Flußzölle hat sich der Verkehr in 35 Jahren von 1832 bis 1866 annähernd verfünffacht, und in dem letzten Jahrzehnt der Abgabepflicht von 1857 bis 1866 ist der Verkehr viel rascher gestiegen — um 109 vom Hundert — als in dem ersten Jahrzehnt der Abgabenfreiheit von 1867 bis 1876, wo nur eine Zunahme von 48 vom Hundert zu verzeichnen war[1]. Erst in den späteren Jahrzehnten zeigen sich wieder stärkere Aufwärtsbewegungen.

Nachdem die holländischen Rheinzölle 1850 gefallen waren, haben

[1] Selbst wenn man aus dem ersteren Jahrzehnt das durch schlechten Wasserstand ungünstige Jahr 1857 fortläßt, ergibt sich für die neun Jahre von 1858 bis 1866 immer noch eine Zunahme von 77 vom Hundert.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

erhebliche Ermäßigungen der deutschen Rheinzölle in den Jahren 1851 und 1861 stattgefunden, während eine minder bedeutende, im wesentlichen auf die Rekognitionsgebühr beschränkte, im Jahre 1864 beschlossen wurde. Mit Rücksicht hierauf empfiehlt es sich, die Durchschnitte 5 jähriger Perioden mit einander zu vergleichen und die Zeiteinteilung derart vorzunehmen, daß auf einen vierjährigen Abschnitt 1832 bis 1835 sieben fünfjährige folgen, wodurch die Jahre 1851 und 1861 die Anfangsjahre je einer Periode werden. Die Jahresdurchschnitte dieser 8 Perioden mit den Maßen der Steigerung oder Abnahme gegen die jeweilig vorhergehende sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich.

					Unterschied gegen den vergangenen Zeitabschnitt.
1832—1835	= 1 461 440 : 4	=	Durchschn.	365 360 t.	
1836—1840	= 2 358 475 : 5	=	„	471 695 t	= 29 % +
1841—1845	= 2 273 793 : 5	=	„	454 759 t	= 4 % —
1846—1850	= 2 542 135 : 5	=	„	508 427 t	= 12 % +
1851—1855	= 3 537 241 : 5	=	„	707 448 t	= 39 % + [1]
1856—1860	= 4 466 991 : 5	=	„	893 398 t	= 26 % +
1861—1865	= 6 237 223 : 5	=	„	1 247 445 t	= 40 % + [2]
1866—1870	= 9 037 098 : 5	=	„	1 807 419 t	= 45 % +

Man sieht an diesen Zahlengruppen, daß nach jeder Tarifermäßigung die Verkehrsentwicklung einen stärkeren Impuls erhalten hat, und es ist mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß diese Erscheinungen nicht nur post hoc, sondern auch propter hoc eingetreten sind. Aber man erkennt gleichzeitig, daß auch in denjenigen Zeiträumen, welche durch Zollherabsetzungen nicht oder nicht wesentlich beeinflußt waren, das Anwachsen des Verkehrs — mit einer einzigen Ausnahme in der ersten Hälfte der vierziger Jahre — keineswegs unbefriedigend gewesen ist. Hierbei darf nicht vergessen werden, daß die starken und raschen Entwicklungen, an welche man heute gewöhnt ist, dem damaligen Stande des Wirtschaftslebens und der Verkehrstechnik nicht entsprachen; man darf den neuzeitlichen Maßstab nicht auf die beiden ersten Drittel des vorigen Jahrhunderts übertragen. Wie man früher darüber dachte, zeigt der Bericht der Zentralkommission für 1841, wo es von der Zeit der ursprünglichen, nicht ermäßigten Rheinzölle heißt: „Der Rheinverkehr ist fortwährend auf erfreuliche Weise im Steigen".

Es wäre eine Verkennung der Mannigfaltigkeit des Wirtschaftslebens und der in ihm vorhandenen treibenden Kräfte, wenn man den rascheren

[1] Tarifänderung vom 1. Oktober 1851 ab.
[2] Tarifänderung vom 1. März 1861 ab.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Aufschwung des Verkehrs nach den verschiedenen Zollermäßigungen lediglich auf deren Rechnung setzen wollte. Nebenher machten sich die fortschreitenden Verbesserungen des Fahrwassers und des Schiffahrtsbetriebes in der gleichen Richtung geltend, und nicht zum wenigstens der allmähliche Aufschwung des Handels und der Industrie in den Staaten des Zollvereins.

Die Klagen über die verkehrshemmende Wirkung der Zölle haben eine besondere Schärfe eigentlich erst zu der Zeit angenommen, als der Wettbewerb der Eisenbahnen das Erwerbsfeld für die Schiffahrt mehr und mehr bestritt und einengte. Man sah in den Zöllen einen Hemmschuh für den Wettlauf der beiden großen Verkehrsanstalten, eine unbillige Vorausbelastung der Schiffahrt gegenüber der Eisenbahn. Aber auch hierbei machten sich wesentliche Irrtümer und Übertreibungen geltend. Es war die Zeit mangelnder Erfahrung und unfertiger Urteile über das Wesen des machtvoll aufstrebenden neuen Beförderungsmittels, die Zeit, wo man den Schlüssel für die Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen in der Collignon'schen Formel: le chemin de fer pour les marchands et la voie navigable pour les marchandises: gefunden zu haben glaubte. Von diesem Standpunkte aus mußte freilich die Eisenbahn nur als unberechtigter Wettbewerber der Schiffahrt im Güterverkehr erscheinen, während ihre wichtige Funktion als Zubringer der Wasserstraße meist verkannt und vergessen wurde [1]. Man war sich nicht klar darüber, daß die Wasserstraßen — mit oder ohne Abgaben — einen gewissen Teil ihres Güterverkehrs an die Eisenbahn vermöge der dem Schienenwege eigentümlichen Vorzüge der Schnelligkeit und Regelmäßigkeit unter allen Umständen verlieren mußten; und weil man sich darüber nicht klar war, schob man die Schuld auf die Rheinzölle. Ein interessantes Beispiel hierfür ist der Baumwollenverkehr, dessen Übergang auf die Eisenbahnen man in den fünfziger und sechziger Jahren mit wachsender Besorgnis wahrnahm. Eine badische Denkschrift aus dem Jahre 1855 sucht die Notwendigkeit der Zollherabsetzung oder Aufhebung hiermit zu begründen. Heute zeigt die Erfahrung, daß Bremen, der größte

---

[1] Ausnahmsweise wurde sie anerkannt in dem Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt für 1847, wo es heißt;

„Auch in dem Anschlusse an die Eisenbahnen lag ein Grund vermehrten Verkehrs. Wenn sie auch auf der einen Seite mit der Wasserstraße teilweise in Konkurrenz treten, so führen sie auf der anderen Seite dem Rhein auch Güter zu, welche auf demselben weiter befördert werden."

Vgl. auch Friedrich Schulte, Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahnen, in den Schriften des Vereins für Socialpolitik CII. Die Schiffahrt der deutschen Ströme, Dritter Band 1905 S. 329 und Bericht der Zentralkommission 1842.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Baumwollhandelsplatz des Festlandes auch nicht eine Tonne dieses Gutes auf der ihm zur Verfügung stehenden, leistungsfähigen und völlig abgabefreien Wasserstraße der Weser binnenwärts versendet, wohl aber 361 083 t im Jahre 1905 mit der Eisenbahn. Es liegen zwar an der Weser und in der Nähe des Stromes keine Spinnereien; wohl aber ist das im Elbgebiete der Fall, wo trotzdem die Wasserstraße verhältnismäßig wenig benutzt wird. Von den Elbhäfen wurden 1905 — 59 361 t Baumwolle auf der Binnenwasserstraße versandt, während mit der Eisenbahn 56 782 t gefahren wurden, von welchen 33 201 t nach solchen Industriebezirken gingen, welche von Wasserstraßen durchschnitten oder in ihrer geraden Verlängerung belegen sind; insbesondere wurden 19 584 t nach dem Königreich Sachsen und 9122 t nach Böhmen mit der Eisenbahn verfrachtet. Dabei beträgt die Eisenbahnfracht für Baumwolle von den Seehäfen nach Sachsen 3 Pfg. für das Tonnenkilometer, während die Wasserfrachten auf der Elbe vor 20 Jahren etwa den dritten Teil ausmachten [1].

Vor 50 Jahren glaubte man irriger Weise, daß die Frachtfrage beim Wettbewerbe zwischen Eisenbahn und Wasserstraße allein den Ausschlag gebe, oder man überschätzte wenigstens die Bedeutung dieser Frage sehr stark. Die Mehrzahl der Handelskörperschaften und ein Teil der Regierungen hatte oder vertrat wenigstens die Meinung, daß die Binnenschiffahrt völliger Abgabefreiheit bedürfe, um nicht von den Eisenbahnen erdrückt zu werden. Indessen war diese Auffassung von jeher bestritten. Die Großherzoglich hessische Regierung stellte sich schon 1860 auf den heute von Preußen eingenommenen Standpunkt, daß die Rheinschiffahrt trotz der Belastung mit mäßigen Befahrungsabgaben „ein entschiedenes Übergewicht vor den konkurrierenden Eisenbahnen behaupten werde".

Daß die Eisenbahnen selbst den Rheinzöllen und ihrem Einfluß auf die Frachten keine besondere Wichtigkeit für die Gestaltung dieses Wettbewerbsverhältnisses beilegten, scheint aus ihrem Verhalten bei der Aufhebung der Zölle hervorzugehen. Es hat nicht festgestellt werden können, daß sie damals irgend welche Gegenmaßregeln in ihrer Tarifbemessung für notwendig erachtet hätten.

Von Interesse für die Frage, ob und in welchem Maße die Aufhebung

[1] In den Jahren 1885 bis 1888 betrugen die Baumwollfrachten durchschnittlich 6,30 Mk. für 1885, 1886 und 1888, und 5,80 Mk. 1887; also im vierjährigen Durchschnitt 6,17 Mk. bei 568 km Wasserweg. Die Wasserfrachten wurden damals von den Elbschiffahrtsgesellschaften der Verwaltung mitgeteilt, was seitdem bedauerlicherweise — vielleicht auch zum Nachteil der Schiffahrt — aufgehört hat.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der Rheinzölle etwa einen Einfluß auf den Beschäftigungsgrad der Rheinschiffahrt und der wettbewerbenden Eisenbahnen geübt und die Arbeitsteilung zwischen beiden beeinflußt hat, ist eine die kritischen Jahre 1864 bis 1870 umfassende Zusammenstellung, welche sich in dem Jahresberichte der Zentralkommission für die Jahre 1869 und 1870 findet und den Verkehr von Amsterdam[1] mit Deutschland auf der Wasserstraße und Eisenbahn zum Gegenstand hat.

Hiernach kamen in Amsterdam aus Deutschland an:

	Tonnen	
	zu Schiff vom Rhein	mit der Eisenbahn
1864	66 241	103 266
1865	57 566	136 026
1866	65 089	141 374
1867	64 710	162 307
1868	83 326	173 007
1869	(Angabe fehlt)	179 983
1870	62 819	164 332

Von Amsterdam gingen ab nach Deutschland:

	auf dem Rhein	mit der Eisenbahn
1864	24 741	22 383
1865	29 242	26 088
1866	25 453	24 456
1867	28 751	27 224
1868	24 953	27 955
1869	26 185	26 062
1870	34 655	34 129

[1] Eine ähnliche Zusammenstellung für Rotterdam findet sich leider nicht.

Die Zentralkommission hielt den Amsterdamer Verkehr für den charakteristischen; denn sie sagt in dem Bericht für 1869/70:

„Die nördlichste Endstation der Rheinschiffe, Amsterdam, empfängt und versendet seit den letzten Jahren auf der mit dem Wasserwege in Konkurrenz getretenen Eisenbahn einen Teil ihrer Güter von und nach Deutschland. Da das Verhältnis, in welchem der Verkehr auf dieser Bahn zu dem Verkehr auf dem alten Wasserwege steht, von Interesse ist, so sind die von und nach dem Rhein zu Schiff bewirkten Amsterdamer Transporte und diejenigen, welche mittels der Eisenbahn von und nach Deutschland befördert werden, in einer diesen Bericht beigefügten Anlage VII nach den Angaben der Amsterdamer Handelskammer zusammengestellt worden."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Diese Zahlen lassen erkennen, daß die Aufhebung der Rheinzölle die Stellung der Schiffahrt in ihrem Wettbewerbe mit der Eisenbahn keineswegs verbessert hat. Erst in dem Berichte der Zentralkommission für 1871 findet sich die Bemerkung, daß

> die hohen Schiffsfrachten für Kaufmannsgüter — vielleicht dazu beitrügen, manche Transporte dem Wasserwege zu entziehen und den Eisenbahnen zuzuwenden. — Hierbei seien auch die zwischen den niederländischen, österreichischen, nord- und süddeutschen Eisenbahnverwaltungen für den direkten Verkehr vereinbarten niedrigen Frachtsätze „nicht ohne Einfluß". Die Schiffsfrachten waren damals gegen die Vorjahre stark gestiegen.

Es ist überflüssig, zu bemerken, daß mit diesen Erörterungen keine Apologie der Rheinzölle gegeben werden soll. Sie schlossen in sich eine Verkehrsbesteuerung, welche aus mehr als einem Grunde wirtschaftlich unzweckmäßig war und in ihrer Höhe diejenige Verkehrssteuer, welche in Gestalt der heutigen Eisenbahntarife erhoben wird, bis zu den Zollermäßigungen der sechziger Jahre übertraf. Es soll nur den unhistorischen Übertreibungen entgegengetreten werden, welche sich an die Geschichte dieser Zölle und ihrer Einwirkung auf die wirkliche Verkehrsentwicklung herkömmlich geknüpft haben.

Die Abgaben betrugen vor 1851 für die zum vollen Satze abgefertigte große Mehrzahl aller Güter auf der Strecke Emmerich—Mannheim 5,5 Pfg. vom Tonnenkilometer; das ist beinahe der Streckensetz, zu welchem heute die deutschen Eisenbahnen Wagenladungen von 10 Tonnen befördern. Für die Talfahrt betrug die Abgabe 3,7 Pfg. für das Tonnenkilometer, also 0,2 Pfg. mehr als heute die Eisenbahnfracht nach Spezialtarif II[1]; die geringere Belastung der Talfahrt beruhte auf der Berücksichtigung des Umstandes, daß stromab der Leinpfad, auf welchen früher die Hauptausgaben der Wasserbauverwaltung entfielen, während er heute fast unbenutzt ist, nicht in Anspruch genommen wurde. Von 1851 bis 1861 betrugen die Abgaben nur noch 3,7 Pfg. zu Berg und 2,3 Pfg. zu Tal, um dann auf 0,75 Pfg. und 1864 nochmals auf 0,59 Pfg. ohne Unterschied von Berg- und Talfracht ermäßigt zu werden. Es ist das etwas mehr als die Hälfte der heute noch auf dem Donau—Main-Kanal gezahlten Abgabe. Für eine Reihe von Massengütern war aber auch dieser letzte Rest von Rheinzöllen noch auf 1/5, also auf ungefähr 0,15 im Jahre 1861 und 0,12 im

[1] Dabei ist, soweit die Rekognitionsgebühr in Betracht kommt, ein vollgeladenes 200 t Schiff angenommen, so daß die Tonne Ladung mit 48 Pfg. für die ganze Strecke belastet wäre.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Jahre 1864 herabgesetzt worden; gewisse Güter und Verkehrsbeziehungen waren überhaupt abgabenfrei. Die Belastung war keineswegs allgemein, und namentlich war in Preußen der weitaus größte Teil des Verkehrs befreit[1].

Es ist von Interesse, einen gewissen Überblick über die Höhe der Durchschnittsbelastung zu gewinnen, die sich bei gleichmäßiger Erhebung der Abgaben vom Tonnenkilometer ergeben hätte.

Die Rheinzölle erbrachten 1864 in Deutschland brutto 953 901 Mk. Die Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer ist nicht genau zu berechnen, sondern nur schätzungsweise zu ermitteln, und zwar kann das mit einiger Wahrscheinlichkeit in der Weise geschehen, daß die in Emmerich durchgegangenen und in Duisburg—Ruhrort ein- und ausgeladenen Gütermengen für die Jahre 1864 und 1905 verglichen werden. Es kann dann angenommen werden, daß die Zahlen der Tonnenkilometer für beide Jahre sich ungefähr verhalten wie die für Emmerich und Duisburg—Ruhrort ermittelten Zahlen.

Der Verkehr betrug in Tonnen

	1864	1905
Emmerich . . .	1 218 120	20 673 189
Ruhrort . . .	1 239 015	7 418 065
Duisburg . . .	812 345	7 899 038
	3 269 470	35 990 292

Hiernach hat der Rheinverkehr von 1864 zu 1905 sich etwa verelffacht. In dem letzteren Jahre wurden auf dem Rhein etwa 6,4 Milliarden tkm ohne Floßholz gefahren. Der Verkehr für 1864 wäre also auf 580 000 000 tkm[2] anzunehmen, und er wäre durch das tatsächliche Aufkommen an Rheinschiffahrtsabgaben mit 0,16 Pfg. vom Tonnenkilometer im Durchschnitt belastet worden. Die jetzt in Aussicht genommene Schiffahrtsabgabe beträgt bekanntlich 0,04 Pfg. vom Tonnenkilometer.

Was die Frachten auf dem Rhein anbetrifft, so wird in der unter den Drucksachen des preußischen Abgeordnetenhauses Session 1879/1880 Nr. 24 veröffentlichten Denkschrift des Ministers der öffentlichen Arbeiten und Finanzministers vom 3. November 1879 mitgeteilt, daß sie für eine

[1] Im Jahre 1860 betrug in Preußen die Menge der rheinzollpflichtigen Güter an den Hebestellen etwa 150 000 t, während etwa 2 000 000 t abgabefrei durchgeführt wurden. Vgl. Denkschrift zum Gesetzentwurf wegen Ermäßigung der Rheinzölle. Drucksachen des Abgeordnetenhauses 1861 Nr. 19.

[2] Für 1875 ist die Zahl der Tonnenkilometer auf 882 000 000 ermittelt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gütertonne von Rotterdam nach Mannheim im Jahre 1840 = 27,20 Mk. und 1877 = 14,45 Mk. betragen hätten. In einer Petition der Handelskammer Cöln vom 15. März 1856 wird dieselbe Fracht auf „nur" 16,80 Mk. bis 20,— Mk. angegeben[1]. Die Art der Ermittelung und der Frachtgüter ist aus diesen Angaben nicht ersichtlich. Der Bericht der Zentralkommission für die Jahre 1869 und 1870 enthält genauere Frachtangaben für dieselbe Verkehrsbeziehung, die durch vergleichende Hinweise auf die entsprechenden Eisenbahnfrachten ein besonderes Interesse darbieten. Danach betrug die Eisenbahnfracht für Getreide, Baumwolle, Kaffee, Zucker, Krapp und Öl 12,92 Mk., während die Schiffsfracht für Kaffee, Zucker und Krapp 12,24 Mk., für Baumwolle 10,20 Mk., für Getreide und Öl 10,20 Mk. bis 12,24 Mk. kostete. Die Fracht für Roheisen — ebenfalls von Rotterdam nach Mannheim — war auf der Eisenbahn 7,80 Mk. und auf der Wasserstraße 9,18 Mk. Dieses Gut kam also unter gewöhnlichen Verhältnissen für die Schiffahrt nicht in Betracht; aber auch bei den übrigen besonders genannten Waren war der Preisunterschied zugunsten der Wasserstraße, 0,68 bis 1,72 Mk., nicht bedeutend[2].

Wie man damals, unmittelbar nach der Aufhebung der Rheinzölle, die Lage beurteilte, geht aus dem Jahresberichte der Zentralkommission für 1867/1868 hervor, wo es heißt:

„Die Vorteile, deren sich die Rheinschiffahrt infolge gänzlicher Abgabenfreiheit erfreut, dienten ihr in der Konkurrenz mit den Eisenbahnen zu nicht geringer Erleichterung, und trugen wesentlich dazu bei, den Wasserverkehr im großen Ganzen wiederum bedeutender als in den vorhergehenden Jahren erscheinen zu lassen."

Der hierdurch erreichte Status der Eisenbahn gegenüber wird weiter als ein vom Standpunkt der Schiffahrt befriedigender anerkannt mit den Worten:

„In der Teilung der Arbeit, welche sich seit den letzten Dezennien zwischen der Flußschiffahrt des Rheins und den Schienenstraßen zu beiden Seiten dieses Wasserweges vollzieht, ist ein gewisses Gleichgewicht eingetreten, von welchem angenommen werden darf, daß es von Dauer sein und sich nicht zum Nachteil der Schiffahrt ändern werde."

Im Jahre 1877 gibt die Zentralkommission die Frachten von Rotterdam nach Mannheim auf 11,20 Mk. für Stückgut und 7,20 Mk. für Getreide

[1] Kommissionsbericht des preußischen Abgeordnetenhauses vom 18. April 1856 Aktenstück 151.

[2] Die obigen Zahlen beziehen sich auf gewöhnliche Frachten. Die Eilfrachten werden für Schiffahrt allgemein auf 34 und für Bahn auf 95 Mk. angegeben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

an; im nächsten Jahre für Getreide und Roheisen auf 7,14 Mk. bis 7,56 Mk., im Mittel 7,35 Mk., und für Stückgut auf 16,50 Mk.

Im Durchschnitt der Jahre 1901 bis 1905 betrug die Getreidefracht nach den Mitteilungen der Mannheimer Handelskammer 3,05 Mk. oder 0,53 Pfg. für das Tonnenkilometer; sie war seit 1878 um 58 vom Hundert gefallen[1]. Dagegen beträgt die Eisenbahnfracht für Getreide in Deutschland 4,5 Pfg, vom Tonnenkilometer, also ungefähr das neunfache. Die Gesamtfracht von Rotterdam nach Mannheim beträgt für Getreide heute nicht mehr 12,92 Mk., sondern 18.40 Mk.[2]; es besteht also eine Spannung von etwa 15,35 Mk. Es ist ohne weiteres klar und bedarf keines weiteren Beweises, daß eine Schiffahrtsabgabe von 50 bis 70 Pfg. hier ohne jeglichen Einfluß auf die Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Wasserstraße — in Anbetracht des gewaltigen Frachtvorsprunges der letzteren — sein würde. Ein Nachteil für das Schiffahrtsgewerbe könnte nur unter der Voraussetzung entstehen, daß die Aufnahmefähigkeit des deutschen Wirtschaftsgebietes für das mit einer solchen Abgabe belastete Getreide und infolgedessen die zu befördernde Gütermenge geringer werden sollte; ob diese Voraussetzung zutrifft, wird noch zu untersuchen sein. Soweit die wirtschaftliche Möglichkeit der Schiffahrtsabgaben von der Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten abhängt, ist sie hier sicherlich in ausgiebigem Maße vorhanden.

Ein der Menge nach noch wichtigeres Massengut als Getreide ist für die Rheinschiffahrt Kohle. Die Kohlenfrachten von den Ruhrhäfen nach Mannheim betrugen nach dem „Schiff" im Durchschnitt der Jahre 1885/1887, 1892/1894 und 1900/1902 — 3,28, 2,79 und 2,24 Mk. In dem Aufsatz von Tod „Der Güterverkehr auf den Deutschen Wasserstraßen" (Archiv für Eisenbahnwesen 1887 S. 153 ff.) wird die Fracht für Massengüter von Duisburg nach Mannheim auf 3,60 Mk. mit Schlepplohn angegeben. Die Frachten des Kohlenkontors betragen seit 1905 2,60 Mk. Sie sind also seit zwei Jahrzehnten um 30 vom Hundert gefallen und stehen auch nach der durch das Kohlenkontor bewirkten Erhöhung immer noch 20 bis 27 vom Hundert unter der früheren Höhe. Die Schiffahrtsabgabe auf Kohlen würde wahrscheinlich etwa 7 Pfg. — 2,7 vom Hundert der Kontorfrachten — betragen. Von der Geringfügigkeit dieser Abgabe gibt ein Vergleich mit den Hafenfrachten, welche in Duisburg—Ruhrort für die Benutzung der die Eisenbahngleise mit den Ladestellen verbindenden Hafengleise zu

---

[1] Im Durchschnitt 1885/87, 1892/94 und 1900/02 betrug sie 4,80, 3,62 und 3,12 Mk. nach den Veröffentlichungen im „Schiff".

[2] Die Abfertigungsgebühr ist hier beide Male eingerechnet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zahlen sind, eine ungefähre Vorstellung. Diese Hafenfrachten betragen von altersher für den Eisenbahnwagen Kohle 3 Mk., für Getreide dagegen 1,50 Mk. Die Gleichstellung der in die Eisenbahntarife eingerechneten Hafenfrachten im Sinne der Verallgemeinerung des niedrigeren Satzes würde für Kohle bei Annahme einer durchschnittlichen Ladefähigkeit der Wagen von 15 t eine Ermäßigung von 10 Pfg. für die Tonne zur Folge haben, also die Gesamtbeförderungskosten viel stärker beeinflussen, als die Schiffahrtsabgabe es tun könnte.

Die Kontorfracht Duisburg—Mannheim verhält sich zur Eisenbahnfracht wie 2,60 zu 7,90 und der tonnenkilometrische Einheitssatz wie 0,74 zu 2,2; man wird von einer wirtschaftlichen Unmöglichkeit, den ersteren durch eine Schiffahrtsabgabe von 0,02 auf 0,76 zu steigern, hiernach kaum reden können. Der für Kohlen geltende Rohstofftarif ist freilich von 350 km ab — das entspricht ungefähr der Entfernung Duisburg—Mannheim — auf 1,4 Pfg. von den anstoßenden Tonnenkilometern gestaffelt. Dank dieser Staffelung hat Mannheim einen erheblichen Vorzug als Kohlenbezugs- und Umschlagsplatz gegenüber den weiter stromauf liegenden Häfen, die dem Wettbewerbe der Eisenbahn wieder stärker ausgesetzt sind. Außerdem gewährt die badische Staatsbahn den umgeschlagenen Kohlen einen besonderen Staffeltarif, der von 100 km ab auf 1,7 Pfg. fällt. Aber auch die Sätze der zweiten Staffel, in Preußen 1,4 Pfg. und in Baden 1,7 Pfg. vom Tonnenkilometer, sind immer noch beinahe zweimal und zweieinhalbmal so hoch wie die Wasserfrachtsätze. Diese Frachtunterschiede sind so groß, daß sie auch durch die Vorfrachten aus dem rheinisch-westfälischen Kohlenbecken nach den Ruhrhäfen in ungefährem Betrage von 1,50 Mk. für die Tonne nicht wesentlich beeinträchtigt und abgeschwächt werden. Es kommt hinzu, daß die Aufschließung des linksrheinischen Kohlenbezirks die Zahl der unmittelbar in Rheinschiffe ladenden Zechen bedeutend vermehren wird.

Was die Talfrachten für Kohle anbetrifft, so sind sie von 2,26 Mk. auf der Fahrt von Duisburg nach Rotterdam im Jahre 1878 und 1,70 Mk. im Jahre 1887 auf 1,05 Mk. im Durchschnitt der Jahre 1896 bis 1905 also um 53 vom Hundert in 30 Jahren gefallen[1]. Nach den Veröffentlichungen im „Schiff" betrugen sie im Durchschnitt 1885/1887 = 1.54 Mk., 1892/1894 = 1,44 Mk. und 1900/1902 = 1,28 Mk. Die Frachtziffer 1,05 Mk. ergibt einen tonnenkilometrischen Satz von 0,48 Pfg. Die Eisen-

[1] Die erste Zahl entstammt dem Jahresbericht der Rheinschiffahrtskommission, die zweite dem obenerwähnten Aufsatze von Tod, die dritte beruht auf amtlichen Ermittelungen in Duisburg. Die Jahresziffern sind von 1896 bis 1905 = 1,08, 1,13, 1,01, 1,23, 1,24, 0,95, 0,89, 0,99, 0,99 und 0,98 Mk.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bahnfracht beträgt für die Strecke Gelsenkirchen—Rotterdam — bei Aufgabe mindestens einer geschlossenen Sendung von 200 bis 300 t wöchentlich — 4,80 Mk. und unter Berücksichtigung der auf den niederländischen Bahnen gewährten Refaktien 3,60 Mk., das ist vom Tonnenkilometer 1,6 Pfg. Sie betrug im Jahre 1878 4,90 Mk., nach den preußischen Tarifsätzen. Die Höhe der damals von niederländischer Seite etwa gewährten Refaktien ist nicht mehr festzustellen; sie sollen seit 1905 etwas verringert worden sein, so daß die wirklichen Eisenbahnfrachtkosten sich heute entsprechend teurer stellen würden. Übrigens sind die hier in Rechnung gestellten billigen Sonderzugtarife der Eisenbahn naturgemäß nur anwendbar für Massenbeförderungen nach ganz großen Verbrauchsplätzen wie Rotterdam, nicht nach den zahlreichen kleineren Plätzen, die nicht imstande sind, ganze Kohlenzüge wöchentlich in regelmäßiger Folge aufzunehmen. Hier hat die Schiffahrt, welche dank des weitverzweigten niederländischen Wasserstraßennetzes fast überall hingelangt, einen noch weit größeren Frachtvorsprung vor der Eisenbahn.

Für Erz von Rotterdam nach Duisburg betrugen die Schiffsfrachten 1880 im Durchschnitt 1,61 Mk. und 1905 nach den Angaben im „Rhein" 1 Mk., 0,08 Mk. mehr wie im Jahre 1904 [1]. Die Fracht ist also in 25 Jahren um 38 vom Hundert gefallen. Die Bahnfracht von Rotterdam nach Oberhausen betrug 1905 = 5 Mk. und mit der höchsten, bei Verfrachtung von 100 000 t jährlich eintretenden, niederländischen Refaktie 2.27 Mk. Die tonnenkilometrischen Sätze stellen sich also etwa wie 0,47 zu 1,1 Pfg. Da ein sehr großer Teil der niederrheinischen Hütten unmittelbar an die Wasserstraße angeschlossen ist, so haben hier die Schiffsfrachtsätze eine besonders maßgebende Bedeutung. Die Eisenbahnfrachtsätze für 1880 sind wegen der Unsicherheit, welche inbezug auf die damalige Höhe etwaiger Refaktien besteht, nicht mit genügender Bestimmtheit festzustellen.

Talfrachten für andere Güter, außer Kohle, sind aus dem Jahre 1878 durch den Bericht der Zentralkommission noch bekannt.

a) von Mannheim nach Rotterdam für nicht benannte Güter — Kohle kann nicht in Betracht kommen — 3,15 bis 3,36 Mk., also im Mittel 3,25 Mk. gleich 0,5 Pf. für das tkm.

Heute kostet Halbzeug von Ludwigshafen nach Rotterdam 1,60 Mk. oder 0,28 Pf., für das tkm. Die Fracht ist also um 44 von Hundert

[1] Vgl. Denkschrift des Arbeitsausschusses der Rheinschiffahrtsinteressenten S. 39. Die Frachtangabe 1,55 Mk. (1,30 bis 1,80 Mk.) in den Drucksachen des Landeseisenbahnrats 1907 Nr. 11 S. 194—195 bezieht sich nicht auf die reine Schiffsfracht.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gefallen. Derselbe Satz von 1,60 Mk. gilt für die Eisenverschiffung von Duisburg nach Antwerpen. Die letztere Fracht stand im Jahre 1878 auf 3,36 Mk., ist also in 30 Jahren um 52 vom Hundert gesunken. Eisen von Duisburg nach Rotterdam wurde 1878 für 1,99 Mk. im Mittel und wird heute für 1 Mk. verschifft, also für einen um 50 vom Hundert geringeren Frachtpreis[1].

Die Rheinfracht von Oberlahnstein nach Duisburg betrug im Jahre 1872 für Erze 1,50 Mk., und heute nur noch etwa 0,75 Mk., ist also ebenfalls auf die Hälfte gesunken.

Man sieht aus diesen Zahlen den außerordentlichen Unterschied in der Höhe der Berg- und Talfrachten auf dem Rhein, eine Erscheinung, welche durch das starke Überwiegen der Güterbewegung vom Niederrhein nach Mannheim über den Frachverkehr in umgekehrter Richtung herbeigeführt wird. Da die große Mehrzahl der vom Niederrhein zu Berg beförderten Fahrzeuge leer heruntergeht, ist das Angebot von Kahnraum in Mannheim—Ludwigshafen für die Ausfuhr der oberrheinischen Industrie ein sehr großes. Der Einfluß dieses Umstandes auf die Frachtbildung zeigt sich in der Tatsache, daß Mannheim—Ludwigshafen in Rotterdam ungefähr ebenso billig an den Weltmarkt kommt und den Anschluß an die Seeschiffahrt findet, wie Duisburg in Rotterdam. Die hier mitgeteilten, zuverlässig bekannt gewordenen Frachten beziehen sich zwar nur auf Eisen, aber es ist anzunehmen, daß das Verhältnis der Beförderungskosten für andere Massengüter nicht wesentlich abweichend, sondern ungefähr das gleiche ist.

Nachdem in den sechziger und siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Mosel- Lahn- und Rheinzölle, demnächst auch die Schiffahrtsabgaben auf der Lippe, Ruhr und Saar, sowie auf den elsaß—lothringischen Wasserstraßen aufgehoben worden waren[2], ereignete sich der erste Fall der Wiedereinführung solcher Abgaben innerhalb des Rheingebiets im Jahre 1896 bei den reichsländischen Kanälen.

Im Jahre 1886 waren auf diesen Wasserstraßen 147 751 664 tkm

---

[1] Die Zahlen für 1878 sind durch die Zentralkommission mitgeteilt, die heutigen durch die Handelskammer Duisburg. Die letzteren sind allerdings in Heft 8 der „Südwestdeutschen Wirtschaftsfragen" — Die Mosel- und Saarkanalisierung — S. 50 von Dr. Alexander Tille bestritten. Es heißt dort: „Für Duisburg—Rotterdam ist der gewöhnliche Frachtsatz 50 Pfg. und nicht 1 Mk., und für Duisburg—Antwerpen 80 Pfg. und nicht 1,60 Mk." Vielleicht beziehen sich die Angaben der Handelskammer Duisburg nicht auf reine Wasserfrachten. In diesem Falle würden sie allerdings für die obige Darstellung nicht geeignet und, weil zu hoch, mit den Streckensätzen der Eisenbahn nicht vergleichbar sein.

[2] Vgl. S. 14 und 15.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gefahren worden. Die Fracht für das weitaus überwiegende Gut — Kohlen — hatte für die hauptsächlich in Betracht kommende Verkehrsrichtung von Saarbrücken nach Mülhausen im Durchschnitt der Jahre 1886 bis 1890 bei abgabenfreier Schiffahrt 1,22 Pf. für das Tonnenkilometer betragen. In den Jahren 1893 bis 1896 wurden die Kanäle derart ausgebaut, daß die Ladefähigkeit der Fahrzeuge von bisher 197 auf 296 t gesteigert werden konnte. Seit 1896 wird eine Schiffahrtsabgabe von 0,2 Pf. für das Tonnenkilometer, also in fünffacher Höhe der für den Rhein in Aussicht genommenen, erhoben. Gleichwohl stieg der Verkehr bis 1905 auf 197 392 845 tkm, und die Fracht stellte sich im Durchschnitt der Jahre 1901 bis 1905 auf 1,11 Pfg. für das Tonnenkilometer einschließlich der Abgabe. Die reine Fracht ist also um 25 vom Hundert und die Fracht mit Abgabe um 9 vom Hundert gefallen, während der Verkehr um 33 vom Hundert gestiegen ist; die Abgabe stellte sich auf 2,2 vom Hundert der Frachten[1].

Von hohem Interesse für die Beurteilung der Frage, in wie weit Schiffahrtsabgaben als wirtschaftlich möglich angesehen werden können, ist sodann die Entwicklung der Verhältnisse am kanalisierten Main gewordent zumal hier von unmittelbar beteiligter und zweifellos sachverständiger Seite der wirtschaftliche Nutzen der Schiffahrtsverbesserung wiederholt berechnet worden ist, sodaß dieser Nutzen zahlenmäßig mit der Höhe der Abgabenlast verglichen werden kann. Nachdem im Herbst 1886 der Verkehr auf dem kanalisierten Main eröffnet war, wurde die erzielte Frachtersparnis für Frankfurt und die übrigen Mainplätze für das Jahr 1887 von dem Handelskammersyndikus Puls[2] auf 1 141 502 Mk. und für das folgende Jahr von der Handelskammer Frankfurt selbst[3] auf 1 692 754 Mk. berechnet. Dieser dem Handel, der Industrie und den Verbrauchern zu Teil gewordene Frachtgewinn wäre, wenn die am 1. Oktober 1899 eingeführte Schiffahrtsabgabe damals schon bestanden hätte, um etwa 49 000 Mk., also um etwa 3 vom Hundert, zugunsten der Staatskasse verkürzt worden. Die Abgabe trifft zwar nur den Ortsverkehr, während der Umschlagsverkehr über Frankfurt und neuerdings auch über Offenbach frei bleibt, indessen ist der örtliche Verkehr mehr

[1] Vgl. Statistik über den Verkehr auf den Kanälen und der Mosel in Elsaß-Lothringen. Aufgestellt im Ministerium für Elsaß-Lothringen. Straßburg 1886 ff. G. Fischbach.

[2] Der wirtschaftliche Wert der Mainkanalisierung und der Güterverkehr von Frankfurt a. M. von Otto Puls, Syndikus der Handelskammer und Konsul, Mitglied des Bezirkseisenbahnrats zu Hannover usw. Frankfurt a. M., Alfred Neumannsche Buchhandlung 1888.

[3] Jahresbericht 1888 S. 321.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

als zwei Drittel des gesamten. Wenn man das im Jahre 1905 tatsächlich beobachtete Verhältnis zwischen Orts- und Umschlagsverkehr auf das Jahr 1888 überträgt und die Abgabenfreiheit des letzteren als nicht bestehend annimmt, so kommt man auf eine gesamte Abgabenlast von rnd. 67 800 Mk. oder 4 vom Hundert des durch die Handelskammer berechneten Vorteils.

Wertvoll sind auch die Angaben, welche die Kammer über die Frachtgewinne bei den einzelnen Gütern gemacht hat. Sie betragen für die Tonne unter anderem bei Getreide 1,65 Mk., bei Petroleum 8 Mk., bei Kaffee 4,50 Mk., bei Eisenerzeugnissen 5 Mk. und bei Kohlen 3 Mk. Hiervon sind durch die im Jahre 1899 eingeführte Abgabe für den Staat beansprucht worden bei Kohlen 11,5 und bei den vier anderen Frachtgegenständen 23 Pf., vorausgesetzt, daß es sich um Gütersendungen handelt, die bis Frankfurt gehen und alle 5 preußischen Staustufen durchfahren. Der Abgeordnete Öser bezifferte am 21. Januar 1905 im preußischen Abgeordnetenhause den Frachtvorteil des Wasserweges gegenüber dem Bahnbezuge bei Kohle auf 2,70 Mk. für Frankfurt und 2 Mk. für Offenbach bis zur Gründung des Kohlenkontors [1].

Die Schiffsfrachten betrugen für Kohlen von Ruhrort nach Frankfurt im Jahre 1888 nach Puls [2] 3,20 Mk. einschließlich des Schlepplohns. Sie fielen dann bis 1904 — in der Zwischenzeit wurde die Mainwasserstraße durch den Anbau von Schleppzugsschleusen weiter verbessert — um 28 vom Hundert auf 2,30 Mk [3]. Das Kohlenkontor erhöhte die Fracht im Jahre 1905 auf 2,60 Mk., also um beinahe das Dreifache der Mainschiffahrtsabgaben, welche letzteren nach Handelsgebrauch neben der Fracht dem Empfänger zur Last gelegt werden. Aber auch die Kontorfracht mit Abgabe — für Frankfurt 2,71 Mk. — bleibt immer noch um 0,49 Mk. hinter derjenigen Fracht zurück, welche die Handelskammer Frankfurt im Jahre 1888 ihrer Berechnung der Frachtvorteile zu Grunde legte. Die Schiffsfracht von 2,60 Mk. beträgt bei einem Wasserwege von 313 km 0,83 Pf. für das Tonnenkilometer, während die Bahnfracht für Kohle von Gelsenkirchen nach Frankfurt bei 290 km Länge einen Streckensatz von 2,2 Pf. hat. Die Gesamtkosten stellen sich für den Eisenbahn- und Wasserweg auf 4,31 Mk. — 1,50 Mk. Bahn, 0,10 Hafenkosten und 2,71 Schiffsfracht nebst Abgaben — gegen 7,10 Mk. einschließlich der Abfertigungsgebühr von 0,70 Mk. auf dem geraden Bahnwege.

---

[1] Stenograph. Berichte S. 8715.

[2] Puls S. 44.

[3] Mitteilungen der Handelskammer Hanau Nr. 4 vom Juli 1907.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Daß die am 1. Oktober 1899 eingeführten Mainschiffahrtsabgaben die Entwicklung des Verkehrs nicht gehemmt haben, ergibt sich aus der Tatsache, daß die Menge der in Frankfurt bergwärts angekommenen und talwärts abgegangenen Schiffsgüter in den nächsten 5 Jahren von 1900 bis 1905 von 1 138 465 auf 1 433 497 t, also um 26 vom Hundert, anwuchs, während in Mannheim während des gleichen Zeitraums der Rheinschiffsverkehr nur von 4 922 465 auf 4 988 173 t, also nur um 1 vom Hundert stieg. Mannheim, Ludwigshafen und Rheinau zusammen hatten im Jahre 1900: 7 256 661 und 1905: 8 475 300 t Verkehr, also einen Zuwachs von 16 vom Hundert.

In den 6 Jahren von 1894 bis 1899 hatte der Verkehrszuwachs in Frankfurt 30 und in dem entsprechenden Zeitraum von 1888 bis 1893 sogar 63 vom Hundert betragen. Die Verlangsamung des Zuwachses ergibt sich einerseits aus der Vergrößerung der Grundzahlen und anderseits aus dem Umstande, daß in der ersten Zeit nach der im Herbst 1886 erfolgten Eröffnung des neuen Verkehrsweges die Aufwärtsbewegung naturgemäß besonders stark war [1].

Die Vergleichung zwischen Frankfurt und Mannheim ist zulässig und zweckmäßig, weil beide Plätze wichtige Endpunkte für die rheinische Großschiffahrt sind, in einem gewissen Wettbewerbe hinsichtlich des Umschlages stehen und übrigens auch ungefähr gleiche — für das Kohlenkontor identische — Frachtsätze haben.

Daß die Stadt Frankfurt trotz der sie belastenden Schiffahrtsabgaben einen weiteren, und zwar einen sehr bedeutenden Aufschwung ihres Main- und Rheinverkehrs für wahrscheinlich hält, hat sie dadurch bewiesen, daß sie neuerdings den Bau eines zweiten Hafens begonnen hat, dessen Kosten auf 58 Millionen Mk. veranschlagt sind.

Ähnliche Wahrnehmungen wie bei Frankfurt a. M. sind bezüglich des unmittelbar oberhalb gelegenen hessischen Hafens Offenbach gemacht worden. Im Sommer 1907 hat die Handelskammer oder eine Gruppe von Vertretern der Kammer den Jahresnutzen der dortigen „Verbraucher" von der abgabenpflichtigen Mainwasserstraße auf annährend 300 000 Mk. beziffert [2]. Der rohe Gesamtnutzen ist also noch um den Betrag der Abgaben höher gewesen.

---

[1] Die Zahlen sind für Frankfurt 1888: 386 712 t, 1893: 631 453 t, 1894: 742 556 t und 1899: 968 683 t. Der Obermainverkehr von und nach Frankfurt ist überall nicht mitgezählt, weil er durch die Einführung der Schiffahrtsabgaben im Jahre 1899 nicht beeinflußt wurde. Ebenso ist für Mannheim die auf dem Neckar angekommene und abgegangene Gütermenge außer Ansatz gelassen; sie betrug 1900: 405 790 und 1905: 308 254 t.

[2] Vgl. Mitteilungen der Handelskammer Hanau vom Juli 1907 Nr. 4.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Abgabenlast betrug 1906 — da die Angabe des Jahresnutzens auf dieses Jahr bezogen werden muß, so ist es auch hinsichtlich der Abgaben ausnahmsweise hier festgehalten — für Offenbach 13 370 Mk. oder etwa 4,2 vom Hundert des Vorteils. Mit dem für Umschlag rückvergüteten Abgabenbetrage von 46 30 Mk. hätte sich die Belastung auf 18 000 Mk. und der Anteil an der rohen Frachtersparnis auf 5,7 vom Hundert gestellt.

Die bezüglich der Abgaben auf dem kanalisierten Main gemachten Erfahrungen haben insofern eine besondere Bedeutung, als sie eine gewisse Grundlage bieten für die Beurteilung der Wirkungen, welche die von Preußen vorgeschlagenen Rheinschiffahrtsabgaben auf den Verkehr haben können. Die Schlußfolgerung aus jenen Erfahrungen auf die künftige Entwicklung der Rheinhäfen unter der Herrschaft dieser Abgaben hat ein hohes Maß von Wahrscheinlichkeit für sich. Denn Frankfurt ist tatsächlich auch nichts anderes als ein Rheinhafen und die in Frankfurt zu entrichtenden Abgaben sind — wirtschaftlich betrachtet — schon jetzt Rheinschiffahrtsabgaben, weil sie gezahlt werden von Schiffen und Gütern, welche ganz überwiegend auf dem Hauptstrom sich bewegen und den kanalisierten Nebenfluß eigentlich nur als langen Zugangskanal zum Endhafen befahren. Nun betragen die Abgaben auf der 35 km langen Mainstraße für Kohle und andere geringwertige Massengüter 0,3 Pfg., für sonstige Güter, insbesondere für Getreide 0,6 Pfg. vom tkm. Das ist für Kohle das 15 fache desjenigen Satzes, der wahrscheinlich als Rheinschiffahrtsabgabe in Betracht kommen würde. Ein mit Kohlen nach Frankfurt fahrendes Schiff würde also in Zukunft das 15 fache der Entfernung zwischen Frankfurt und Mainz — 525 km — auf dem Rhein und Main zurücklegen können, ohne eine Erhöhung seiner Abgabenlast zu erfahren. Diese Entfernung reicht aber von Frankfurt über Mainz abwärts gemessen, bis wenige Kilometer vor Rotterdam. Für die der Gütermenge nach wichtigste Verkehrsbeziehung von Ruhrort nach Frankfurt ist die Entfernung mit 313 km wesentlich kürzer, sodaß eine Verminderung der jetzigen Abgabenlast für Frankfurt und Offenbach eintreten würde. Die Verbilligung würde gerade der für die Industrie des Maintales besonders wichtigen Ruhrkohle zustatten kommen.

Für die auf dem Main jetzt mit 0,6 Pfg. vom tkm tarifierten Güter würde allerdings wahrscheinlich keine Verbilligung, teilweise auch — namentlich für ausländisches Getreide — eine geringfügige Erhöhung der Abgaben eintreten.

Bei den Erwägungen über die Kanalisierung des Neckars von Heilbronn abwärts hat man die Erhebung einer Schiffahrtsabgabe von durchschnittlich 0,42 Pfg. für das tkm auf der 115 km langen Stromstrecke vorläufig ins

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Auge gefaßt[1]. Das ist das 10½fache des für den Rhein in Betracht kommenden Durchschnittssatzes; man könnte also für die nach jener Annahme auf dem Neckar allein zu entrichtende Gesamtabgabe im Falle der Errichtung eines gemeinsamen Tarifsystems für den Rhein, Main und Neckar 1207,5 km zurücklegen. Eine solche Entfernung kommt im Stromgebiet des Rheins nicht vor.

Wenn auch die eigentliche Rheinschiffahrt seit 1867 frei war von Verkehrsabgaben, so sind ihr doch seit 1884 durch die sozialpolitische Gesetzgebung andere öffentliche Lasten erwachsen, die allmählich eine sehr bedeutende Höhe erreicht haben. Sie verteuern den Betrieb in derselben Weise, wie eine Schiffahrsabgabe von entsprechender Höhe es getan haben würde, und bieten jedenfalls für die Untersuchung der Kausalzusammenhänge zwischen öffentlichen Lasten, Selbstkosten, Frachten und Verkehr eine geeignete empirische Grundlage.

Im Jahre 1905 betrugen die für die Unfallversicherung anrechnungsfähigen Löhne in der Rheinschiffahrt 10 973 139 Mk., wovon 311 040 Mk. oder 2,8 vom Hundert an die Westdeutsche Binnenschiffahrsberufsgenossenschaft beizutragen waren. Die Krankenversicherungsbeiträge der Unternehmer sind mit 1 vom Hundert, also mit 109 731 Mk. und ihre Beiträge zur Invalidenversicherung mit 0,75 vom Hundert der Löhne zu schätzen. Dabei ist das durchschnittliche Lohneinkommen auf 1000 Mk., der Wochenbeitrag des Arbeitgebers auf 0,15 Mk. und die versicherungspflichtige Beschäftigung auf 50 Wochen angenommen. Hiernach beträgt die Ausgabe für Invalidenversicherung 82 298 Mk., und die Gesamtbelastung der Rheinschiffahrt in Deutschland durch die sozialpolitische Gesetzgebung rund eine halbe Million Mk. Diese bedeutende Last hat eine starke Abwärtsbewegung der Frachten in den beiden letzen Jahrzehnten nicht gehindert.

Die Beiträge zur Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung spielen selbstverständlich die gleiche Rolle für die Binnenschiffahrt auf allen andern Wasserstraßen und für die Seeschiffahrt. Die Berechnung des Gesamtbetrages dieser Beiträge ist hier nur deshalb für die Rheinschiffahrt aufgemacht worden, um die Höhe der sozialpolitischen Belastung zu zeigen und darauf hinzuweisen, daß sie durch Ermäßigung der Schiffahrtsselbstkosten bei anderen Positionen weit mehr als ausgeglichen worden ist.

[1] Vgl. Entwurf des Württembergischen Hauptfinanzetats für 1905 und 1906 samt Anlagen Heft XIV, Zweiter Nachtrag. Begründung unter X. Das badische Ministerium des Innern hat allerdings, wie aus der Anlage zur Begründung hervorgeht, die Möglichkeit der Erhebung „einer nennenswerten Schiffahrtsabgabe" bezweifelt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

§ 5. Wasserfrachten, Abgaben und Verkehr auf den übrigen Schiffahrtswegen.

Der Dortmund—Ems-Kanal ist eine so neue Wasserstraße, daß ein bedeutendes Material für die Beobachtung der Frachtentwicklung und des Einflusses der Abgaben nicht zur Verfügung stehen kann. Immerhin hat sich eine sinkende Bewegung in den Frachten schon bemerkbar gemacht; sie sind für die beiden wichtigsten Massengüter Kohlen und Erze zwischen Dortmund und Emden seit der Eröffnung des Kanals schon um 15 bis 30 Pfg. für die Tonne heruntergegangen. Die reinen Frachten betragen für Kohlen von Dortmund nach Emden und Erze von Emden nach Dortmund etwa 1,60 bis 1,70 Mk. oder 0,6 Pfg. vom Tonnenkilometer. Daneben werden Abgaben erhoben, welche für diese beiden, in die niedrigste Klasse eingereihten Güter 0,05 Pfg., für die drei anderen Klassen 0,15, 0,25 und 0,35 Pfg. vom Tonnenkilometer betragen. Das der Menge nach wichtigste Gut der höchsten Tarifklasse ist Getreide, dessen Frachtsatz von Emden nach Dortmund 2,70 bis 3 Mk. beträgt. Die Eisenbahnfrachtsätze betragen für Kohle Dortmund—Emden 3,65 Mk., für Erze Emden—Dortmund 3,80 Mk., und für Getreide in derselben Verkehrsbeziehung 11,40 Mk. [1]. Bei diesen Fracht- und Abgabesätzen und dieser Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfracht — trotz des Wettbewerbes der nahebelegenen, abgabefreien Rheinwasserstraße — hat der Dortmund—Ems-Kanal in den acht Jahren seines Betriebes von 1898 bis 1905 immerhin einen Verkehr von 237 667 058 tkm erreicht [2], einen Verkehr, der im raschen Wachstum begriffen ist und nach Inbetriebnahme von Anschlußbahnen, wie sie insbesondere von der Stadt Dortmund nach Hörde und Aplerbeck gebaut worden sind, noch stärker zunehmen wird. Diese Entwicklung hat sich als möglich erwiesen unter der Herrschaft eines vierklassigen Abgabentarifs, dessen niedrigster Satz noch um 25 vom Hundert höher ist als der für den Rhein, eine unvergleichlich

---

[1] Die Bahnfracht von 11,40 Mk. gilt für Roggen, Weizen und Gerste; für Hafer und Mais beträgt sie nur 8 Mk.

Die Frachtsätze auf der Wasserstraße beziehen sich auf die 270 km lange Entfernung zwischen Dortmund und Emden, die Abgabensätze nur auf die 215 km lange Strecke zwischen Dortmund und Herbrum, da die Strecke zwischen Herbrum und Emden nicht abgabepflichtig ist; die Eisenbahnfrachtsätze enthalten nur die Streckensätze, ohne Abfertigungsgebühr, wie alle hier genannten Eisenbahnfrachten, abgesehen von besonderen Ausnahmefällen, die als solche erkennbar sind.

[2] Seitdem gestiegen auf 294 051 529 tkm im Jahre 1906 und 343 242 906 tkm im Jahre 1907.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

leistungsfähigere, größere und tiefer in das Binnenland hineinreichende Wasserstraße, in Aussicht genommene Durchschnittssatz.

Für die Weser sind wenig Nachrichten über Wasserfrachten öffentlich bekannt geworden, abgesehen von den in der verdienstlichen Schrift des Syndikus Dr. Metterhausen in Kassel. „Die Oberweserschiffahrt im letzten Jahrzehnt" 1892—1902[1] enthaltenen, und abgesehen von gelegentlichen Mitteilungen in Handelskammerberichten und Kundgebungen einzelner Sachverständiger.

Nach der ersterwähnten Schrift betragen die Frachten zu Berg für Stückgüter 2,7 bis 3 Pfg., für Güter der Eisenbahnspezialtarife 1,8 bis 2,5 Pfg. und für billigere Massengüter 1,8 bis 2 Pfg. für das Tonnenkilometer, während die Talfrachten auf durchschnittlich 1 bis 1,3 Pfg., gelegentlich auch 0,6 bis 0,67 Pfg. angegeben werden. Die Eisenbahnfrachtsätze sind bekanntlich für Stückgut 11 Pfg. und in Wagenladungen 6,7 und 6 Pfg., für die Spezialtarife 4,5, 3,5 und 2,6 Pfg. in der dritten Spezialtarifklasse mit Staffelung auf 2,2 Pfg. nach 100 km. Nach einem Handelskammerberichte von 1898 betrugen damals die Getreidefrachten von Bremen nach Minden auf der Weser 2,93 bis 4,08 Mk. und die Reisfrachten 2,70 Mk. gegen 7,70 Mk. auf der Bahn. Die Frachten sind also beträchtlich höher wie auf dem Rhein, aber doch noch soviel unter den Bahnfrachten, daß sie einen hinreichend starken Anreiz zur Benutzung des Wasserweges gewähren. Bei den Verhandlungen zwischen Preußen und Bremen über die von letzterem Staate damals für Fahrzeuge von 600 t Tragfähigkeit geplante Kanalisierung der Weser war eine Schiffahrtsabgabe in 3 Tarifklassen von 0,25, 0,50 und 0,75 Pfg. für das Tonnenkilometer in Aussicht genommen. Der Mittelsatz sollte also — auf einer kanalisierten Wasserstraße, die gegenüber einer regulierten bei gleicher Fahrtiefe immer gewisse Nachteile hat — das zwölfundeinhalbfache des für den Rhein vorgeschlagenen Durchschnittssatzes betragen.

Nach einer lesenswerten Druckschrift des hervorragend sachkundigen Schiffsreeders und Senators F. W. Meyer in Hameln „Der Rhein—Leine-Kanal und das Projekt des Ems—Huntekanals"[2] müssen aber die Talfrachten für die Gegenwart noch niedriger angenommen werden als es in der Arbeit von Metterhausen für die Vergangenheit bis 1902 geschehen ist; denn er sagt dort: „Die jetzigen Wasserfrachten sind nicht wesentlich höher als die seiner Zeit in Aussicht genommenen Kanalisierungsabgaben". Die Talgüter

[1] Kassel 1902, Gebrüder Gotthelft, S. 81/2.
[2] Hameln 1907, Buchdruckerei L. Behrmann.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

haben auf der Weser — im Gegensatz zum Rhein, wo die Berggüter überwiegen — eine weitaus größere Bedeutung.

Die Entwicklung der Weserfrachten in den letzten Jahrzehnten wird durch die nachstehenden, auf zuverlässiger Auskunft beruhenden Zahlenangaben für die Verkehrsbeziehung Bremen—Hameln, veranschaulicht. Hiernach betrug die Bergfracht für wertvollere Massengüter, wie Getreide und Reis 1879 — 6,50 Mk., 1882 — 5,50 Mk., 1888 — 4,50 Mk., 1907 — 4,30 Mk. bei einer Bahnfracht von 7,10 Mk. Der Rückgang beträgt gegen 1879 33 vom Hundert; die tonnenkilometrische Fracht auf dem Wasser 1,8 Pfg., auf der Eisenbahn 4,5 Pfg.

Die Talfrachten standen 1879 für Getreide, Mehl, Futterartikel auf 4 Mk., für Steine und Holz 2,80 bis 3,50 Mk., im Mittel 3,15 Mk. Später kam als Frachtgut zum Satze von 4 Mk. Rohzucker hinzu. Im Jahre 1897 stand die Fracht für Zucker auf 3 bis 3,30 Mk., Mehl 3 Mk. und Steine 1,70 Mk.; heute betragen die Talfrachten für Massengüter aller Art 1,50 bis 2 Mk., oder 0,7 Pfg. für das Tonnenkilometer. Auf der Eisenbahn kostet Mehl von Hameln nach Bremen 7,10 Mk., Rohzucker zur Ausfuhr 3,50 Mk., oder für das Tonnenkilometer 4,5 und 2,2 Pfg.

Die Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten ist hiernach, wenn auch bei weitem nicht so groß wie im Rheingebiet, so doch groß genug, um eine Binnenschiffahrtsabgabe möglich zu machen. Diese Möglichkeit ist auch von den an der Weserschiffahrt beteiligten Handelskörperschaften dadurch anerkannt worden, daß sie sich mit einer Schiffahrtsabgabe von durchschnittlich 0,05 Pfg. für das Tonnenkilometer, ein Viertel mehr als die für den Rhein in Aussicht genommene Abgabe, unter gewissen Voraussetzungen einverstanden erklärt haben [1].

Zur Beobachtung des Einflusses, den die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf die Entwicklung einer Binnenwasserstraße üben kann, bot sich im Wesergebiet eine günstige Gelegenheit, nachdem die Anfang der neunziger Jahre kanalisierte und 1895 dem Verkehr übergebene Fulda zwischen Münden und Kassel vom 1. Januar 1900 ab unter Abgaben gestellt worden war, die im Durchschnitt 0,5 Pfg. vom Tonnenkilometer betragen. Es ist von Interesse, die Entwicklung des abgabepflichtigen Verkehrs im neuen Endhafen Kassel und des nicht abgabepflichtigen bei der Schleuse in Hameln zu vergleichen. In den sechs Jahren von 1900 bis 1905 stieg der erstere Verkehr von 38 987 auf 66 692 t, also um 71 vom Hundert, der letzteren von 328 228 auf 443 120 t, also nur um 35 vom Hundert. Man wird

[1] Vgl. Handelskammerberichte für 1906 Bremen S. 91 und Minden S. 65.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hieraus wohl mit einiger Sicherheit schließen dürfen, daß jene Abgabe wirtschaftlich möglich ist und nicht verkehrshemmend gewirkt hat. Die Entwicklung des Verkehrs nach Kassel ist um so bemerkenswerter, wenn man den oft mangelhaften Wasserstand der Oberweser und den wenig günstigen Eisenbahnanschluß des Kasseler Hafens in Betracht zieht.

Auf dem Unterlauf der Weser werden zwei Seeschiffahrtsabgaben erhoben, nämlich erstens die vom Ladungsgewicht berechnete Korrektionsgebühr für die Strecke Bremen—Bremerhaven und das nach dem Raumgehalt bemessene Feuer- und Bakengeld für die ganze Strecke zwischen Bremen und der See.

Die Korrektionsgebühr belastete im Jahre 1896 einen Verkehr von 682 773 t mit 540 764 Mk. und 1905 einen Verkehr von 1 368 314 t mit 924 642 Mk.[1]. Die Belastung der Tonne betrug also durchschnittlich 8,18 Pfg. und 6,76 Pfg. und die des Tonnenkilometers 1,25 und 1 Pfg. Daß diese Abgabe nicht zu hoch gegriffen war, daß sie keinen unverhältnismäßigen Teil desjenigen Nutzens absorbiert, welcher der Güterbeförderung auf der Seewasserstraße durch Wegfall der Leichterung im Bremerhaven oder des Bahntransports von dort nach Bremen erwächst, scheint aus dem raschen und ständigen Anwachsen des bremischen Seeverkehrs hervorzugehen. Auch der Umstand, daß der Stadt Bremen kein nennenswerter Wettbewerb in den oldenburgischen Weserhäfen Nordenhamm und Brake erwachsen ist, obwohl diese den Vorteil der Weserregulierung vertragsmäßig abgabenfrei genießen, beweist die wirtschaftliche Möglichkeit der bremischen Schiffahrtsabgabe und den überwiegenden Einfluß der sonstigen, die Entwicklung der Schiffahrt beeinflussenden Momente.

Das außer der Korrektionsgebühr erhobene, den Seeverkehr aller Weserhäfen, auch der oldenburgischen und preußischen, treffende Feuer- und Bakengeld ertrug im Jahre 1896 — 578 000 und 1905 — 1 252 911 Mk. brutto.

Für das Elbgebiet finden sich aus älterer Zeit interessante Mitteilungen über Wasserfrachten in einem Kommissionsberichte des preußischen Abgeordnetenhauses vom Jahre 1863[2], wo die Frachten Hamburg—Dresden auf 13,30 Mk. und in umgekehrter Richtung auf 10 Mk., Hamburg—Magde-

---

[1] Das Rechnungsjahr läuft vom 1. April bis zum 31. März des nächsten Jahres. Es handelt sich nur um den Verkehr von und nach Bremen und Vegesack — letzterer Ort ist nur ganz unbedeutend beteiligt — in Seeschiffen von mehr als 300 cbm. Im Jahre 1906 betrug der Verkehr 1 585 588 t und die Einnahme 1 044 823 t.

[2] Anlage 113 zu den stenographischen Berichten S. 807.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

burg auf 8,30 und 5 Mk., Hamburg—Berlin auf 8,30 und 5,80 Mk. ohne Zoll angegeben und mit den Eisenbahnfrachten verglichen sind, welche damals zwischen Hamburg und Dresden 45 Mk. mit und 38 Mk. ohne Transitzoll, und zwischen Hamburg und Berlin 26,60 Mk. betrugen. Anscheinend sind hierbei die Abfertigungsgebühren mit eingerechnet; die in Betracht kommenden Güter sind nicht näher bezeichnet.

Eine Berechnung der durch die Elbzölle entstandenen Belastung des Verkehrs ist, für die letzte Zeit der Zollerhebung wenigstens, ungeeignet als Grundlage für wirtschaftliche Erwägungen, weil dieser Zoll nicht, wie der Rheinzoll, an einer größeren Anzahl von Erhebungsstellen in gewissen Entfernungsabständen, sondern nur noch an einem Punkte, nämlich in Wittenberge an der Zollvereinsgrenze erhoben wurde. Er hatte dadurch jede Ähnlichkeit mit einer Schiffahrtsabgabe im weiteren Wortsinne eingebüßt.

Die Entwicklung des Elbverkehrs und des mit ihm in Wettbewerb tretenden Verkehrs auf den Eisenbahnen wird durch die nachstehenden Zahlenreihen veranschaulicht, welche aus dem Werke von Dr. Kurt Fischer „Eine Studie über die Elbschiffahrt in den letzten hundert Jahren unter spezieller Berücksichtigung der Frage der Erhebung von Schiffahrtsabgaben" entnommen sind [1].

Hiernach betrug der Güterverkehr von Hamburg auf der Berlin—Hamburger Eisenbahn von und nach Preußen, Sachsen, Bayern, Österreich usw. und der Durchgangsverkehr auf der Elbe bei Wittenberge im Januar zu 1000 kg

im Jahre	Zu Tal		Zu Berg	
	auf der Elbe	Eisenbahn	auf der Elbe	Eisenbahn
1847	151 583	9 990	256 986	40 733
1848	184 058	12 193	224 488	46 142
1849	169 511	15 715	187 420	64 016
1850	191 982	19 857	255 544	70 478
1851	135 433	24 203	266 519	77 739
1852	164 999	28 332	311 943	93 233
1853	177 384	41 716	264 339	85 485
1854	228 059	55 898	263 937	95 459
1855	195 180	41 745	317 572	117 052
1856	213 699	69 940	390 208	121 332
1857	252 957	84 323	300 333	117 559
1858	150 939	52 988	412 381	114 247
1859	180 041	68 016	331 853	97 809
1860	?	73 584	?	107 765
1861	?	65 981	?	103 548
1862	244 836	70 765	305 965	108 013
1863	252 445	66 501	324 879	113 420

[1] Jena, G. Fischer 1907.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

im Jahre	Zu Tal		Zu Berg	
	auf der Elbe	Eisenbahn	auf der Elbe	Eisenbahn
1864	315 222	82 731	346 353	117 893
1865	237 648	87 646	270 861	143 339
1866	354 793	86 892	285 687	132 857
1867	338 835	114 559	350 328	156 966
1868	368 278	151 493	366 006	174 785
1869	388 833	191 148	418 483	225 132

Fischer knüpft zwar an diese Zahlenreihen die Bemerkung:

„Die schädliche Wirkung der Elbzölle und der dadurch geförderten ruinösen Konkurrenz der Eisenbahn geht hieraus klar hervor. Es wird aber noch deutlicher, wenn man bedenkt, daß, wie wir oben gesehen haben, die geringe Zunahme des Elbverkehrs keineswegs eine erfreuliche war, weil sie allein auf einer Steigerung des Verkehrs der minderwertiger Güter der untersten Zollklassen beruhte, demgegenüber der der höherwertigen der obersten Zollklassen erheblich zurückgegangen war."

Der Elbverkehr im Ganzen und demgemäß der Beschäftigungsgrad der Schiffahrt ist aber doch trotz Zöllen und Eisenbahnen — der Bahnverkehr war übrigens auch mit Transitzöllen belastet — in den dreiundzwanzig Jahren von 1847 bis 1869 bedeutend gestiegen. Für die Höhe der Frachten und demgemäß für den Verdienst der Schiffahrt ist der Unterschied im Werte der Güter nicht von sehr großem Einflusse, jedenfalls von viel geringerem Einflusse als im Eisenbahngüterverkehr. Daß die höherwertigen Güter, bei welchen die Schnelligkeit und Sicherheit der Beförderung nicht nur wegen der Zinsverluste, sondern auch aus sonstigen geschäftlichen Gründen eine hervorragende Bedeutung haben, nach Eröffnung der neuen, rasch und pünktlich liefernden Verkehrsanstalt dieser großenteils zufielen, war durch die Natur der Dinge gegeben. Dieselbe Erscheinung wäre wahrscheinlich auch ohne das Vorhandensein von Elbzöllen in annähernd gleichem oder doch in sehr bedeutendem Umfange eingetreten; sie ist auch in den Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahnen und abgabefreien Wasserstraßen oft beobachtet worden [1]. Dabei ist ferner zu berücksichtigen, daß in jener Zeit des noch sehr unvollkommenen Zustandes unserer Wasserstraßen der Unterschied in der Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung zwischen Wasserstraßen und Eisenbahnen wahrscheinlich bedeutend größer war als heute.

[1] Vgl. Seite 135.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Bewegung der Elbfrachten in den letzten zwanzig Jahren wird veranschaulicht durch die nachstehende, aus den Veröffentlichungen im „Schiff" zusammengestellte Übersicht.

Es kosteten:

A. Kohlen.

	km	1885/87 Durchschnitt		1892/94 Durchschnitt		1900/02 Durchschnitt	
		im ganzen	tkm	im ganzen	tkm	im ganzen	tkm
		Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
1. von Aussig nach Magdeburg	363	4,08	1,12	2,80	0,77	2,63	0,72
2. von Aussig nach Hamburg[1]	659	4,06	0,62	3,51	0,53	3,11	0,47
B. Getreide.							
1. von Hamburg nach Magdeburg . . .	296	3,24	1,09	3,06	1,03	2,70	0,91
2. von Hamburg nach Dresden	568	6,13	1,08	5,99	1,05	5,53	0,97
3. von Hamburg nach Laube-Tetschen . .	634	5,36	0,85	5,13	0,81	4,72	0,74

Die Bahnfrachten betragen in den Fällen A 1 — 7,52 Mk., A 2 — 12,72 Mk., B 1 — 11,30 Mk., B 2 — 20,40 Mk. und B 3 — 23,80 Mk. Der Frachtvorsprung der Wasserstraße beträgt also 4,91, 9,61, 8,60, 4,87 und 19,08 Mk.; er hat sich in sechzehn Jahren um 1,47, 0,95, 0,54, 0,60 und 0,64 Mk. vergrößert.

Wichtige und offenbar ganz zuverlässige Auskünfte über die zwischen Eisenbahn- und Elbfrachten bestehende Spannung ergaben die an die preußische Staatseisenbahnverwaltung gerichteten Eingaben der Handelskammern des Elbgebietes aus dem Jahre 1904. Wegen der damaligen durch außergewöhnliches Niedrigwasser veranlaßten Schiffahrtssperre beantragten zahlreiche Kammern, es sollten vorübergehend auf den preußischen Staatsbahnen ermäßigte, dem normalen Stande der Elbfrachten entsprechende Sätze eingeführt werden, um hierdurch die aus dem Versagen der Wasserstraße entstandene Kalamität zu überwinden. In demselben Sinne wurden auch sehr viele Einzelbeteiligte vorstellig. Es bedarf keiner Erläuterung, daß diese aus Preußen, Sachsen und Anhalt zahlreich eingelaufenen Anträge einen besonders wertvollen Einblick in das sonst schwer zugängliche Gebiet

[1] Es handelt sich zwar nicht um große Mengen, aber um tatsächlich fortlaufende notierte und zur Charakteristik geeignete Frachten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der Frachten gewähren; man hatte alle Veranlassung, damals der Staatseisenbahnverwaltung gegenüber möglichst genaue und zuverlässige Zahlen zu nennen. Aus der Begründung jener Anträge sollen hier einige charakteristische Frachtangaben mitgeteilt werden:

1. Öl von Hamburg nach Cottbus.

a) Gerader Bahnweg			25,30 Mk.
b) Mit Umschlag über Riesa.			
Wasserfracht bis Riesa . .	4,—	Mk.	
Versicherung	1,—	„	
Umschlag	0,80	„	
Bahnfracht nach Cottbus .	7,30	„	
Zusammen	13,10	Mk.	
Vorsprung des Umschlagswegs . . .			12,20 Mk.

2. Getreide von Hamburg nach Cottbus.

a) Gerader Bahnweg			19,20 Mk.
b) Mit Umschlag über Riesa.			
Wasserfracht nach Riesa .	3,—	Mk.	
Versicherung	0,30	„	
Umschlag	0,70	„	
Bahnfracht nach Cottbus .	5,70	„	
Zusammen	9,70	Mk.	
Vorsprung des Umschlagsweges . . .			9,50 Mk.

3. Hohlglas von Cottbus nach Hamburg.

a) Gerader Bahnweg			15,20 Mk.
b) Mit Umschlag über Riesa.			
Bahnweg nach Riesa . .	4,70	Mk.	
Versicherung	0,30	„	
Umschlag	0,80	„	
Wasserfracht	4,—	„	
Zusammen	9,80	Mk.	
Vorsprung des Umschlagsweges . . .			5,40 Mk.[1].

[1] Öl und Getreide werden, wie aus dem Jahresbericht der Cottbuser Handelskammer für 1904 Seite 25 bis 31 hervorgeht, von Hamburg nach Cottbus auch über Goyatz am Schwielochsee gefahren. Diese Verkehrslinie tritt also mit dem Elbwege über Riesa in Wettbewerb. Zwar ist der Bahnweg von Riesa etwas

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Eine Fabrik in Halle bezifferte die Wasserfracht für Mais von Hamburg auf 3,50 Mk. gegen 16,40 Mk. Eisenbahnfracht; in dem ersteren Betrage sind die Saaleschiffahrtsabgaben mit 15 Pfg. bereits enthalten. In einer Eingabe aus Harburg wird der Frachtvorsprung der Wasserstraße bei Versendung von amerikanischem Harz nach Sachsen auf 15 Mk. für die Tonne angegeben.

Andere Handelskammern verlangten die vorübergehende Bewilligung des Spezialtarifs III für die Güter des Spezialtarifs I, also für die hier in Betracht kommenden Entfernungen eine Ermäßigung von etwa 50 vom Hundert. Die Handelskammer zu Dresden[1] erstrebte eine Herabsetzung der Eisenbahnfrachten in dem Maße der für Futtermittel nach Schlesien damals vorübergehend gewährten Notstandstarife, das heißt eine Ermäßigung um 50 vom Hundert, nicht nur bei den Wagenladungsklassen A und B sowie bei den Spezialtarifen I, II und III, sondern auch bei dem Holz- und Rohstofftarif. Diese Tarifermäßigung wurde nicht nur von den sächsischen, sondern auch von den preußischen Staatsbahnen gewünscht. Hieraus ist zu ersehen, daß man bei normalen Elbschiffahrtsverhältnissen zum halben Satze der Eisenbahnfrachten empfängt und versendet. Da aber die große Mehrzahl der Empfänger und Versender in gewöhnlichen Zeiten den Umschlagsweg benutzt und in den Gesamtbeförderungskosten einen Anteil für Eisenbahnfrachten und Umladekosten mitbezahlt, so kann das Verhältnis von 1 zu 2 für Umschlagsfrachten und reine Eisenbahnfrachten sich nur dann ergeben, wenn die eigentlichen Wasserfrachten um mehr als 50 vom Hundert hinter den Tarifen der Eisenbahnen zurückbleiben. Das wird auch bestätigt durch Angaben, welche damals im Dresdener „Vaterland" vom 27. August 1904 veröffentlicht wurden. Hiernach verhält sich die Wasserfracht zur Bahnfracht für Holz von Dresden nach Hamburg wie 2 zu 8, für „Nutzsteine" von Pirna nach Hamburg wie 8 zu 20 und von Pirna nach Berlin wie 3 zu 12 Mk. In der Dresdener Protestversammlung gegen Schiffahrtsabgaben vom 18. Januar 1907 wurde von einem Schiffahrtsbeteiligten aus Wallwitzhafen der Satz von 2 Mk. für die Verkehrsbeziehung Hamburg—Dresden als zuweilen vorkommend genannt, und von dem Dresdener

---

weiter als von Goyatz und der Wasserweg etwa gleich lang; aber dafür können auf dem Wasserwege nach Goyatz nur kleine Kähne, deren Ladefähigkeit sehr weit hinter derjenigen von Elbschiffen zurückbleibt, benutzt, es müssen 9 Schleusen durchfahren und an Schiffahrtsabgaben 77 Pfg. für die Tonne entrichtet werden. Es ist danach wohl anzunehmen, daß die Abgabepflicht der Wasserstraße nach Goyatz für ihre Wettbewerbsfähigkeit mit der Elbe keine allzugroße Rolle spielt.

[1] Vgl. Handelsbericht 1904 S. 54—57.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Handelskammersyndikus wurde eine Berechnung der prozentualen Frachterhöhung durch Schiffahrtsabgaben sogar auf der Grundlage eines Frachtsatzes von 1.60 Mk. aufgemacht, eines Satzes, der sowohl für Schlußfrachten von Hamburg nach Dresden, als auch für Ziegelsteinsendungen von Dresden nach Hamburg vorkomme.

Die Beweiskraft der hier angeführten Elbfrachtsätze ist später von Fidejustus Walter[1] angefochten worden mit der Behauptung, sie stellten nicht die mittleren Jahresfrachten, sondern die niedrigen — unterdurchschnittlichen — Frühjahrsfrachtsätze dar. Wenn in der Tat ein solcher Irrtum vorläge, so wäre er durch die Handelskammern verschuldet. Er wäre dadurch entstanden, daß zur Begründung der Anträge auf Eisenbahntarifvergünstigungen Wasserfrachtsätze genannt wurden, von welchen teils ausdrücklich erklärt wurde, teils den Umständen und dem Zusammenhange nach geglaubt werden mußte, daß es normale Sätze seien. Ein derartiger Hergang erscheint aus einer ganzen Reihe von Gründen völlig ausgeschlossen. Der Unterschied zwischen den normalen und unterdurchschnittlichen Sätzen muß den Beteiligten geläufig gewesen sein, und es darf nicht angenommen werden, daß sie diesen Unterschied bei den damaligen Eingaben absichtlich oder unabsichtlich außer acht gelassen hätten.

Wie aus diesem Material, namentlich aus dem durch die Handelskammern und sonstigen Schiffahrtsbeteiligten selbst beigebrachten hervorgeht, ist die Unterbietung der reinen Eisenbahnfrachten durch die Wasserfrachten auf der Elbe und auch durch die im Umschlagsverkehr verbundenen Eisenbahn- und Wasserfrachten so groß, daß die Erhebung einer mäßigen Elbschiffahrtsabgabe kaum eine verkehrshinderliche Wirkung haben könnte, selbst wenn sie nicht lediglich als Gegenleistung für künftige Verbesserungen eingeführt werden sollte. Wenn insbesondere der oben nachgewiesene, von der Handelskammer Cottbus selbst berechnete Frachtvorteil des Wasserweges von 12,20, 9,50 und 5,40 Mk. durch eine Schiffahrtsabgabe von 0,08 Pfg. vom Tonnenkilometer um etwa 40 Pfg. verringert werden sollte, so würde er immer noch so groß bleiben, daß er einen genügenden Anreiz zur Benutzung der Elbwasserstraße darböte. Die Elbschiffahrt als Transportgewerbe hätte also von einer solchen Maßregel eine Veränderung ihres Beschäftigungsgrades nicht zu besorgen.

Die Elbschiffahrt selbst steht übrigens offensichtlich gar nicht auf dem Standpunkte, daß eine Erhöhung der Wasserfrachten von bedenklichen Folgen

[1] Schiffahrtsabgaben auf den deutschen Strömen von Fidejustus Walter, Bezirksamtsassessor. Leipzig 1906, Roßbergsche Verlagsbuchhandlung S. 33—35.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

für ihren Beschäftigungsgrad sowie für Handel und Industrie im Elbgebiete begleitet sein würde. Denn sonst hätte sie sich wohl nicht, wie es seit drei Jahren geschehen ist, zur Erhöhung und Hochhaltung der Frachtsätze zusammengeschlossen. Sie scheint dieses Ziel auch erreicht zu haben, denn tatsächlich sind die Elbfrachten seit 1904 gegen früher recht erheblich gestiegen und der Verkehr hat diese Aufwärtsbewegung mitgemacht[1]. Man kann danach wohl annehmen, daß auch eine Frachterhöhung durch Einführung von Schiffahrtsabgaben, wenn sie infolge dieser Maßregel überhaupt eintreten sollte, wirtschaftlich möglich wäre. Und diejenigen Kapitalisten, welche die Mittel zur Begründung eines neuen, den Wettbewerb mit der organisierten Elbschiffahrt aufnehmenden Schiffahrtsunternehmens zur Verfügung stellten, müssen doch wohl der Meinung sein, daß diese Gelder auch bei niedrigeren Frachtpreisen sich verzinsen werden. Zwischen den höheren Frachten der organisierten Schiffahrt und den niedrigeren des Wettbewerbes liegt anscheinend die wirtschaftliche Möglichkeit der Schiffahrtsabgaben. Denn daß die Frachtpreise der Organisation durch den Wettbewerb gedrückt werden, ist kaum zu bezweifeln. Wenn die Annahme, daß das neue Wettbewerbsunternehmen auch bei niedrigeren Frachten noch verdienen will, nicht zutreffen sollte, so würde nur die andere Annahme übrig bleiben, daß es gegründet wäre von solchen Kreisen, die ein größeres Interesse an niedrigen Frachten haben als an hohen[2].

---

[1] Im Jahre 1904 schlossen sich zunächst die Gesellschaft „Kette" mit der „Gesellschaft vereinigter Elb- und Saaleschiffer" zu den „Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaften" zusammen, welche dann die „Österreichische Nordwestdampfschiffahrtsgesellschaft" durch eine Art von Pachtverhältnis sich angliederten und mit der „Deutsch-Österreichischen Dampfschiffahrtsgesellschaft", mit der Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft „Elbe" sowie ferner mit der Privatschiffer Transportgenossenschaft eine Interessengemeinschaft eingingen. Diese Gemeinschaft beherrscht 1652 Fahrzeuge mit 994000 t Tragfähigkeit, während 748 Fahrzeuge mit 306000 t Tragfähigkeit außerhalb stehen; sie ist also in der Lage, einen sehr maßgebenden Einfluß auf den Frachtenmarkt zu üben.

Dieser Einfluß ist aus der nebenstehenden, den Angaben im „Schiff" entnommenen Frachtstatistik bereits erkennbar.

Die Jahre 1900 und 1904 sind ausgeschaltet weil sie — das erstere wegen des Kohlenarbeiterausstandes in Böhmen und das letztere wegen langer, ganz ungewöhnlicher Niederwasserstände — anormal sind.

Im Magdeburger Generalanzeiger vom 3. November 1907 wird die Frachtsteigerung durch den Schiffahrtstrust noch weit höher beziffert. Der langjährige Frachtdurchschnitt sei für Massengüter von Böhmen nach Magdeburg 2,40 Mk. und von Hamburg nach Magdeburg 2 Mk gewesen; diese Sätze seien jetzt von Böhmen auf 4 bis 5 Mk. und von Hamburg auf 3 bis 4 Mk. gesteigert.

[2] Vgl. S. 98 Anm. 2.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

A. Fracht für 1 Tonne Braunkohlen von Aussig nach Magdeburg.

Im Jahre	Höchster Frachtsatz Pfg.	Niedrigster Frachtsatz Pfg.	Mittlerer Frachtsatz — berechnet aus den einzelnen Wochennotierungen. Pfg.	
1897	208	91	128	
1898	308	73	166	
1899	159	82	117	
1900 (fällt aus)	—	—	—	
1901	260	160	215	
1902	320	160	180	
1903	300	160	188	
Mittel aus den sechs Jahren	259	121	166	
1904 (fällt aus)	—	—	—	Am 1. Januar 1904 Zusammenschluß der Gesellschaften. Wassermangel.
1905	290	200	235	
1906	380	200	256	
1907 (bis Ende September)	300	240	276	
Mittel aus den drei Jahren	323	213	256	Daher Steigerung des Mittelsatzes um rund 54 Prozent.

B. Fracht für 1 Tonne Massengut oder Getreide von Hamburg nach Magdeburg.

1897	370	180	267	
1898	575	145	270	
1899	440	160	236	
1900 (fällt aus)	—	—	—	
1901	410	220	278	
1902	370	100	181	
1903	280	115	177	
Mittel aus den sechs Jahren	408	153	235	
1904 (fällt aus)	—	—	—	
1905	290	200	235	
1906	380	200	256	
1907 (bis Ende September)	300	240	276	
Mittel aus den drei Jahren	323	213	256	Daher Steigerung des Mittelsatzes um rund 8 Prozent.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Weitere Anhaltspunkte für die Beurteilung der Frage, ob Binnenschiffahrtsabgaben im Elbgebiete wirtschaftlich möglich sind, lassen sich gewinnen durch einen Vergleich zwischen der Verkehrsentwicklung auf dem abgabenfreien Hauptstrom und seinen seit unvordenklicher Zeit abgabepflichtigen Nebenflüssen Saale und Havel. Der Vergleichung soll hier zugrunde gelegt werden der zusammengezählte Elbverkehr bei Schandau und Entenwerder, der Saaleverkehr bei Kalbe und der Havelverkehr bei Rathenow nach der Binnenschiffahrtsstatistik für die Jahre 1900 und 1905. Danach stieg der Elbverkehr von 8 495 766 t um 15 vom Hundert auf 9 739 135 t[1], der Saaleverkehr von 396 638 t um 45 vom Hundert auf 573 640 t und der Havelverkehr von 2 109 223 t um 18 vom Hundert auf 2 496 215 t. Es zeigt sich also hier dasselbe Bild wie im Rheingebiet beim kanalisierten Main und im Wesergebiet bei der kanalisierten Fulda; die Schiffahrtsabgaben sind dem Verkehrsaufschwunge nicht hinderlich gewesen.

Auf der Unterelbe wird von Hamburg seit undenklichen Zeiten unter der Bezeichnung „Lootsgeld" eine Seeschiffahrtsabgabe erhoben, welche sowohl die Aufwendungen für das Lootswesen als auch diejenigen für die Unterhaltung des Fahrwassers deckt.

Das klassische Land für Schiffahrtsabgaben im Deutschen Reiche sind von jeher die zwischen Elbe und Oder belegenen, von den märkischen Wasserstraßen durchzogenen preußischen Landesteile gegewesen. Hier wurden nicht, wie 1866 für den Rhein und 1870 für die Elbe, die alten Verkehrszölle einfach aufgehoben, sondern vielmehr 1816 in Schiffahrsabgaben umgewandelt. Der Rohertrag der Schiffahrtsabgaben ist von 599 983 im Jahre 1880[2] auf 3 722 899 im Jahre 1905, also um mehr als das sechsfache gestiegen. Diese Steigerung ist nicht lediglich durch die Zunahme des Verkehrs, sondern auch durch Erhöhung der Abgaben eingetreten. Am 1. Oktober 1891 trat eine allgemeine Erhöhung der Sätze um 1/3 in Kraft, am 1. Januar 1901 eine partielle Erhöhung der Abgaben auf der Linie Berlin bis Hamburg, durch Einschaltung einer neuen Hebestelle an der Charlottenburger Schleuse, um die Hälfte, und am 1. Januar 1903 eine neue allgemeine Erhöhung, deren Maß sich rechnungsmäßig schwer bestimmen läßt, weil sie mit einer grundsätzlichen Änderung des Tarifsystems und mit der

[1] Die für Entenwerder in der Binnenschiffahrtsstatistik veröffentlichten Zahlen umfassen allerdings nicht den ganzen Verkehr, sondern nur den Verkehr von und zum Freihafen. Es fehlt namentlich der Verkehr mit Hamburg durch den Zollkanal und der Verkehr mit westfälischer Kohle aus dem Oberhafenkanal. Für den Zweck der obigen Vergleichung genügen aber die Zahlen der Reichsstatistik.

[2] Aktenstück 192 des Preußischen Abgeordnetenhauses 1886 S. 1702.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Einführung des Schiffseichverfahrens verbunden war. Sie war berechnet auf etwa 1/10 und scheint tatsächlich etwas höher ausgefallen zu sein[1]. Einige weniger erhebliche und mehr örtliche Bedeutung besitzende Tariferhöhungen sollen hier außer Betracht bleiben.

Für die Verkehrsentwicklung auf den märkischer Wasserstraßen kann diejenige von Berlin als ungefährer Gradmesser angesehen werden, weil die Stadt in der Mitte des Gesamtnetzes, im Knotenpunkte der wichtigsten Linien, belegen ist und nicht nur den weitaus bedeutendsten Empfang und Versand hat, sondern auch von dem Durchgangsverkehr von und nach Schlesien und der Lausitz berührt wird. Der Berliner Schiffahrtsverkehr betrug 1880 — 3 783 887 und erreichte im Jahre 1905 — 11 735 634 Gütertonnen[2].

Die Abgabenerhöhung von 1891 war die Gegenleistung der seit 1880 ausgeführten, zum großen Teil aber lange vorher in Wirksamkeit getretenen Schiffahrtsverbesserungen[3], während die Erhöhung von 1903 nicht mit derartigen Verbesserungen im Zusammenhang stand. Daß diese Tarifmaßregeln den Verkehr nicht benachteiligt haben, ergibt sich aus den nachfolgenden Zahlenreihen und den für ihr Verständnis in Betracht zu ziehenden Begleitumständen.

Der Berliner Verkehr betrug in Gütertonnen:

1890	4 994 742	1900	7 438 119
1891	5 623 739	1901	7 265 321
1892	5 010 682	1902	8 571 778
1893	5 404 106	1903	10 554 057
1894	5 706 066	1904	10 314 498
		1905	11 735 634

Die vorübergehenden Verminderungen erklären sich durch besonders trockene Jahre und niedrige Wasserstände; das gilt besonders von den Jahren 1892, 1893 und 1904. Im Jahre 1892 waren außerdem noch die Cholera-epidemie in Hamburg und die damit zusammenehängenden Polizeimaßregeln auf den Wasserstraßen der Schiffahrt in hohem Maße hinderlich[4].

---

[1] Die nach verschiedenen Methoden ausgeführten Untersuchungen haben zu Ergebnissen geführt, die zwischen 5 und 20 vom Hundert schwanken.

[2] Mit Charlottenburg, aber ohne den sehr bedeutenden Wasserverkehr der industriellen Vororte, welche in kommunaler Beziehung nicht zu Berlin—Charlottenburg gehören, wohl aber in wirtschaftlicher Hinsicht. Das gilt namentlich von den Orten an der Oberspree. Im Jahre 1906 war der Verkehr wiederum bedeutend gestiegen, und zwar auf 12 231 675 t.

[3] Vgl. Seite 83.

[4] Vgl. Denkschrift vom 16. Januar 1894 S. 20 und vom 20. Januar 1896 S. 13 und 19, Drucksachen des Abgeordnetenhauses 1894 Nr. 26 und 1896 Nr. 22.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die tonnenkilometrische Leistung der märkischen Wasserstraßen betrug im Jahre

1885	456 000 000	tkm
1900	1 162 000 000	„
1903	1 442 000 000	„
1904	1 290 000 000	„
1905	1 590 000 000	„

und die durchschnittliche Belastung des Tonnenkilometer mit Schiffahrtsabgaben

1885	0,15	Pfg.
1900	0,18	„
1903	0,21	„
1905	0,23	„

Hiernach kann man annhmen, daß der am 1. Januar 1903 in Kraft getretene, neue Abgabentarif eine Mehrbelastung von 12,2 vom Hundert gebracht hat, wenn das Verhältnis der verschieden belasteten Güterklassen zu einander von 1900 zu 1903 keine oder doch keine wesentliche Verschiebung erfahren haben sollte, was sehr wahrscheinlich, aber nicht ganz sicher nachweisbar ist. Die Steigerung der Durchschnittsbelastung von 1903 zu 1905 ist nur dadurch zu erklären, daß die Güter der höheren Tarifklassen in stärkerem Verhältnis zugenommen haben, wie die niedriger tarifierten[1]. Jedenfalls scheint die Zunahme des Verkehrs von 1900 zu 1905 um 36 vom Hundert den Beweis dafür zu enthalten, daß die inzwischen vorgenommene Erhöhung der Abgaben wirtschaftlich möglich und zulässig war.

Daß diese Erhöhung ebenso wie die vom Jahre 1891 auch an den Wasserfrachten spurlos vorübergegangen ist, oder mit anderen Worten, daß die auf Verbilligung der Schiffsfrachten wirkenden wirtschaftlichen Kräfte den verteuernden Einfluß der Tariferhöhung überwogen, ergibt sich aus den über die Bewegung der Frachten auf den märkischen Wasserstraßen vorliegenden Nachrichten.

Nach den Angaben im „Schiff" betrugen die Getreidefrachten Hamburg—Berlin im Durchschnitt 1885/7—4,65 Mk. und 1900/2—3,47 Mk. Die Tariferhöhung von 1891 um 33 vom Hundert hat also das Sinken

[1] Wenn die Tariferhöhung um 1/3 vom Jahre 1891 in der Höhe der Durchschnittsbelastung aus den Jahren 1885 und 1900 nicht voll zum Ausdruck kommt, so beruht das wahrscheinlich ebenfalls darauf, daß das Verhältnis der Gütermengen in den damaligen beiden Tarifklassen in jenen beiden Vergleichsjahren nicht dasselbe war.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der Frachtsätze um 25 vom Hundert nicht verhindert. Der Einfluß des am 1. Januar 1903 in Kraft getretenen neuen Tarifs — oder vielmehr sein Nichtvorhandensein — ist ersichtlich aus den ebenfalls dem „Schiff" entnommenen Durchschnittszahlen für die sechs Jahre 1900 bis 1905. Die Getreidefracht von Hamburg nach Berlin kostete im Jahresdurchschnitt.

1900	4,00 Mk.		
1901	3,77 „	im dreijährigen Durchschnitt	3,47 Mk.
1902	2,63 „		
1903	2,85 „		
1904	4,78 „	im dreijährigen Durchschnitt	3,67 Mk.
1905	3,38 „		

In diesen Frachtziffern sind die Schiffahrtsabgaben, welche im Jahre 1900 ungefähr 16 Pfg., 1901 und 1902 ungefähr 24 Pfg. und von da ab 33 Pfg. für die Tonne betrugen, bereits enthalten. Das Jahr 1904 war aber für die Schiffahrt auf der Elbe und Havel ein abnorm ungünstiges, und kann deshalb hier nicht in die Rechnnng eingestellt werden; wenn man es herausläßt, kommt man für 1903 und 1905 zu einen Durchschnitt von 3,12 Mk. Der Eisenbahnfrachtsatz beträgt 12,60 Mk.

Auch die sonst angestellten Ermittelungen haben zu dem Ergebnis geführt, daß die Schiffsfrachten zwischen Berlin und den Elb- und Oderplätzen seit 25 Jahren im allgemeinen um etwa 30 vom Hundert gefallen sind.

Ein ähnliches Bild geben die Frachten für Kohlen in ganzen Kahnladungen von Breslau und Kosel nach Berlin—Oberspree und für Zucker in Mengen von mindestens 50 t von Breslau nach Hamburg; in den beiden ersten Fällen haben die Kohlen je 4, im dritten Falle hat der Zucker 8 Hebestellen auf den märkischen Wasserstraßen durchfahren. Die nachstehenden Zahlen beruhen auf Angabe des Schffahrtsvereins in Breslau. Aus den höchsten und niedrigsten Frachten sind die Durchschnitte berechnet. (Siehe umstehende Tabelle.)

In dieser Tabelle sind, weil die Frachtnotierungen tatsächlich in dieser Weise stattgefunden haben, ebenso wie in den Getreidefrachten von Hamburg nach Berlin die Schiffahrtsabgaben eingeschlossen. Sie betrugen für Kohlen von Breslau nach Berlin von 1897 bis 1902 etwa 16 Pfg., dann 20 Pfg. Dasselbe gilt für Kohlen von Kosel nach Berlin, soweit die märkischen Wasserstraßen in Betracht kommen; bei den Abgaben auf der kanalisierten oberen Oder ist im Jahre 1903 eine Veränderung gegen früher wahrscheinlich

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

	1. Breslau—Berlin Kohlen Mk.	2. Kosel—Berlin Kohlen Mk.	3. Breslau—Hamburg Zucker Mk.
1897	3,65	5,35	5,25
1898	3,95	5,90	5,60
1899	3,35	5,75	5,80
1900	3,80	5,65	6,70
1901	3,90	5,80	6,20
1902	3,20	5,20	5,10
1903	3,10	5,35	5,55
1904	3,80	5,70	5,50
1905	3,35	5,45	5,35
1906	3,10	5,20	5,85
Durchschnitt	3,52	5,54	5,69
für das tkm	0,85 Pfg.	0,98 Pfg.	0,72 Pfg.

nicht eingetreten[1]. Für Zucker von Breslau nach Hamburg betrugen die Abgaben bis 1900 etwa 56 Pfg., 1901 und 1902 etwa 64 Pfg. und von 1903 ab 72 Pfg. Dagegen beträgt die Eisenbahnfracht von Breslau nach Hamburg für Ausfuhrzucker 14,60 Mk., für anderen Zucker in Mengen von 10 t 28,60 Mk.

Die Eisenbahnfracht für Kohlen von Königshütte nach Berlin beläuft sich auf 10,52 Mk. mit Abfertigungsgebühr. Die Benutzung des vereinigten Eisenbahn- und Wasserweges über Kosel nach Berlin ist um etwa 2,50 bis 3 Mk. billiger.

Vergleicht man die Durchschnitte der sechs Jahre vor und der 4 Jahre nach der Abgabenerhöhung von 1903, so ergibt sich — trotz des sehr ungünstigen Jahres 1904 — für Kohlen von Breslau nach Berlin ein Rückgang von 3,64 Mk. auf 3,34 Mk., für Kohle von Kosel nach Berlin von 5,61 Mk. auf 5,42 Mk. und für Zucker von Breslau nach Hamburg von 5,77 Mk. auf 5,56 Mk.

Hiermit stimmen die aus dem „Schiff" entnommenen Frachtangaben überein, wonach Kohlen von Breslau nach Berlin in den Jahren 1900 bis 1902—3,39, 3,73 und 2,86 Mk., im Durchschnitt 3,33 Mk. und in den Jahren 1903 bis 1905—3,00, 3,55 und 3,16 Mk., also im Durchschnitt 3,24 Mk. Fracht gekostet haben.

[1] Wegen der Verschiedenheit in den Berechnungsgrundlagen und der Unsicherheit des statistischen Materials ist hier eine ganz bestimmte Feststellung nicht möglich.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Es ist von Interesse, mit diesen Zahlenreihen die Frachtentwicklung auf der abgabenfreien Oder zwischen Breslau und Stettin zu vergleichen. Es kosteten nach Mitteilungen des Schiffahrtsvereins in Breslau

	von Breslau nach Stettin	
	Kohle	Zucker
	ganze Ladungen	50 t
1897	2,55 Mk.	3,20 Mk.
1898	3,00 „	— „
1899	2,56 „	4,25 „
1900	2,35 „	5,00 „
1901	3,20 „	— „
1902	2,30 „	— „
1903	2,35 „	4,60 „
1904	2,20 „	3,65 „
1905	— „	— „
1906	2,25 „	3,20 „
Durchschnitt	2,53 Mk.	3,98 Mk.
für 1 tkm	0,52 Pfg.	0,81 Pfg.

Es mag schließlich noch für eine Binnenwasserstraße aus dem äußersten Osten eine statistische Nachweisung von der Entwicklung des Verkehrs und der Einnahme hier gegeben werden. Als im Jahre 1903 ein neuer auf dem Ladungsprinzip aufgebauter Abgabentarif für die Wasserstraße zwischen Pregel und Memel verlassen wurde, war eine Steigerung der Einnahmen um etwa 10 vom Hundert gleichzeitig angestrebt. Die tatsächliche Entwicklung wird veranschaulicht durch die umstehende Übersicht.

§ 6. Ergebnisse der Untersuchung bezüglich der Befahrungsabgaben.

Die hier gegebene Statistik von Wasserfrachten, Schiffahrsabgaben und Verkehr ist freilich unvollständig; sowohl zeitlich als örtlich. Zuverlässige Angaben aus der Vergangenheit über den Stand der Frachten sind nur ausnahmsweise und gelegentlich vorhanden, und auch in der Gegenwart fehlt es für viele Wasserstraßen, Verkehrsbeziehungen und Güter an entsprechendem Material. Die für die wirtschaftliche Möglichkeit der Schiffahrtsabgaben so wesentliche Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfracht oder zwischen einer Eisenbahn- und kombinierter Eisenbahn- und Wasserfracht ist naturgemäß von außerordentlicher Verschiedenheit, je nach der Lage der Empfangs- und Versandorte und der Bildung der Eisenbahn- und Wasser-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Güterverkehr und Einnahmen auf der Wasserstraße zwischen Pregel und Memel für die Jahre 1900 bis 1906.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
a) Güterverkehr (Tonnen).							
Labiau, Güter	247 043	265 902	216 607	244 179	308 153	376 343	422 099
Flöße	348 225	182 233	165 615	279 643	271 275	293 407	297 060
Marienbruch, Güter . .	199 405	196 802	154 265	161 825	180 007	263 309	341 853
Flöße . .	129 189	138 517	110 677	196 849	229 136	264 704	340 287
Zusammen	923 862	783 454	647 164	882 496	988 571	1 197 763	1 401 299
Die Steigerung gegen das Vorjahr beträgt				36 %	12 %	22 %	17 %
b) Einnahmen (Mark).							
Labiau	28 105	25 802	26 960	32 578	38 839	48 548	53 000
Marienbruch	24 103	21 358	18 851	26 880	30 431	39 612	46 211
Zusammen	52 208	47 160	45 811	59 458	69 270	88 160	99 211
Die Steigerung gegen das Vorjahr beträgt				30 %	17 %	27 %	13 %
c) Die durchschnittliche Abgabe für 1 t beträgt in Pfennigen.							
	5,65	6,02	7,08	6,74	7,07	7,36	7,08

Der neue Tarif ist am 1. Februar 1903 in Kraft getreten.

Die Vergleichung der Ergebnisse für die Jahre 1900 und 1904, in welchen die Verkehrsverhältnisse annähernd ähnlich waren, ergibt eine Erhöhung der Einnahmen um rund 30 %.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

frachten. Alle diese Verschiedenheiten zu erfassen, wäre keine Statistik im stande, selbst wenn die Beteiligten bereitwillig die erforderlichen Angaben über Wasserfrachten machten, was sie bekanntlich der Regel nach — vielleicht mehr zu ihrem Nachteil als zu ihrem Nutzen — ablehnen.

Aber wie lückenhaft das beigebrachte statistische Material auch sein mag, es läßt immerhin drei Tatsachen von ausschlaggebender Bedeutung mit voller Sicherheit erkennen. Die Wasserfrachten sind in den letzten Jahrzehnten viel stärker gefallen als die Eisenbahnfrachten. Zwischen beiden ist ein sehr bedeutender Spielraum vorhanden. Es besteht zwischen Schiffahrtsabgaben, Wasserfrachten und Verkehr kein mechanisches Kausalitätsverhältnis in dem Sinne, daß die Einführung oder Erhöhung der Abgaben notwendig eine Erhöhung der Frachten und die Erhöhung der Frachten notwendig eine Verminderung des Verkehrs herbeiführen müßte.

Wie die mitgeteilten Zahlen ergeben, sind seit etwa 30 Jahren die Rheinfrachten um 40 bis 60, die Weserfrachten um 30 bis 50 und die Frachten auf den märkischen Wasserstraßen um etwa 30 vom Hundert gefallen, während bei den übrigen Wasserstraßen die Entwicklung der Frachten für einen gleichlangen Zeitraum nicht mit entsprechender Sicherheit verfolgt werden kann. Dagegen sind die Eisenbahnfrachten, wenn man die durchschnittliche Frachtbelastung eines Tonnenkilometers für entsprechende Zeitabstände vergleicht, auf allen jetzt das preußisch-hessische Staatseisenbahnnetz bildenden Bahnen seit 1879 bis 1905 von 4,25 Mk. auf 3,55 Mk., also um 16 vom Hundert und auf allen deutschen Bahnen von 4,36 auf 3,52 Mk., also um 19 vom Hundert gefallen. Die Zahlen der Frachtbelastung für das Jahrzehnt 1870 bis 1879 sind 4,19, 4,61, 4,34, 4,28, 4,24, 3,99, 4,50, 4,39, 4,34 und 4,36 Pfg.; es macht also nicht viel aus, ob man in der Vergleichung einige Jahre weiter, über 1879 hinaus, zurückgeht. Auch diejenigen Eisenbahntarife, welche für die Verteilung des Verkehrs zwischen Schienenweg und Wasserstraßen besonders in Betracht kommen, sind im allgemeinen nicht so stark ermäßigt worden, wie die Schiffsfrachten: abgesehen vielleicht von einigen Ausnahmetarifen nach und von deutschen Seehäfen [1]. Wenn also die

[1] Ein Beispiel hierfür ist die Gewährung des Seehafen-Ausnahmetarifs für schlesische Kohlen mit 1,34 Pfg. Streckensatz für den Ortsverbrauch von Stettin im Jahre 1896. Immerhin hat die Verkehrsentwicklung gezeigt, daß die Oderschiffahrt auch mit diesem niedrigen Satze den Wettbewerb aufnehmen kann. Denn es sind in Stettin schlesische Kohlen zu Wasser angekommen 1901 — 25 191, 1902 — 59 874, 1903 — 101 596, 1904 (außergewöhnlich niedriger Wasserstand) — 59 761, 1905 — 89 893 und 1906 — 99 191 t. Indessen wird in diesem Falle die Frage der Schiffahrtsabgaben mit besonderer Vorsicht zu behandeln sein.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zentralkommission für Rheinschiffahrt im Jahre 1868 meinte, daß die Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn- und Wasserstraße in befriedigender Weise geregelt sei, so hat sich dieser Zustand inzwischen sehr stark zugunsten der Wasserstraße verschoben.

In wie hohem Maße dies der Fall gewesen ist, soll hier, da das Eingehen auf alle einzelnen Frachtgüter und Verkehrsbeziehungen zu weit führen würde, an einigen charakteristischen Beispielen gezeigt werden.

Die Kohlenfracht betrug für Essen—Mannheim im Jahre 1887—8,60 Mk.; sie ist seitdem auf 7,80 Mk. also um 9 vom Hundert gesunken, während die Schiffsfracht gleichzeitig um 28 vom Hundert gefallen ist. Die Staffelung der Rohstofftariffätze beginnt erst hinter Mannheim und von diesem abgabenfreien Hafen aus gewährt Baden ebenfalls einen gestaffelten Tarif.

Nach Frankfurt betrug die Bahnfracht 1887 von Gelsenkirchen 7,80 Mk.[1] und heute 7,10 Mk., sie ist also um 9 vom Hundert gefallen. Gleichzeitig fiel die Wasserfracht trotz ihrer Verteuerung durch eine Abgabe, welche höher ist als die künftig zu erhebende, um 15 vom Hundert.

In beiden Fällen sind für heutige Wasserfrachten die Kontorsätze zu Grunde gelegt, welche die am freien Markte gezahlten übersteigen; die Schiffahrtsabgaben würden nur 2,6 vom Hundert der Kontorfrachten betragen.

Die Bahnfrachten für Getreide von Rotterdam nach Mannheim sind seit 1870 von 12,92 Mk. auf 18,40 Mk., also um 42 vom Hundert gestiegen, während die Schiffsfrachten von 10,20 Mk. auf 3,04 Mk., also um 70 vom Hundert gefallen sind. Es ist also ein bedeutender Spielraum für die Erhebung von Rheinschiffahrtsabgaben entstanden — ganz abgesehen von dem gewaltigen Preissturz des Getreides selbst.

Die Größe des jetzigen Frachtvorsprunges der Wasserstraßen wird durch die angeführten Beispiele veranschaulicht. Wenn auch die bekannt gewordenen Frachsätze nur auf verhältnismäßig wenige Massengüter sich beziehen, so gelten sie doch für einen sehr großen Teil der gefahrenen Tonnenkilometer, eben weil es sich um die der Menge nach wichtigsten Frachtgegenstände handelt. Für die Frage der wirtschaftlichen Möglichkeit der Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein sind Kohlen und Getreide ausschlaggebend, da das erstere Gut 2 673 100 000 und das letztere 1 037 800 000 von insgesamt 6 493 300 000 tkm im Jahre 1905 repräsentiren. Diese Massengüter haben eine typische Bedeutung, umsomehr, als sich bei den Wasserstraßen die Frachsätze bei weitem nicht so sehr nach Güterarten abstufen wie bei den

[1] Puls, Der wirtschaftliche Wert der Mainkanalisierung 1888.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Eisenbahnen; die Frachtersparung ist deshalb für die Wasserstraße bei den auf der Eisenbahn hoch tarifierten Gütern noch viel größer als bei Massengütern [1].

Wie gewaltig der Vorteil ist, den eine an der Wasserstraße belegene Industriestadt durch ihre billigen Frachten vor anderen Plätzen voraus hat, möge hier an einem Vergleich zwischen Mannheim und Hannover gezeigt werden. Die Kohlenfracht beträgt ab Essen für Hannover bei 242 km 6 Mk., für Mannheim bei 350 km Entfernung auf der Wasserstraße mit Umschlag in Duisburg selbst bei den jetzigen Kontorfrachten mit 1,50 Mk. Eisenbahnverfracht etwa 4,25 Mk. anstatt einer Eisenbahnfracht von 7,80 Mk. In beiden Fällen ist die Abfertigungsgebühr eingerechnet. Ebenso kommt Mannheim auf dem Rhein mit seinen Industrieerzeugnissen wahrscheinlich zu viel billigeren Frachten an das Meer und den Weltmarkt als Hannover. Die Frachten zwischen Hannover und den Nordseehäfen stellen sich

	Bremen Mk.	Bremerhaven Mk.	Hamburg Mk.	
Für Eisen Spezialtarif I	4,00	5,30	5,20	Ausfuhr
Desgl. „ II	2,40	3,20	3,20	„
Baumwolle	5,80	7,20	8,00	Einfuhr
Zucker	4,00	5,30	4,20	Ausfuhr
Glas [2]	6,90	7,30	7,20	„
Zement	4,00	5,30	5,20	„

Die Frachten Ludwigshafen—Rotterdam betragen nach der Mitteilung S. 142 für Halbzeug 1,60 Mk., für andere Güter sind sie nicht mit Sicherheit bekannt geworden. Bekanntlich sind aber in der Binnenschiffahrt die Frachten nicht sehr verschieden für die einzelnen Güterarten; sie sind lange nicht so differenziert wie bei der Eisenbahn. Wenn man berücksichtigt, daß die Getreidefracht von Rotterdam nach Mannheim zu Berg nur etwa 3 Mk.

[1] Das gilt selbst für die durch Eisenbahnausnahmetarife begünstigten Waren wie z. B. Petroleum, das von den Weserhäfen nach Frankfurt a. M. für 14 Mk., einschließlich 1,20 Mk. Abfertigungsgebühr, gefahren wird. Eine zuverlässige Angabe für die Wasserfracht von Rotterdam nach Frankfurt ist nicht bekannt; aber selbst wenn sie doppelt so hoch wäre wie die Getreidefracht, würde sie erst 6 bis 7 Mk. betragen und etwa halb so teuer sein wie die Eisenbahnfracht. Tatsächlich sind auch von den Weserhäfen 1905 nur 57833 t Petroleum mit der Bahn versandt worden, wovon nur 8000 bis 9000 t in das Rheingebiet kamen, während gleichzeitig 284418 t über Emmerich auf dem Rhein eingeführt wurden.

[2] Vgl. S. 157 die Mitteilung der Handelskammer Cottbus, wonach Hohlglas von Riesa bis Hamburg nur 4 Mk. Fracht kostet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

beträgt, daß die Talfahrt geringere Selbstkosten verursacht und auch wegen geringeren Güterangebots — etwa ein Drittel bis ein Viertel der Bergfrachten — wesentlich billiger sein muß, so wird man schwerlich fehlgehen in der Annahme, daß die Mannheimer Industrie erheblich geringere Frachten von und nach dem Meere hat als die hannoversche.

Nach Erbauung des Hannover—Rheinkanals wird Hannover zwar seinen Bedarf an Ruhrkohlen etwas billiger decken können als jetzt, aber es wird immer noch in den Wasserfrachten eine Schiffahrsabgabe von 1,45 Mk. für etwa 290 km zu entrichten haben, während der Mannheimer Industrie nur eine solche von 7 Pfg. für eine Tonne Kohlen zugemutet wird.

Für den Verkehr mit den deutschen Seehäfen ist der Vorteil der Wasserstraße gegenüber dem Bahnwege aber noch erheblich größer, als es bei der Vergleichung zwischen den eigentlichen Frachten der Fall zu sein scheint. Denn die Kosten des Umschlages zwischen Seeschiff und Eisenbahn — bestehend aus Kaigebühren, Überführungsgebühren und unter Umständen auch Lagergeldern — pflegen sehr viel höher zu sein, als die Kosten des Umschlags zwischen See- und Binnenschiff, zumal das letztere vielfach als Lagerraum für eine gewisse Zeit benutzt wird, wenn das zur Ausfuhr bestimmte Seeschiff nicht sogleich zur Stelle ist. Als Beispiel hierfür mögen die Getreidetransporte von Hamburg nach Berlin dienen, die nach einer im Jahre 1903 abgegebenen Auskunft der Handelskammer zu Berlin auf der Wasserstraße 2,50 bis 3,50 Mk., auf der Eisenbahn aber 16,60 bis 16,80 Mk. kosten, wovon nur 13,80 Mk. auf die eigentliche Eisenbahnfracht einschließlich der Abfertigungsgebühr entfielen, während der Rest aus den Kosten des Umschlags sich ergab. Für den Umschlag zwischen See- und Binnenschiff ist in Hamburg von dem auf dem Strome liegenden Seeschiff nur ein geringfügiges Tonnengeld, vom Binnenfahrzeug überhaupt keine Abgabe zu entrichten.

Die Tatsache, daß gerade für die Seehäfen die Billigkeitsvorzüge der Binnenwasserstraßen besonders in die Erscheinung treten, findet ihren zutreffenden Ausdruck in dem Jahresbericht der Stettiner Kaufmanschaft für 1906, wo es heißt (S. 83):

„Jeder Seehandelsplatz auf dem Kontiment entwickelt sich desto kräftiger und schneller, je leistungsfähiger seine Binnenschiffahrt ausgebildet ist.“

Die Frachtvorteile des Wasserweges sind so außerordentlich groß, daß das Risiko — nur um ein solches kann es sich handeln — ihrer Verminderung durch eine mäßige Schiffahrtsabgabe sehr wenig bedeutet. Die praktische Erfahrung hat aber bewiesen, daß eine solche Abgabe keineswegs

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

regelmäßig eine Verteuerung der Frachten im Gefolge hat und daß die Verteuerung der Frachten keineswegs mit zu einer Beeinträchtigung des Verkehrs führen muß.

§ 7. Örtliche Schiffahrtsabgaben.

Als Beweismaterial für die Beurteilung der Frage, ob und in welchem Umfange Schiffahrtsabgaben wirtschaftlich möglich sind, kommen neben den tatsächlich erhobenen Befahrungsabgaben auch die örtlichen Schiffahrtsabgaben, die Hafengelder, in Betracht. Sie bilden neben den eigentlichen Fahrtkosten einen notwendigen Bestandteil des Gesamtaufwandes für den Gütertransport auf der Wasserstraße, sie steigern die Beförderungsselbstkosten eben so sehr oder noch stärker als die Befahrungsabgaben, sie beeinflussen ebenfalls die Größe der Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten und den Gewinn des Transportunternehmers aus der einzelnen Schiffsreise. Als im Jahre 1860 von Baden die Ermäßigung der Rheinschiffahrtsabgaben gefordert und mit dem Bedürfnis nach Erleichterung des Stromverkehrs begründet wurde, wies die nassauische Regierung darauf hin, daß diese Erleichterung vielmehr durch Ermäßigung der örtlichen Schiffahrtsabgaben angestrebt werden möge. Auch für die Gegenwart ist die Gesamtbelastung der Rheinschiffahrt mit Hafenabgaben keinesfalls geringer anzuschlagen als die geplante Belastung mit einer durchschnittlichen Befahrungsabgabe von 0,04 Pfg. vom Tonnenkilometer. Die Verbesserungen der natürlichen Häfen — fast alle Häfen sind natürlich, und nur durch menschliche Arbeit ausgestaltet — sind der Schiffahrt im ganzen ebenso nützlich und ihrer Entwicklung ebenso förderlich wie die Verbesserungen der natürlichen Wasserstraßen. Die wirtschaftlichen Erwägungen, welche für die entgeltliche oder unentgeltliche Überlassung der Schiffahrtsanstalten an den Verkehr in Betracht kommen, sind annährend die gleichen für Wasserstraßen und Häfen. Der Nutzen der Abgabenfreiheit oder der niedrigen Gebührenbemessung ist in beiden Fällen derselbe; der hemmende Einfluß hoher Hafenabgaben auf die Verkehrsentwicklung ist oft genug von den beteiligten Kreisen geltend gemacht worden. Der Umstand, daß die Binnenhäfen meist den Gemeinden, die Wasserstraßen aber den Staaten gehören, könnte die Anlegung eines verschiedenen Maßstabes höchstens in dem Sinne rechtfertigen, daß auf Hafengelder oder auf hohe Hafengelder eher verzichtet werden kann, als auf Fahrwassergelder; denn die Identität der Interessen zwischen den Gemeindesteuerzahlern und den unmittelbaren oder mittelbaren Benutzern von Häfen ist viel größer als — namentlich bei internationalen Strömen — die Identität zwischen den Staatssteuerzahlern und den Benutzern der Wasser-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

straße. Tatsächlich erhebt auch eine große Zahl von Gemeinden Hafenabgaben nur in solcher Höhe, daß ein Teil der für die örtlichen Schiffahrtsanstalten verwendeten Kosten daraus gedeckt wird.

Aus allen diesen Gründen erscheinen die örtlichen Schiffahrsabgaben ebenso geeignet wie die Befahrungsabgaben, als Grundlage für eine praktisch empirische Untersuchung über die wirtschaftliche Möglichkeit von Schiffahrtsabgaben überhaupt zu dienen. Die Erfahrung zeigt, daß tatsächlich der Spielraum zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten für die Erhebung von Hafengeldern in sehr erheblichem Umfange beansprucht wird. So beträgt z. B. nach dem „Gebührentarif für die Benutzung der städtischen Hafenanstalten in Mainz" vom 5. Juni 1902 die Werftgebühr von ankommenden Gütern 20 Pfg. für eine Tonne und ebensoviel in Worms[1], während die der Rheinschiffahrt zugemutete Befahrungsabgabe im Verkehr mit den Ruhrhäfen nur 11,2 Pfg. für Mainz und 13,4 Pfg. für Worms im Durchschnitt, für Kohlen aber wahrscheinlich nur 6 und 6,7 Pfg. ausmachen würde. Bingen erhob für Steinkohlen, je nachdem sie an der unteren Böschungsmauer ohne Kran oder an anderen Stellen mit Kran ausgeladen werden, 20 oder 5 Pfg. Ufergeld, während die Befahrungsabgaben von Duisburg dorthin nur 5 Pfg. betragen würde. Nach dem Jahresbericht der Handelkammer Bingen für 1906[2] ist der dortige Hafenverkehr in erfreulichem Steigen begriffen. Gleichwohl

„hat sich die Notwendigkeit einer Erhöhung der Ufergebühren für mit dem städtischen Kran zu verladende Kohlen dadurch geltend gemacht, daß die Kohlenhändler — mit einer Ausnahme — zu einer Kohlenverkaufsgesellschaft sich vereinigt haben, und seitdem die ankommenden Steinkohlen fast durchweg mit dem Kran verladen werden. Es hätte sonach für die gesamten Kohlenverladungen nach dem alten Tarif das Ufergeld mit $^1/_2$ Pfg. für 100 kg zur Verrechnung zu kommen, während früher von den Einzelhändlern das Meiste per Fuhre ausgeladen wurde, wobei 2 Pfg. per 100 kg zur Erhebung gelangten. Um den Einnahmeausfall zu decken, beschloß die Stadtverordnetenversammlung die Erhöhung des Ufergeldes der mit städtischem Kran zu verladenden Kohlen auf 1 Pfg. Denselben Satz zahlen auch nach dem alten Tarif andere Artikel, die einen geringeren Wert als Kohle besitzen, z. B. Steine, Erze, Eisen und Feldspat."

In ihrem Berichte vom 27. Juni 1906 äußerte sich die Kammer dahin,

---

[1] Nach dem Handelskammerbericht für 1906 S. 141 ist eine Ermäßigung dieser Gebühr zwar erstrebt, aber nur für Umschlagsgüter zu erhoffen.

[2] S. 2, 146, 147.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

„sie erachte die Begründung des Stadtverordnetenbeschlusses für zutreffend, da den Aufwendungen der Stadt zur Erleichterung des Verkehrs die entsprechenden Einnahmen gegenüberstehen müßten. Die Kohlen, welche früher zum großen Teil von einem höheren Tarif betroffen waren, würden durch den neuen Tarif nicht übermäßig belastet."

Die Mehrbelastung durch den neuen Tarif beträgt eben so viel, wie an Rheinschiffahrtsabgaben — als Gegenleistung für die durch Fahrwasserverbesserung bewirkte „Erleichterung des Verkehrs" — in die Kasse der Finanzgemeinschaft zu zahlen wäre. Der Umstand, daß die in Bingen für zulässig erachtete und beschlossene Mehrbelastung der Kohle der Stadt und nicht den Rheinstaaten zugute kommen soll, entkleidet diesen charakteristischen Vorgang keineswegs seiner Beweiskraft für die Frage der wirtschaftlichen Möglichkeit von Schiffahrtsabgaben überhaupt. Denn er zeigt, in welchem Umfange der Spielraum zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten zugunsten der Selbstkostendeckung für Schiffahrtsanstalten irgend welcher Art beansprucht werden kann und tatsächlich beansprucht wird. Professor Gothein in Heidelberg, der größte Kenner des oberrheinischen Wirtschaftslebens, hat überigens in seiner Rede auf der Mannheimer Protestversammlung vom 16. Februar 1907 festgestellt, „bis nach Bingen mache die Abgabe sich überhaupt nicht geltend."

In Duisburg—Ruhrort sind Kohlen mit Hafen- und Ufergeld in Höhe von 4 Pfg., Getreide in Duisburg mit 12 Pf. belastet, während die Befahrungsabgaben für Kohle von Duisburg nach Mannheim auf 7 Pfg. und nach Emmerich auf 1,6 Pfg., für Getreide von Emmerich nach Duisburg auf 8,4 Pfg. anzunehmen sind. Zur Veranschaulichung und Vergleichung der Werte, die hier in Betracht kommen, mögen noch einige andere Ufergeldsätze aus rheinischen Hafenstädten hier angeführt werden. Die Belastung beträgt: in Coblenz normal 20 Pfg., für Sand, Kies und Steine 6 Pfg., in Bonn normal 40 Pfg., für Sand, Kies und Basalt 20 Pf., in Cöln normal 40 Pfg., für Sand und Kies 10 Pf., für Steine 20 Pf., in Düsseldorf normal 50 Pf., für Holz 15 Pfg., für Getreide 10 Pfg., in Wesel normal 20 Pfg., für Kohlen und Steine 10 Pfg. Die Zahlen sind hauptsächlich danach ausgewählt, um die Belastung der geringwertigsten Güter zu zeigen.

In diesen Beispielen sind nur diejenigen Abgaben berücksichtigt, welche lediglich für das Liegen der Schiffe auf der Wasserfläche der Häfen und für die Tatsache des Löschens oder Ladens am befestigten Ufer zu zahlen sind, nicht aber solche Gebühren, welche die Gegenleistung für die Bewegung der Güter oder für irgend welche sonstige positive Tätigkeit der Hafenverwaltung

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bilden, also namentlich nicht die Kran- und Kippgebühren. Wollte man die sämtlichen, für die Benutzung der Hafenanstalten durch Schiff und Ladung entstehenden Gebühren den Befahrungsabgaben gegenüberstellen, so würde das zwischen beiden bestehende Mißverhältnis noch viel schärfer in die Erscheinung treten.

Man wird nach Lage der Umstände, zumal in Anbetracht der großen Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten, zu der Annahme berechtigt sein, daß die gleiche wirtschaftliche Möglichkeit, wie bei den örtlichen Schiffahrtsgebühren, auch hinsichtlich der Befahrungsabgaben vorhanden ist.

§ 8. Die Folgen der Einführung von Schiffahrtsabgaben auf dem bisher abgabefreien Teile der natürlichen Wasserstraßen.

In den Erörterungen der Abgabenfrage hat die Prognose der Wirkungen, welche die Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den bisher abgabenfreien Wasserstraßen haben werde, einen breiten Raum eingenommen; und sie ist in der Tat von großer Wichtigkeit. Es ist in dieser Hinsicht viel prophezeit worden. Die einen sehen den Ruin der Schiffahrt vor Augen — dieser Ausdrucksweise bediente sich der Verein rheinischer Binnenschiffahrtsinteressenten in einem Beschlusse vom 16. April 1904 —, während die anderen keine Gefährdung der deutschen Verkehrsinteressen durch die Schiffahrtsabgaben annehmen. Vor jeder Neueinführung oder Erhöhung solcher Abgaben sind von den Beteiligten nachteilige Rückwirkungen auf die Entwicklung der Schiffahrt und des gesamten Wirtschaftslebens im Einflußgebiet der Wasserstraße vorausgesagt worden. Das geschah insbesondere auch bezüglich der Mainschiffahrtsabgaben und der Abgaben für die kanalisierte obere Oder am Ende des vergangenen und bezüglich der allgemeinen Neuregelung der preußischen Binnenschiffahrtsabgaben zu Anfang dieses Jahrzehnts. Die Erfahrung hat inzwischen bewiesen, daß alle diese Prophezeiungen irrig waren. Der Verkehr hat sich überall kräftig entwickelt.

Im Jahre 1855 erklärte der badische Bevollmächtigte bei der Rheinschiffahrtszentralkommission zur Begründung eines Antrages auf Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben unter Hervorhebung der Tatsache, daß die reinen Wasserfrachten von Rotterdam nach Mannheim seit 1818 von 76,60 auf 20 Mk. gefallen seien:

> „Die Rheinfrachten sind auf der letzten Stufe, über welche ihnen ein weiteres Herabgehen unmöglich ist, angekommen“,

und im Jahre 1860 berichtete der Provinzialsteuerdirektor in Cöln an den preußischen Finanzminister:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

„Die Wasserfrachtsätze sind durch die Konkurrenz der Eisenbahnen schon gegenwärtig in einem kaum haltbaren Grade herabgedrückt und gewiß einer weiteren Verminderung um den Betrag des hinzutretenden Wegegeldes" — es handelte sich damals um die von Baden vorgeschlagene Schiffahrtsabgabe von 10 Pfg. für die deutsche Stromstrecke — „nicht fähig." Seitdem sind die Frachten etwa auf den sechsten Teil der damaligen Sätze gefallen.

Bei den Verhandlungen über die Bildung des Abgabentarifs für die obere Oder waren in einer Massenpetition der Schiffahrtstreibenden aus dem Jahre 1898 die Sätze von 0,25 und 0,50 Pfg. für die Tragfähigkeitstonne und Schleuse als Grenze der zulässigen Belastung bezeichnet worden, während tatsächlich 1 und 2 Pfg. eingeführt wurden und der Verkehr sich unter der Herrschaft dieses Tarifes kräftig entwickelte[1]. Bei derselben Gelegenheit wurde die Höhe der Schiffsfrachten von beteiligter Seite, um das Nichtvorhandensein eines wesentlichen Spielraums zwischen Eisenbahn- und Wasserfracht für Erhebung von Abgaben nachzuweisen, für die neu eröffnete Strecke Kosel—Berlin auf 6,41 Mk. ohne Oderschiffahrtsabgaben berechnet, während die Frachten sich in Wirklichkeit auf 5,50 Mk. mit oder 5,14 Mk. ohne Abgaben stellten.

Im übrigen ist bezüglich der Wirkungen der Abgaben zu unterscheiden zwischen denjenigen, welche die Gegenleistung für mindestens gleichwertige Schiffahrtsverbesserungen sind, und allen anderen.

Bei den ersteren kann die Wirkung überhaupt nur in einem lucrum cessans zum Ausdruck kommen, nicht in einen damnum emergens, in einer Verschlechterung der Lebensbedingungen für die Schiffahrt. Bei Schiffahrtsabgaben ohne gleichzeitige oder vorgängige Verbesserung der Wasserstraße ist eine solche Verschlechterung möglich, aber keineswegs sicher, weil die Schiffahrtsabgaben nur einen kleinen Teil der Selbstkosten ausmachen, dessen Wirkung durch Veränderungen bei anderen Bestandteilen der Selbstkosten kompensiert oder überwogen werden kann, jedenfalls diesen anderen Momenten gegenüber von keiner ausschlaggebenden und praktisch entscheidenden Bedeutung ist. Wie aus den früher angeführten Zahlen hervorgeht, beträgt die gegenwärtige Abgabe für Kohle in Frankfurt a. M. nur 4 vom Hundert und die geplante Rheinschiffahrtsabgabe für dieses Gut in Mannheim nur 2,7 vom Hundert der Fracht; die Abgabe für Getreide von Hamburg nach Berlin

[1] Der Verkehr stieg in den Jahren 1897, 1898 und 1899 von 508000 auf 794000 und 973000 t und hat jetzt 1,5 Mill. Tonnen (in Kosel) überschritten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

stellt sich zur Fracht wie 10 vom Hundert[1]. Der Einfluß neuer Schiffahrtsabgaben auf die Frachten würde also, wenn überhaupt fühlbar, sehr geringfügig sein und gegenüber den Schwankungen in den Löhnen, in den Preisen der Betriebsmaterialien und in den Frachten praktisch kaum ins Gewicht fallen. Nach den Berichten der Mannheimer Handelskammer schwankten in den vier Jahren von 1902 bis 1905 die Kohlenfrachten um den fünffachen Betrag der voraussichtlichen Abgabe; sie betrugen ohne Schlepplohn 0,98, 1,21, 1,33 und 1,10 Mk. In derselben Zeit standen die Getreidefrachten auf 2,73, 3,86, 3,73 und 3,04 Mk.; sie schwankten also um 1,13 Mk. oder ungefähr um das Doppelte derjenigen Abgabe, die für Getreide in Frage kommen würde. Die Frachtschwankungen in der Elbschiffahrt werden durch die nachstehende, auf den Angaben im „Schiff" beruhende Zahlenzusammenstellung veranschaulicht.

Es kostete die Beförderung von Massengütern:

	1900	1901	1902	1903	1904
a) Von Hamburg nach Magdeburg . .	3,41	2,84	1,85	1,78	3,52
b) „ „ „ Dresden . . .	5,86	5,06	3,27	3,05	5,64
c) „ „ „ Laube—Tetschen	6,73	5,86	4,01	3,69	6,22
d) „ „ „ Berlin	4,00	3,77	2,63	2,87	4,68
e) „ „ „ Breslau . . .	7,19	7,45	5,43	5,08	8,49
f) „ Aussig nach Hamburg	4,10	2,70	2,52	2,39	4,03

Die Differenzen zwischen Höchst- und Mindestsätzen betragen hiernach 1,74, 2,59, 3,04, 2,05, 3,41 und 1,71 Mk. Die Belastung mit Abgaben würde ohne Zweifel hinter diesen Differenzen erheblich zurückbleiben.

Von ebenso geringer Bedeutung ist die Abgabe gegenüber den Preisen der auf den Wasserstraßen beförderten Güter und den Schwankungen, welche diese Preise erfahren. Für die auf dem Rhein beförderten Kohlen sind im Jahre 1907 neue Preisfestsetzungen durch das Kohlenkontor getroffen worden, welche Erhöhungen von 1 bis 2,5 Mk. für die Tonne mit sich brachten — gegenüber einer an die Staatsregierungen zu zahlenden Schiffahrtsabgabe von 7 Pfg. für die Entfernung von Duisburg nach Mannheim. Nach dem Bericht der Handelskammer Worms 1904 S. 95 ff. wäre durch das Kohlenkontor dort eine Preiserhöhung von 2,20 Mk. und eine Mehrbelastung der Kohlenverbraucher um 300 000 bis 400 000 Mk. herbeigeführt worden. Es sind das Zahlenwerte, denen gegenüber die in den Schiffahrtsabgaben

[1] Die Zahlen sind 2,60 Mk. zu 11,5 Pfg. in Frankfurt, 2,60 Mk. zu 7 Pfg. in Mannheim, 3,17 Mk. zu 33 Pfg. in Berlin. Vgl. S. 141, 146.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

enthaltenen Beträge völlig verschwinden. Da durch das Kohlenkontor keine Verminderung des oberrheinischen Kohlenverbrauchs und keine Beeinträchtigung des gewaltigen Aufschwunges der oberrheinischen Industrie eingetreten ist, so erscheint die Annahme gerechtfertigt, daß die Abgaben ebensowenig von nachteiligen Folgen begleitet sein werden.

Noch weniger sind derartige Folgen von den Abgaben für das durch die deutsche Binnenschiffahrt beförderte, fast ausschließlich fremde Getreide zu befürchten. Bei der großen Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten ist es ausgeschlossen, daß durch eine verhältnismäßig unbedeutende Abgabe — für die deutsche Rheinstrecke bis Mannheim aufwärts kann sie auf 40 bis 50 Pfg. geschätzt werden — ein Teil der Beförderungsmenge von der Wasserstraße auf den Schienenweg verdrängt werden könnte. Aber auch eine Verminderung der ausländischen Einfuhr kann durch die Abgabe nicht veranlaßt werden. Eine solche Verminderung wäre nur möglich durch eine, mit der Bevölkerungszunahme mindestens Schritt haltende Vermehrung der inländischen Getreideerzeugung. Bei einem Weizenpreise in Mannheim von 196,25 Mk. im Jahre 1906, der in den einzelnen Monaten um 3,79 Mk., zwischen einem Höchstbetrage von 198,09 Mk. und einem Mindestbetrage von 194,30 Mk. schwankte[1], würde jedoch eine Abgabe von 40 bis 50 Pfg., selbst wenn sie eine entsprechende Preiserhöhung zur Folge hätte, eine Steigerung des inländischen Weizenbaues — dessen technische Möglichkeit in entsprechendem Umfange vorausgesetzt — schwerlich zur Folge haben. Sie würde etwa den achten Teil der Jahresschwankungen absorbieren.

Es sind den Schiffahrtsabgaben ferner zwei schädliche Wirkungen nachgesagt worden, welche darin bestehen sollen, daß sie den Aktionsradius der Binnenschiffahrt zugunsten der Eisenbahn verkürzen, oder mit anderen Worten, das durch den Umschlagsverkehr bediente Einflußgebiet der Wasserstraßen einengen und die bisherigen Schwankungen der Wasserfrachten noch vergrößern würden.

Die erste Behauptung, welche sich insbesondere in der Denkschrift des Arbeitsausschusses der Rheinschiffahrtsinteressenten von 1904 (S. 44) findet, ist nur im Falle der Nichtkompensation der Abgabe durch Stromverbesserungen oder durch sonstige Veränderungen in den Selbstkosten, und auch dann nur theoretisch richtig. Denn die ganz unbedeutenden, praktisch kaum fühlbaren Transportverteuerungen brauchten nicht und würden wahrscheinlich nicht den Verbrauchern, Empfängern und Versendern an der Peripherie des Verkehrsgebietes auferlegt zu werden. Man könnte sie auf das ganze große Gebiet

[1] Handelskammerbericht 1906 S. 10.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

verteilen, das für die Bedienung durch die Schiffahrt unbestritten und unbestreitbar ist, weil es einen außerordentlich viel größeren Vorteil aus der Wasserstraße zieht. Die Preispolitik der großen industriellen Syndikate, welche die Preise ihrer Erzeugnisse in den strittigen Grenzgebieten verhältnismäßig niedrig und in den sicheren Absatzregionen entsprechend höher halten, wird voraussichtlich auch von denjenigen Organisationen befolgt werden können und befolgt werden, welche die Produktion von Transportleistungen regeln.

Die Prognose auf Verstärkung der Frachtschwankungen durch Schiffahrtsabgaben ist durch Professor Gothein mehrfach [1] gestellt worden. Sie erscheint aber durch die Lage der Verhältnisse keineswegs gerechtfertigt. Der Spielraum, innerhalb dessen die Wasserfrachten schwanken können, wird — wenigstens in einem Lande mit dem dichten und immer weiter sich verdichtenden Eisenbahnnetze des Deutschen Reiches — nach oben hin durch die Eisenbahnfrachten und nach unten durch die Schiffahrtsselbstkosten fest begrenzt. Den ersteren dürfen die Wasserfrachten nicht einmal gleich kommen und unter die letzteren können sie selbstverständlich nicht dauernd sinken. Wer also von der durch Gothein vertretenen Ansicht ausgeht, daß die Abgaben die Selbstkosten und Frachten erhöhen, muß auch eine entsprechende Einengung des für die Frachtschwankungen in Betracht kommenden Spielraumes annehmen. Selbst wenn man mit der Möglichkeit rechnet, daß die Abgaben zeitweise auf die Frachten geschlagen, also vom Absender oder Empfänger übernommen, und zeitweise von der Schiffahrt getragen werden, so würde immer noch keine Verstärkung jener Schwankungen sich ergeben.

Eine andere Wirkung, freilich mehr theoretischer Art, tritt durch die Einführung von Schiffahrtsabgaben nach der Richtung ein, daß das Moment der Entfernung in den Beförderungsselbstkosten und in der Frachtbildung mehr zur Geltung kommt. Bekanntlich ist dieses Moment an sich keineswegs allein maßgebend; die Frachten stufen sich nicht nach den Entfernungen ab, und sie sind für näher gelegene Plätze unter Umständen ebenso hoch oder höher als für weiter entfernte, weil die Hin- und Rückreise für den Schiffahrtsunternehmer eine wirtschaftliche Einheit darstellt und die Rückfrachtgelegenheit von größerer Wichtigkeit sein kann als die Reisedauer und der ihr entsprechende Aufwand an Betriebskosten. Der überwiegende Einfluß dieses Momentes kann auch durch die Einführung von Befahrungabgaben

[1] Vgl. die Verhandlungen des Vereins für Socialpolitik von 1905 S. 67. Gothein sagte damals: „Mir scheint, daß, wenn dauernd auf eine Wagschale ein Gewicht gelegt wird, das auch dauernd auf der einen Seite wirkt, und daß die Schwankungen dadurch noch vergrößert werden usw.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

keine wesentliche Abschwächung erfahren. Immerhin bleibt die Tatsache theoretisch bestehen, daß die Bedeutung der Entfernungsunterschiede unter den frachtbildenden Faktoren etwas gesteigert wird.

Vielerörtert ist schließlich auch die Frage, ob neueingeführte Schiffahrtsabgaben dem Transportgewerbe oder den Wareninteressenten, den Empfängern und Versendern, zur Last fallen. Diese Frage läßt sich nicht ohne weiteres beantworten auf Grund der vorliegenden Erfahrungen darüber, wer die Zahlung an den Staat oder den sonstigen Hebungsberechtigten tatsächlich leistet. Die Befahrungsabgaben auf Binnenwasserstraßen sind der Regel nach in der Fracht enthalten; die Frachten werden in der Regel einschließlich der Abgaben vereinbart, und letztere im Einklange mit der dispositiven Vorschrift des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. Juni 1895 [1] tatsächlich vom Schiffer entrichtet. Eine Ausnahme findet sich bei den Befahrungsabgaben für den kanalisierten Main, die dem Empfänger neben der Fracht nach Handelsgebrauch besonders in Rechnung gestellt werden. Dasselbe gilt von den sogenannten Liegegeldern in den Berlin—Charlottenburger Gewässern, die allerdings mehr Ähnlichkeit mit einer Hafengebühr als mit einer Befahrungsabgabe haben [2]. Im Seeverkehr pflegen die auf den Raumgehalt des Schiffes gelegten Abgaben vom Reeder, die auf der Ladung ruhenden einkommend vom Empfänger und ausgehend vom Ablader gezahlt zu werden. Für Königsberg ist ein entsprechender Handelsgebrauch durch die Ältesten der Kaufmannschaft ausdrücklich festgestellt, während in Bremen durch Gesetz bestimmt ist, daß die von der Schiffsladung zu zahlende Weserkorrektionsabgabe für einkommende Güter vom Empfänger und für ausgehende vom Ablader eingezogen wird. Diese Gebräuche und Bestimmungen sind jedoch für die Frage, wer die Last der Abgabe endgültig übernehmen muß, nicht entscheidend. Denn der Frachtinteressent ist möglicherweise in der Lage, sich für die von ihm zu leistende Abgabenzahlung durch Vereinbarung eines entsprechend niedrigeren Frachtpreises schadlos zu halten, ebenso wie der die Abgabe zahlende Schiffer bestrebt sein wird, die Fracht um einen entsprechenden Betrag zu erhöhen. Es handelt sich hierbei lediglich um wirtschaftliche Gesichtspunkte und Machtverhältnisse, die übrigens für alle Abgaben, gleichviel ob sie durch Schiffahrtsverbesserungen aufgewogen werden oder nicht, von derselben Bedeutung sind; denn auch im ersteren Falle wird jede der beteiligten Gruppen, welche sich mit divergierenden Interessen gegenüberstehen,

---

[1] Vgl. Band I S. 295/6.

[2] Gutachten über Handelsgebräuche. Erstattet von der Handelskammer Berlin. Dove und Meyerstein, Berlin, Heymanns Verlag 1907 S. 136.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

den Vorteil der Verbesserungen für sich zu erlangen und die Last der Abgaben auf andere abzuwälzen bestrebt sein.

Die von den Schiffern verdienten Frachten richten sich regelmäßig nach Angebot und Nachfrage, und sie werden es nach Einführung von Schiffahrtsabgaben auf bisher abgabefreien Wasserstraßen ebenso tun, wie nach ihrer Aufhebung auf bisher abgabepflichtigen. Die Tatsache, daß neben den Frachten auch noch eine Schiffahrtsabgabe zu den Kosten der Güterbeförderung auf der Wasserstraße gehört, kann die Aussichten der Schiffer auf Erlangung angemessener Frachtpreise an sich nicht verschlechtern. Diese Verschlechterung könnte nur dann eintreten, wenn die Erhöhung der Wassertransportkosten durch eine Abgabe einen Teil der bisher verschifften Güter der Wasserstraße fernhalten und hierdurch die Nachfrage nach Kahnraum vermindern sollte. Denn diese Verminderung der Nachfrage würde allerdings die Frachtpreise drücken. Umgekehrt würde die Aufhebung oder Ermäßigung bestehender Abgaben den Schiffern die Aussicht auf höhere Frachten nicht an und für sich, sondern nur unter der Voraussetzung eröffnen, daß durch die Verminderung der Gesamtbeförderungskosten das Angebot von Gütern, die Nachfrage nach Schiffsräumen wächst[1]. Nur diejenige Abgabe verstärkt die Position der Frachtgeber gegenüber den Schiffern im wirtschaftlichen Machtkampfe, welche eine Verminderung der Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfracht und eine Verminderung der Frequenz der Wasserstraße zur Folge hat. Denn nur in diesen Fällen findet eine Schwächung des Angebots von Schiffsgütern statt, welche die Schiffer zur Übernahme der Abgaben oder zur Ermäßigung der Frachten zwingen könnte. Ein solcher Zwang ist aber der Natur der Sache nach ausgeschlossen bei solchen Abgaben, welche die Gegenleistung für mindestens gleichwertige Verbesserungen der Fahrstraßen oder Häfen darstellen oder durch Verbesserungen und Verbilligungen im Betriebe tatsächlich kompensiert werden.

---

[1] Der Verfasser hatte vor Jahren eine Besprechung mit Schiffern, welche die Herabsetzung der Schiffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstraßen erstrebten. Es wurde ihnen die Frage vorgelegt, ob sie glaubten, die Verlader würden ihnen nach Ermäßigung oder gar völliger Aufhebung der Abgaben die bisherigen Frachten weiter bewilligen und die durch solche Tarifmaßregeln entstehende Kostenermäßigung nicht für sich beanspruchen. Die Frage wurde verneint.

Die Nr. 1 des „Niederrhein" vom 4. Januar 1906 enthält eine Zuschrift vom Main, in welcher ausgeführt wird, eine Ermäßigung der Gebühren für die Kettenschleppschiffahrt des bayrischen Staates würde den Schiffern nichts nützen, sondern doch nur den Empfängern durch entsprechende Ermäßigung der Frachten zugute kommen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wenn übrigens bei freiem Wettbewerbe, dessen Aufrechterhaltung in der See- und Binnenschiffahrt ja von den Frachtgebern gewünscht und mit allen Mitteln erstrebt wird, der Stand der Frachten sich nicht wesentlich über den Betrag der Schiffahrtsselbstkosten, einschließlich eines zum Lebensunterhalte des Schiffers gerade noch ausreichenden Unternehmergewinnes, erheben kann, so folgt schon aus dieser in den Berichten über die Lage des Schiffergewerbes immer von neuem betonten Tatsache, daß die Belastung der Transportunternehmer mit einer neu einzuführenden Schiffahrtsabgabe wirtschaftlich nicht möglich ist. Sie würde infolge der Unterschreitung des Existenzminimums eine Verminderung des Angebots an Kahnraum zur Folge haben, die ihrerseits dann die Frachtgeber nachträglich zur Übernahme der Abgaben oder zur Bewilligung entsprechend höherer Frachten veranlassen müßte. Tatsächlich geht übrigens die weitüberwiegende Meinung dahin, daß die etwa neu einzuführenden Schiffahrtsabgaben ebenso wie die bereits bestehenden nicht den Schiffer, sondern den Frachtgeber und durch dessen Vermittelung den Empfänger belasten würden.

Als Vertreterin dieser Auffassung mag hier die Handelskammer in Heidelberg zitiert werden, welche in ihrem Jahresbericht für 1906 S. 27 sagt:

„Aus diesen Ziffern ergibt sich, daß eine Reihe von industriellen Werken unseres Bezirks ganz erheblich geschädigt würde. Hierbei ist allerdings die Annahme unterstellt, daß die betreffenden Firmen die Schiffahrtsabgaben selbst zu tragen haben würden. Man könnte jedoch noch an zwei andere Möglichkeiten denken, nämlich 1. die, daß die Schiffahrtsunternehmungen die Abgabe auf sich nehmen würden, oder 2. die, daß es möglich sein würde, die Abgaben auf den Konsum abzuwälzen. Im ersteren Falle würden in der Hauptsache die süddeutschen — insbesondere die Mannheimer — Schiffahrtsunternehmungen die Leidtragenden sein. Diese Möglichkeit ist jedoch so gut wie ausgeschlossen, da die Schiffsfrachten infolge starker Konkurrenz bereits so billig sind, daß die Schiffahrtsunternehmungen kaum in der Lage sind, die Abgaben auf sich zu nehmen. Ebenso ist die zweite Möglichkeit überall da ausgeschlossen, wo als Konkurrenz Werke in Betracht kommen, welche durch Schiffahrrsabgaben nicht getroffen würden. Dieser Fall dürfte jedoch bei weitem der häufigere sein. Hiernach hätten also in der Hauptsache die industriellen Werke die Schiffahrtsabgaben zu tragen.

Diese Verhältnisse treffen naturgemäß nicht nur auf den Bezirk Heidelberg zu, sondern in gleicher Weise auch auf Mannheim, den industriell am höchsten entwickelten Bezirk unseres Landes, und in noch höherem Maße auf die weiter südlich gelegenen Teile Badens."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Auffallend ist in dieser Darstellung nur die Annahme, daß im Falle der Übernahme der Abgabe auf die Schiffahrt die süddeutschen und insbesondere die Mannheimer Transportunternehmungen die Last im wesentlichen zu tragen haben würden. Diese Annahme steht im Widerspruch zu dem geringen Anteil Badens an dem Kahnraum der deutschen Rheinflotte, der zu etwa 7/10 preußisch und nur zu 1/5 badisch ist, während von den 1905 in Deutschland zwischen Mannheim und Emmerich gefahrenen Tonnenkilometern 82 vom Hundert auf preußisches und nur 2,5 vom Hundert auf badisches Gebiet entfallen.

Auch die Handelskammer in Hannover[1] hat in ihrem letzten Jahresberichte von den Schiffahrtsabgaben gesagt, sie würden „wie die Frachten zwar zunächst von der Schiffahrt erhoben; letzter Träger derselben sind aber die Verkehrsinteressenten, d. h. zum überwiegenden Teile wieder Handel und Industrie."

Die gleiche Auffassung wie in dem Berichte der Handelskammern Heidelberg und Hannover wird erkennbar in den Klagen, welche über die durch Schiffahrtsabgaben eintretende Brot- und Kohlenverteuerung in Süddeutschland sowie über den „preußischen Schutzzoll" erhoben worden sind; durch den letzteren soll die niederrheinische Industrie angeblich in die Lage gebracht werden, sich einen sonst nicht erreichbaren Vorsprung vor der oberrheinischen im Wettbewerbe auf dem Weltmarkte zu verschaffen. Wer solche Klagen erhebt oder als berechtigt anerkennt, kann nicht gleichzeitig die Schiffahrt als das Opfer der fiskalischen Bedrückung hinstellen; denn eine Teilung der Last zwischen beiden Gruppen wäre zwar theoretisch denkbar, aber praktisch äußerst unwahrscheinlich. In manchen Fällen wird freilich nicht der Empfänger oder Verbraucher, sondern der Absender, Verkäufer oder Hervorbringer die Abgabenlast tragen. Diese Auffassung wurde bezüglich des Holzhandels bei den Verhandlungen des Zentralverbandes deutscher Holzinteressenten in Nürnberg am 27. September 1906 vertreten. Bei Abgaben, die kein Äquivalent in Schiffahrtsverbesserungen finden, könnte der Verkäufer genötigt sein, die Abgabe zu übernehmen, weil er sie dem Käufer angesichts des Wettbewerbes auf dem Absatzmarkte nicht auferlegen kann. Bei Abgaben für Schiffahrtsverbesserungen, welche sich der Natur der Sache nach in Frachtermäßigungen ausdrücken müssen, ist dieser Fall nicht möglich.

Es ist freilich von denjenigen, welche in der Schiffahrt den künftigen endgültigen Träger der Abgabenlast trotz alledem erblicken wollen, der Versuch gemacht worden, die letalen Wirkungen dieser Last auf die Rentabilität

[1] Jahresbericht 1907 S. 142.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bestehender Schiffahrtsunternehmungen dadurch zu veranschaulichen, daß die auf den beförderten Gütern ruhenden Abgaben von dem bisherigen Reingewinn abgezogen wurden. Es ist das die Übertragung derjenigen Argumentation und Berechnungsweise, welche gegenüber der Besteuerung von Verzehrungsgegenständen für die Reichskasse immer wieder geltend gemacht worden ist, auf die gebührenmäßige Belastung der Produktion von Transportleistungen im Rahmen der staatlichen Selbstkosten. Hier wie dort leidet diese Argumentation und Berechnungsweise an dem Fehler, daß sie die Möglichkeit der Überwälzung einer zunächst den Produzenten treffenden Last auf den Konsumenten völlig außer acht läßt.

Als es sich vor zwei Jahre um die Erhöhung der Brausteuer handelte, erschienen in der Presse zahlreiche Berechnungen, wonach die Steuerzuschläge die bisher verteilte Dividende völlig aufzehren und solchergestalt den ganzen Ertrag des Braugewerbes konfiszieren würden. Man gab sich den Anschein, als ob die Abwälzung auf die Verbraucher gar nicht in Frage käme[1]. Sie ist tatsächlich inzwischen in ganz erheblichem Umfange eingetreten und die Brauereien fahren fort, ihren Aktionären Dividenden auszuschütten. In ganz derselben Weise werden die Schiffahrtsunternehmungen die Abgaben auf die Frachten schlagen, oder den Empfängern besonders berechnen. Das wird ihnen ebenso gelingen, wie es der Rheinschiffahrt nach Einführung der Mainschiffahrtsabgaben und der Schiffahrt auf den märkischen Wasserstraßen nach der wiederholten Erhöhung des dortigen Abgabentarifs gelungen ist; eine absolute Erhöhung der Frachten braucht damit nicht notwendig verbunden zu sein. Da die gesamte Schiffahrt gleichzeitig abgabepflichtig werden würde, so ist kaum abzusehen, wie sich die Empfänger oder Versender der Übernahme der Abgabenlast entziehen sollten. Die örtlichen Schiffahrtsabgaben, namentlich die Ufergelder in den Häfen, die oft erheblich höher sind als die neueinzuführenden Befahrungsabgaben, werden schon jetzt vom Empfänger regelmäßig übernommen.

Die wirtschaftliche Lage der Schiffahrt kann durch Abgaben für Verbesserung des Fahrwassers und der Häfen überhaupt nicht und durch andere Abgaben nur dann verschlechtert werden, wenn sie tatsächlich eine nennenswerte Steigerung der Selbstkosten und Frachten zur Folge haben sollten.

Wenn das Schiffergewerbe nicht so einträglich ist, wie es von seinen Angehörigen und Vertretern gewünscht wird, so liegt das nicht an der Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf einem großen Teile der preußischen

---

[1] Vgl. den Artikel der Kölnischen Zeitung „Zur Kritik der Steuervorlagen" in Nr. 12 vom 5. Januar 1906.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wasserstraßen, sondern an dem schrankenlosen Wettbewerbe, der den Verdienst des einzelnen auf ein geringes Maß herabdrückt. Hierdurch erklärt sich auch die Erscheinung, daß die Frachtvorteile, welche die Staaten durch den kostspieligen Ausbau von Wasserstraßen und Häfen geschaffen haben, in der Hauptsache nicht den Schiffern, sondern anderen Erwerbsständen zugute gekommen sind. Das scheint auch der Arbeitsausschuß der Rheinschiffahrtsinteressenten anzuerkennen, indem er Seite 40 sagt:

„Man kann also im ganzen behaupten, daß die staatlichen Stromverbesserungen des Rheins, auf die sich heute die Befürworter von Schiffahrtsabgaben so gern beziehen, in der Hauptsache dem sogenannten Verfrachter (Handel und Industrie) in Form verbilligter Frachten zugute gekommen sind. Man darf auch nicht annehmen, daß der außerordentlich gestiegene Verkehr durch rentablere Ausnutzung des vorhandenen Kahnmaterials bessere Geschäftsergebnisse hervorgerufen haben könnte. Denn infolge der erhöhten Anforderungen, die an die Rheinschiffahrt gestellt wurden, und infolge der zunehmenden Transporte für die rheinisch-westfälische Industrie vermehrte sich das auf dem Rhein vorhandene Transportmaterial und damit der Wettbewerb in ganz außerordentlicher Weise."

Auf Seite 44 ist diese Ansicht nochmals zusammengefaßt in den Worten:

„Die Steigerung der Transporte hatte gleichzeitig zur Folge eine erhebliche Ermäßigung der Schiffsfrachten, ist also kein eigentlicher Gewinn für die Schiffahrt selbst, als vielmehr ein dauernder Vorteil für den Verfrachter (Handel und Industrie.)"

Eben deshalb erscheint es auch sachgemäß und billig, daß die Schiffahrtsabgaben von Handel und Industrie getragen werden.

Für die wirtschaftliche Möglichkeit von Schiffahrtsabgaben ist die finanzielle Lage einzelner Rhedereien und die Dividende der Schiffahrtsgesellschaften ohne Bedeutung. Es kommt nur auf die Größe der Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten und auf die Frage an, ob diese Spannung einer Verringerung durch Abgaben oder höhere Frachten ohne Verkehrsnachteile — ohne Schwächung des Angebots von Frachtgütern — fähig ist. Im Falle der Bejahung dieser Frage hat die Schiffahrt es sich selbst zuzuschreiben, wenn sie infolge übermäßigen Wettbewerbes und ungenügender Organisation nicht auf ihre Rechnung kommt. Die Möglichkeit solcher Organisationen ist am Rhein und an der Elbe praktisch bewiesen.

Wenn bei den Erörterungen über die Abgabenfrage häufig Zahlen genannt worden sind über die Summe, die dieser oder jener Hafenplatz an Abgaben aufzubringen haben würde, so ist eine solche Darstellung, wie Wirming-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

haus[1] sehr zutreffend hervorgehoben hat, offenbar der Sachlage nicht entsprechend. Ein Umschlagshafen wie Mannheim ist sicher nicht gesonnen, die Schiffahrtsabgaben für sein Hinterland aufzubringen; er wird diesem die Abgaben in Rechnung stellen.

Wie die Schiffahrt schon jetzt jede durch den Wechsel der Konjunkturen sich darbietende Gelegenheit wahrnimmt, um die ihr wünschenswerten und erreichbaren Frachterhöhungen den Verfrachtern aufzuerlegen, so wird sie es auch mit derjenigen Frachterhöhung machen, welche durch die Einführung von Schiffahrtsabgaben möglicherweise notwendig werden könnte. Die bei den zuweilen sehr bedeutenden Frachtschwankungen vorhandene Abwälzungsmöglichkeit wird auch bei den Schiffahrtsabgaben, die künftig nichts anderes als Bestandteile der Frachtsätze sein werden, sich als wirksam erweisen.

Anders ist die Lage natürlich bei den syndizierten Schiffahrtsunternehmungen, welche den Frachtschwankungen nicht unterworfen und durch ihren Zusammenschluß imstande sind, gewinnbringende Frachtsätze dauernd zu halten. Hier kann die Übernahme der Abgaben auf die Schiffahrt allerdings in Frage kommen. Ein Beispiel hierfür ist das rheinische Kohlenkontor, von welchem die Handelskammer Offenbach behauptet, daß es jeden für seine wirtschaftliche Machtstellung erreichbaren Vorteil aus dem Kohlen- und Frachtgeschäft durch Festsetzung entsprechender Preise für die Verbraucher für sich in Anspruch nehme. Deshalb ist die Handelskammer auch der Meinung, daß die Begünstigung von Offenbach infolge der Verminderung der Abgabenlast nach Beseitigung der jetzigen Mainschiffahrts- und Einführung der künftigen Rheinschiffahrtsabgaben „nur von theoretischer Bedeutung sei", da das Kohlenkontor nicht ermangeln werde, sich auch diesen künftigen Vorteil anzueignen. Wenn man sich auf diesen praktischen Standpunkt stellt, und von der Annahme ausgeht, das Kohlenkontor belaste schon jetzt die Verbraucher bis an die äußerste Grenze ihrer Zahlungsfähigkeit und der Wettbewerbsmöglichkeit anderer Kohlenreviere, so muß man logischer Weise auch annehmen, daß die durch eine Schiffahrtsabgabe etwa eintretende Erhöhung der Beförderungskosten ohne Einfluß auf die den Verbrauchern gestellten Preise bleiben werde[2].

Nicht uninteressant ist in diesem Zusammenhange die Beobachtung der Wirkungen, welche in der letzten Vergangenheit bei der Einführung von

---

[1] Vgl. den Aufsatz in Conrad's Jahrbüchern 1907 XXXIV Heft 3 „Der Rhein und die Schiffahrtsabgaben".

[2] In diesem Sinne hat auch Heubach in seinem sehr interessanten Aufsatze „Die wirtschaftliche Bedeutung der Binnenschaffahrtsabgabe" in Schmollers Jahrbuch 1907, 4. Heft S. 227 ff. sich ausgesprochen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Abgaben auf die nach Deutschland verschifften englischen Kohlen und auf den aus deutschen Strömen gewonnenen und zu Schiff verfrachteten Kies sich gezeigt haben. Der Umstand, daß es sich in diesen beiden Fällen nicht um Schiffahrtsabgaben handelte, schließt die analogische Verwertung an sich keineswegs aus. Denn das Interesse der Schiffahrt, die Transporte trotz der Verteuerung des Objekts zu behalten, und zwar möglichst ohne Konzessionen hinsichtlich der Frachtsätze zu behalten, und das entgegenstehende Interesse der Verbraucher an einer entsprechenden Frachtverbilligung war dasselbe wie bei einer Befahrungsabgabe. Der nach dem Burenkriege eingeführte englische Kohlenausfuhrzoll von 1 Mk. auf die Tonne wurde damals auf die Verbraucher abgewälzt, und nach der kürzlich erfolgten Aufhebung dieses Zolles trat eine Preisermäßigung nicht ein.

Die Abgabe vor der Kies- und Sandgewinnung aus den Strömen wurde im Jahre 1895 allgemein eingeführt. Es handelt sich dabei um ein nicht unbedeutendes Objekt, da in den Jahren 1901 bis 1905 im Rhein-, Weser-, Elbe- und Odergebiet 4 206 600 cbm von Privaten gegen Entgelt entnommen wurden. Die Abgabe betrug durchschnittlich 10 Pfg. vom Kubikmeter oder etwa 0,7 Pfg. von der Tonne zu 1000 kg. Die Durchschnitte vom Kubikmeter betrugen für den Rhein 9 Pfg., die Weser 10 Pfg., die Elbe 17 Pfg. und die Oder 4,5 Pfg. Die Transportentfernung war auf dem Rhein durchschnittlich 20 km, während auf der Elbe die Entfernungen wesentlich größer zu sein scheinen. Beispielsweise wird Baggermaterial aus der Gegend von Tangermünde bis Hamburg und Berlin verschifft. Eine im Jahre 1906 veranstaltete Umfrage hat ergeben, daß durch die Erhebung jener Abgaben weder eine erkennbare Verteuerung der gewonnenen Materialien, noch eine Verringerung der entnommenen Mengen, noch eine Verkürzung der Absatzentfernungen eingetreten ist. Die Abgaben sind im Verhältnis zu den Transportentfernungen — tonnenkilometrisch berechnet — und auch im Verhältnis zum Werte des Transportgegenstandes höher als diejenigen Abgaben, welche künftig von Kohlen und ähnlichen Rohstoffen zu erheben sein würden.

In einer badischen Regierungsdenkschrift vom Juni 1885 findet sich der Satz: „Die Zölle sind offenbar nur gerechtfertigt, insofern sie eine blühende Schiffahrt nicht hindern". Dieser den früheren Rheinzöllen geltende Ausspruch ist ohne Zweifel auch heute noch, übertragen auf neuzeitliche Befahrungsabgaben, richtig und unanfechtbar. Er enthält scheinbar eine Selbstverständlichkeit, aber doch insofern eine sehr bedeutsame, auch für die Gegenwart anwendbare Wahrheit, als in ihm die Tatsache anerkannt ist, daß nicht jede Abgabe an sich, gewissermaßen mit Naturnotwendigkeit,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

das Gedeihen der Schiffahrt hindern müsse. Diejenigen Abgaben sind wirtschaftlich möglich, welche „das Gedeihen einer blühenden Schiffahrt nicht hindern". Der Beweis dafür, daß es solche Abgaben geben kann und tatsächlich gibt, ist durch das Beispiel zahlreicher preußischer Wasserstraßen, insbesondere der märkischen, und durch die Zustimmung der Weserschiffahrtsbeteiligten zur Einführung einer Abgabe erbracht.

Wenn so geschäftskundige und sachverständige Körperschaften und Einzelbeteiligte, wie sie im Gebiete der Weserschiffahrt vorhanden sind, sich von der wirtschaftlichen Möglichkeit einer Befahrungsabgabe überzeugt haben, so kann eine solche Abgabe für die ungleich viel leistungsfähigere Rhein- und Weserschiffahrt nicht unmöglich sein.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

IV.

Die Bemessung der Schiffahrtsabgaben.

§ 1. Die allgemeinen Gesichtspunkte.

Man hat versucht, die Möglichkeit der sachgemäßen Anwendung des Gebührenprinzips auf die Befahrung natürlicher Wasserstraßen mit der Behauptung in Abrede zu stellen, daß in diesem Falle das Verhältnis von Leistung und Gegenleistung nicht mit derjenigen Sicherheit ermittelt oder geregelt werden könne, welche bei der Aufstellung eines Abgabentarifs praktisch erforderlich sei und deshalb vorausgesetzt werden müsse. Es fehle bei Befahrungsabgaben an einer „klar erkennbaren Gegenleistung", wie sie bei den Gebühren für die Benutzung „besonderer Anstalten" Kranen, Schleusen und Häfen vorhanden sei [1].

Wenn das richtig wäre, so müßten die Befahrungsabgaben, welche auf deutschen und ausländischen nicht kanalisierten natürlichen Wasserstraßen erhoben werden, als willkürlich und sachwidrig gelten. Es gibt tatsächlich eine große Zahl solcher Abgaben für See- und Binnenschiffahrt. Der Unterschied dieser beiden Schiffahrtsgruppen würde, selbst wenn er rechtlich in Betracht kommen sollte, doch für die praktische Frage der Meßbarkeit oder Bestimmbarkeit der in Gebührenform zu entgeltenden Verkehrsleistungen keine Bedeutung haben. Die Urheber des Artikel 54 der Reichsverfassung, der unbestritten Befahrungsabgaben für Seeschiffahrt zuläßt, hätten sich demnach über das Nichtvorhandensein einer „klar erkennbaren Gegenleistung" getäuscht oder sich bewußtermaßen über diesen fundamentalen Mangel hinweggesetzt. Aber auch in natürlichen Häfen werden seit jeher unbeanstandet Gebühren erhoben für die bloße Ausnutzung der künstlich geschaffenen Mehrtiefe, insbesondere der Tiefe an den Ufermauern, und für die Benutzung der letzteren zum Ein- und Ausladen, also für Leistungen und Benutzungs-

[1] Gothein in der Mannheimer Versammlung vom 16. Februar 1907.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

akte, deren Meßbarkeit aus dem Gesichtspunkte der Gebührenfeststellung nicht größer oder geringer ist als die Bestimmbarkeit derjenigen Leistungen und Benutzungsakte, welche in der Herstellung und Unterhaltung vertiefter Fahrrinnen in natürlichen Wasserstraßen und in der Befahrung dieser Rinnen bestehen. Die Sache liegt hier ähnlich wie bei der Überlassung und Benutzung eines Landweges, welcher durch Befestigung der Fahrbahn später in eine Kunststraße umgewandelt und unter einen Abgabentarif gestellt worden ist. Auch hier besteht die Leistung des Straßenbauers in der Erleichterung des Verkehrs, in der Ermöglichung des Gebrauches größerer Fahrzeuge und der Bewegung größerer Lasten bei Aufwendung der gleichen Zugkraft, nicht in der Schaffung einer Verkehrsmöglichkeit an sich. Gleichwohl hat noch niemand daran gezweifelt, daß diese Verkehrserleichterung auf Landwegen durch Erhebung von Befahrungsabgaben in sachgemäßer Weise abgegolten werden könne. Daß die Bemessung der Gebühren im Einzelfalle häufig auf Grund pauschaler Wertermittelungen und Schätzungen vorgenommen werden muß, ist eine Erscheinung, die nicht nur bei Befahrungsabgaben für die Benutzung von Land- und Wasserstraßen, sondern auch in vielen anderen Fällen hervortritt. Selbst bei der Tarifierung von Kranleistungen spielt dieses pauschale Moment eine große Rolle.

Bei der Bemessung von Schiffahrtsabgaben ist übrigens der Grundsatz, daß die Leistung des Abgabepflichtigen der Gegenleistung des Staates oder der Gemeinde oder der sonstigen Eigentümer von Wasserstraßen und Häfen entsprechen soll, zwar in erster Reihe aber keineswegs allein maßgebend; er wird vielmehr in der praktischen Durchführung in weitgehendem Maße von anderen Erwägungen, insbesondere von der Rücksichtnahme auf die Leistungsfähigkeit der Abgabepflichtigen durchbrochen. Die bestehenden Tarife beruhen auf einer Verbindung dieser Gesichtspunkte.

A. Die Bemessung nach dem Grundsatze von Leistung und Gegenleistung.

§ 2. Die Schiffahrtsabgaben im engeren Sinne.

a) Die Schiffsgröße.

Die Anwendung des aus dem reinem Gebührenprinzip folgenden Maßstabes der Leistung und Gegenleistung auf die Verhältnisse der Schiffahrt führt zu dem Ergebnisse, daß in erster Reihe die Schiffsgröße für die Bemessung der Abgaben zugrunde zu legen ist. Denn je größer ein Schiff ist, desto höhere Ansprüche macht es an die Tiefe, Breite, Erkennbarkeit

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und Gestrecktheit eines Fahrwassers sowie an die Tiefe und Fläche eines Hafens. Je größer die jeweilige Eintauchung eines Fahrzeuges ist, desto mehr kommen ihm die Arbeiten zur Vertiefung und Offenhaltung der Fahrrinne zugute, desto schmaler ist bei trapezförmiger oder muldenartiger Beschaffenheit des Fahrwasserquerschnittes die Bahn für seine Fortbewegung und desto mehr ist es auf die Bezeichnung des Schiffahrtsweges durch Tag- und Nachtmarken angewiesen. Die Inanspruchnahme der Schiffahrtsanstalten erfolgt hauptsächlich durch den eingetauchten Teil des Schiffskörpers, durch seine Wasserverdrängung. Die Wasserverdrängung ist davon abhängig, ob das Schiff leer oder beladen ist, und welches Gewicht die Ladung hat. Schiffe von gleicher Wasserverdrängung bei höchster Ausnutzung der Tragfähigkeit pflegen hinsichtlich ihrer Abmessungen — Länge, Breite und Tiefe — nicht allzusehr von einander abzuweichen. Hiernach kann vom Standpunkte des Gebührenprinzips die Wasserverdrängung als ein vorzugsweise geeigneter Maßstab für die Bemessung der Schiffahrtsabgaben angesehen werden. Da die Wasserverdrängung eines beladenen Schiffes bekanntlich dem Gewicht der Ladung mit Hinzurechnung der ein für allemal feststehenden[1] Verdrängung des Leerschiffs entspricht, so würde man auf dieser Grundlage zu einer Tarifbildung kommen, welche eine zusammengesetzte Schiffahrtsabgabe vorsieht. Der kleinere Teil der Abgabe müßte von der Ladung unabhängig sein, während der größere Teil sich nach dem jeweiligen Gewicht der Ladung zu richten hätte; die leeren Schiffe müßten ebenfalls zur Abgabe herangezogen werden. Die letztere Maßregel wäre übrigens auch insofern sachlich gerechtfertigt, als der nicht eingetauchte Teil des Schiffskörpers, der bei Leerschiffen verhältnismäßig hoch über Wasser liegt, auf die Brückendurchfahrtshöhe und insofern auf die Baukosten von Wasserstraßen Einfluß hat oder wenigstens haben kann. Außerdem werden die zu einer Wasserstraße gehörigen Schleusen oder Schiffshebewerke durch leere Schiffe ebenso beansprucht wie durch beladene.

In Wirklichkeit sind die Abgabentarife in Deutschland nirgends nach dem reinen Verdrängungsmaßstabe gebildet, wohl aber zum größten Teile nach dem ihm nahekommenden Maßstabe des Ladegewichts, während die übrigen Tarife entweder die Schiffsgröße oder eine Verbindung von Schiffsgröße und Ladung für die Bemessung der Abgaben zugrunde legen. Ganz ausnahmsweise wird bei der hamburgischen Schiffahrtsabgabe auf der Unterelbe die Tauchtiefe des Fahrzeugs als Maßstab angewendet, wobei wieder

[1] Nur bei Holzschiffen ändert sich der Leertiefgang etwas mit dem zunehmenden Alter des Fahrzeugs.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

eine gewisse, wenn auch nur ungefähre Beziehung zur Wasserverdrängung sich geltend macht[1]. Im übrigen hängt die Benutzung dieses Maßstabes wohl damit zusammen, daß die in Betracht kommende Abgabe, das sogenannte Elblotsgeld, zugleich die Gegenleistung für Fahrwasserunterhaltung und für Lotsendienste[2] in sich schließt.

Die Abgabenerhebung nach der Ladung, welche nach dem oben gesagten dem Grundsatze von Leistung und Gegenleistung am meisten entspricht, hat zur praktischen Voraussetzung die Eichung der Schiffe, weil nur an geeichten Fahrzeugen mittels der Eichskalen oder Tiefgangsanzeiger das jeweilige Ladungsgewicht aus den Eichscheinen festgestellt werden kann. Für das Rheingebiet und den Dortmund—Ems-Kanal gelten die zwischen Deutschland, Frankreich, Niederland und Belgien im Jahre 1898 zu Brüssel vereinbarten Eichvorschriften, während im übrigen auf allen Wasserstraßen in Norddeutschland diejenigen Bestimmungen in Kraft sind, welche zwischen Deutschland und Österreich für die Elbschiffahrt im Jahre 1899 verabredet wurden[3].

Alle Tarife für preußische Binnenwasserstraßen — abgesehen von dem Spoykanal und dem regulierten Altrhein bei Kleve — sind Ladungstarife[4]; dasselbe gilt von den Tarifen für die anhaltische Saalestrecke, für den Elbe—Travekanal, für die reichsländischen Wasserstraßen und für den Donau—Mainkanal. Die leeren Schiffe sind auf dem kanalisierten Main, der kanalisierten Saar und Fulda und auf den elsaß-lothringischen Wasserstraßen abgabefrei; auf den übrigen preußischen Binnenwasserstraßen, auf der anhaltischen Saale, auf dem Elbe—Trave- und Donau—Mainkanal werden sie zwar nicht nach ihrer Wasserverdrängung aber nach ihrer Tragfähigkeit zu Schiffahrtsabgaben herangezogen[5]. Das Verhältnis der von der Trugfähigkeit des leeren Schiffes erhobenen Abgaben zu den auf der

[1] Insofern Schiffe von gleichem Tiefgange im großen und ganzen auch hinsichtlich der Wasserverdrängung nicht allzusehr von einander abweichen werden.

[2] Es besteht kein Zwang, einen Lotsen zu nehmen, wohl aber ein Zwang zur Zahlung des Lotsgeldes.

[3] Vgl. Übereinkunft betreffend die Eichung der Binnenfahrzeuge vom 4. Februar 1898 Reichsgesetzblatt 1899 S. 299 und Bekanntmachung des Reichskanzlers betreffend die Eichordnung für die Binnenschiffahrt auf der Elbe vom 30. Juni 1899, Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 202. Die letztere Eichordnung ist sodann von Preußen und den an der Binnenschiffahrt beteiligten Staaten des Elb- und Wesergebietes durch autonome Entschließung für den ganzen Umfang dieser Länder in Kraft gesetzt worden.

[4] Der Ems—Jadekanal ist hier als Seewasserstraße behandelt, weil die auf ihm verkehrenden Fahrzeuge regelmäßig als Seeschiffe vermessen sind.

[5] Dasselbe ist in dem französischen Gesetz vom 22. Dezember 1903 für den Canal du Nord vorgeschrieben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Ladung ruhenden ist bei den preußischen Wasserstraßen verschieden geregelt; es schwankt von 1/4 beim Dortmund—Emskanal bis zu 1/100 beim Bromberger Kanal und der kanalisierten Netze. Es beträgt bei der Saale z. B. 1/8 und bei den märkischen Wasserstraßen teils 1/35, teils 1/40. Dabei ist als Abgabe von der Ladung bei mehrklassigen Tarifen der Durchschnitt der Einheitssätze zugrunde gelegt worden. Hiernach ist auch die Beziehung zwischen der Wasserverdrängung eines leeren Schiffes und jener Abgabenlast keineswegs gleichmäßig. Ein 150 t Wasser im leeren Zustande verdrängendes Schiff von 600 t Tragfähigkeit zahlt auf dem Dortmund—Emskanal für das Tonnenkilometer 30 Pfg., also 0,2 Pfg. für die Tonne seiner Verdrängung, während für die Ladungstonnen 0,05, 0,15, 0,25 und 0,35 Pfg. erhoben werden. Dasselbe Schiff bezahlt auf dem Elbe—Travekanal bei jeder Hebestelle 120 Pfg. oder 0,8 Pfg. für die Tonne Verdrängung, während die Abgaben für die Tonne der Ladung 5, 7, 9 und 11 Pfg. betragen. Diese Zahlenverhältnisse erklären sich dadurch, daß bei der Tarifbildung die Abgaben vom leeren und beladenen Schiff nicht nach einheitlichem Maßstabe abgestuft worden sind, und daß überall nicht die Wasserverdrängung, sondern nur das Ladungsgewicht und die Tragfähigkeit als Berechnungsgrundlage gedient haben.

Weit weniger als die Ladungstarife entsprechen dem Gebührenprinzip diejenigen Tarife, welche die Schiffsgröße bei der Bemessung der Abgaben zugrunde legen; denn wenn man auch im allgemeinen sagen kann, daß große Schiffe die Wasserstraßen und Häfen stärker beanspruchen und insbesondere größere Ansprüche inbezug auf Fahrtiefe machen als kleine, so ist dieser Satz doch nur für den großen Durchschnitt der Schiffsreisen richtig, nicht für die einzelne Fahrt und den einzelnen Hafenaufenthalt, weil hierbei der Grad der Beladung differenzierend wirkt. Der Maßstab der Schiffsgröße kann immer nur eine pauschale und generelle Bedeutung haben; er ist zur individuellen Erfassung der einzelnen Verkehrserscheinungen weniger geeignet als der Maßstab des Ladungsgewichts.

Die Schiffsgröße wird nach verschiedenen Methoden festgestellt für die See- und Binnenschiffahrt. Für die letztere geschieht es durch Ermittelung der Tragfähigkeit[1], und zwar in der Weise, daß die Linie der schiffahrts-

[1] Bei nicht vermessenen Fahrzeugen begnügt man sich ausnahmsweise mit einfacheren Methoden zur Feststellung der Tragfähigkeit. Auf den deutsch-russischen Wasserstraßen im Memelgebiet, wo solche Fahrzeuge zuweilen noch vorkommen, ist für sie die Abgabe nach der Schiffslänge zwischen den beiden äußersten Schotten bemessen, und zwar in solcher Höhe, daß ihr Gesamtbetrag bei den dort üblichen Schiffsformen mindestens demjenigen gleichkommt, der im Falle einer Vermessung nach dem Eichscheine zu zahlen wäre.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

technisch möglichen tiefsten Einsenkung bestimmt, und die zwischen dieser Linie und der Linie des Leertiefganges liegende Wasserverdrängung berechnet wird. Die Vermessung der Binnenfahrzeuge richtet sich also nicht auf den ganzen Schiffskörper; es bleibt vielmehr der im leeren Zustande eingetauchte Teil ebenso außer Berechnung, wie derjenige oberste Teil, welcher aus Gründen der Sicherheit auch bei voller Ladung über Wasser bleiben muß. Schon hierbei ergeben sich in dem weitausgedehnten Gebiete der preußischen Wasserstraßen gewisse Schwierigkeiten insofern, als die sehr verschiedenen Verhältnisse der einzelnen Binnengewässer, der Haffe, Seen, Ströme und Kanäle bedeutende Verschiedenheiten inbezug auf die sogenannte Freibordhöhe — den Abstand zwischen der Linie der polizeilich zulässigen tiefsten Einsenkung und dem tiefsten Punkte der Bordoberkante — bedingen [1].

Auf noch größere Schwierigkeiten stößt die Feststellung einer höchsten Ladefähigkeit bei Seeschiffen, deren Aktionsradius viel länger ist wie der eines Binnenschiffes. Die Frage der aus Sicherheitsrücksichten zulässigen tiefsten Eintauchung oder Abladung ist so sehr abhängig von den Umständen des einzelnen Falles, insbesondere von der Jahreszeit, von der Dauer der Reise, von der Bauart des Schiffes und von der Beschaffenheit der zu befahrenden Meere, daß man bisher davon abgesehen hat, die größte Tragfähigkeit der Seeschiffe amtlich festzustellen: man beschränkt sich auf die Vermessung des Raumgehalts, der selbstverständlich weit größer ist als die Wasserverdrängung. Ein dem Seegange ausgesetztes Schiff muß mit einem viel größeren Teile über Wasser liegen als ein auf Strömen und Kanälen oder selbst auf Haffen und Seen verkehrendes Binnenfahrzeug. Die Vermessung der Seeschiffe zeigt im Gegensatze zur Binnenschiffseichung die volle wirkliche Größe der Fahrzeuge in Raummaßen.

Demnach ist die Vermessung der See- und Binnenfahrzeuge nicht kommensurabel; die Bestimmung der Schiffsgröße findet bei beiden Gruppen nach verschiedenen Gesichtspunkten und Methoden statt. Man hat zwar für die Vergleichung des Raumgehalts der Seeschiffe mit der Tragfähigkeit der Binnenfahrzeuge, soweit eine Umrechnung zum Zwecke der Erhebung von

[1] Ein von Swinemünde nach Berlin fahrendes Binnenschiff von 150 t Tragfähigkeit muß für die Fahrt über das Haff 52 cm, auf der Oder 45 cm, auf dem Finowkanal 25 cm Freibord haben. Der Berechnung der Abgaben — soweit sie nach der Tragfähigkeit geschieht — wird also eine Schiffsgröße zugrunde gelegt, die für einen bedeutenden Teil der Reise nicht ausgenutzt werden kann. Die Vermessung muß aber nach der höchsten auf der zusammenhängenden Wasserstraße gestatteten Tragfähigkeit bewirkt werden, weil es sonst für einen Teil dieser Wasserstraße an einem Eichmaßstabe fehlen würde.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Schiffahrtsabgaben praktisch unvermeidlich wurde, den Maßstab von 2 cbm gleich einer Tonne zu 1000 kg Tragfähigkeit in deutschen Schiffahrtstarifen aufgestellt; dieser Maßstab hat aber keinen Anspruch auf Genauigkeit und Zuverlässigkeit im einzelnen [1].

Die Abgabenerhebung nach der Tragfähigkeit war bis zum Jahre 1902 auf den preußischen Binnenwasserstraßen weitaus überwiegend. Sie hatte den, dem System anhaftenden und mit der zunehmenden Größe der Schiffe immer fühlbarer werdenden Mangel, daß die Abgaben in stets gleichbleibender Höhe entrichtet werden mußten, gleichviel ob die Schiffe eine volle oder unvollständige Ladung hatten. Infolgedessen stellte sich die Abgabe, auf die Gewichtseinheit der Ladung bezogen, um so höher, je weniger der Schiffer wegen niedrigen Wasserstandes, wegen Mangels an Frachtgütern oder aus anderen Gründen die Tragfähigkeit ausnutzen konnte. Ein Schiff mit halber Ladung bezahlte von den beförderten Gütern das doppelte, ein Schiff mit Viertelladung das Vierfache derjenigen Abgabe, die auf den Inhalt eines vollgeladenen Fahrzeugs entfiel. Eine solche Regelung der Abgabenlast stand zwar insofern, als die in der Strombautätigkeit des Staates liegende Leistung bei allen Wasserständen die gleiche bleibt, mit dem Grundsatze von Leistung und Gegenleistung nicht in Widerspruch; aber es war andernteils vom Standpunkte der Inanspruchnahme des Schiffahrtsweges durch Wasserverdrängung ein Fehler, die geringere Verdrängung bei Niedrigwasser höher zu belasten wie die größere bei höheren Wasserständen. Jedenfalls konnte diese Tarifgestaltung aus überwiegenden wirtschaftlichen Gründen nicht als befriedigend gelten. Sie war nur deshalb einigermaßen erträglich, weil die Abgaben an sich niedrig waren, und weil sich für größere Zeiträume die bei den Einzelreisen hervortretenden Verschiedenheiten in der Belastung der Ladungseinheiten auszugleichen pflegten, sodaß die Schiffer und Frachtinteressenten mit gewissen Durchschnittsannahmen hinsichtlich der Transportverteuerung durch Schiffahrtsabgaben rechnen konnten. Jedenfalls war der mit dem Jahre 1903 vollzogene Übergang zum Ladungsprinzip bei den Schiffahrtsabgaben auf den preußischen Binnenwasserstraßen ein wesentlicher Fortschritt sowohl aus dem Gesichtspunkte der folgerichtigen Verwirklichung des Gebührenprinzips, als auch aus dem allgemeinen Gesichtspunkte der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit. In der Binnenschiffahrt gibt es reine Tragfähigkeitstarife jetzt nur noch für den Spoykanal und

[1] Nach der Seeschiffsvermessungsordnung vom 5. Juli 1872 R.Ges.Bl. S. 270 sollten 2,12 cbm gleich einer Tonne Tragfähigkeit gerechnet werden; später hat man die erstere Zahl auf 2 cbm abgerundet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

den regulierten Altrhein bei Kleve, wo die Einführung eines Ladungstarifs durch äußere Grunde verzögert worden ist, und für eine Anzahl von Häfen, besonders von Sicherheitshäfen, wo keine oder nur wenige Ein- und Ausladungen vorkommen. Die Tragfähigkeitstarife sind hier hauptsächlich der einfacheren Handhabung wegen beibehalten worden[1].

Die hier erörterten, in der wechselnden Belastung der Ladung liegenden Nachteile, welche bei der Bemessung von Schiffahrtsabgaben lediglich nach der Schiffsgröße in der Binnenschiffahrt hervorgetreten waren, konnten sich in der Seeschiffahrt nicht in gleichem Maße fühlbar machen, weil die wechselnde Belastung hauptsächlich auf den schwankenden Wasserständen der Binnenwasserstraßen, insbesondere der regulierten Flüsse, beruht, also auf einer für die Seeschiffahrt nicht in Betracht kommenden Erscheinung. Die Seeschiffahrt kann im allgemeinen stets mit vollen Ladungen betrieben werden, sofern nur die nötigen Frachten zur Verfügung stehen; Ausnahmen kommen nur bei der Rheinseeschiffahrt und in einigen anderen besonders liegenden Fällen vor. Deshalb werden die Seeschiffahrtsabgaben noch heute ganz überwiegend nach dem Raumgehalt der Fahrzeuge erhoben. Das gilt namentlich von den Abgaben für die Befahrung der Außenweser, des Kaiser-Wilhelmkanals, des Ems—Jadekanals und der Schlei, sowie ferner von fast sämtlichen Hafengeldern an der deutschen Küste, von welchen übrigens mehrere nur den Namen nach Hafengelder, der Sache nach aber Abgaben für die Befahrung natürlicher Seewasserstraßen sind[2].

Neben den Tarifen nach der Ladung und nach der — bei Binnen-

---

[1] Ein praktisch wichtiger Fall der Erhebung von Binnenschiffahrtsabgaben nach der Tragfähigkeit ist das auf den Berliner Wasserstraßen von löschenden und ladenden Schiffen zu entrichtende sogenannte Liegegeld.

Die einheitliche und gleichmäßige Eichung der Binnenschiffe bedeutete — ganz abgesehen von dem erst hierdurch ermöglichten Übergang zu Ladungstarifen — auch im übrigen eine wesentliche Förderung der Schiffahrtsinteressen. Die Feststellung des Ladegewichts durch die Eiche erleichtert zugleich den Abschluß von Fracht- und Schleppverträgen, sie vereinfacht die Zollabfertigung an den Grenzübergängen und ist auch sonst geeignet, geschäftliche Weiterungen im Schiffahrtsbetriebe zu verhüten.

Durch die Ladungstarife wird eine Reihe von Frachtgelegenheiten erst geschaffen oder doch erleichtert, insofern kleine Ladungen durch die Tragfähigkeitstarife zu sehr verteuert wurden. Sie mußten zu Sammelladungen vereinigt werden — was zuweilen unmöglich oder doch schwierig ist — oder sie mußten ganz unterbleiben.

Der Schiffer ist erst durch die Ladungstarife in die Lage gekommen, dem Ablader die Abgabe nach festen Sätzen in Rechnung zu stellen, was er früher zuweilen nicht konnte, weil er das Maß der Ausnutzung der Tragfähigkeit bei zusammengesetzten Ladungen nicht vorausbestimmen konnte.

[2] Vgl. Bd. I S. 186.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schiffen unvollkommen in Tragfähigkeit, bei Seeschiffen vollkommen in Raumgehalt ausgedrückten — Schiffsgröße steht eine dritte Gruppe der gemischten, beide Grundlagen oder Systeme verbindenden Tarife. Zu dieser Gruppe gehörten die bis 1866 erhobenen Rheinzölle, deren auf der Schiffsladung ruhender Hauptteil das Octroi war, während daneben von der Tragfähigkeit die sogenannte Rekognitionsgebühr gezahlt wurde; das gleiche System bestand bei den Elbzöllen bis zum Jahre 1844. Heute kommen in der Binnenschiffahrt diese kombinierten Tarife nur noch bei Hafenabgaben vor, die einesteils für die Inanspruchnahme der Wasserfläche nach der Tragfähigkeit und anderenteils für die Inanspruchnahme der Hafenufer nach dem Gewichte der gelöschten oder geladenen Güter in einigen Häfen berechnet werden. Ein hervorragendes Beispiel hierfür ist der Duisburg—Ruhrorter Hafen, der größte Binnenhafen der Welt, wo für die Tragfähigkeitstonne der einlaufenden Fahrzeuge 2 Pfg. und daneben für die Gewichtstonne der über Bord bewegten Güter Abgaben in verschiedener Höhe erhoben worden.

Auch in der Seeschiffahrt gibt es derartig kombinierte Hafentarife. Der wichtigste Fall eines solchen ist der Hafentarif von Stettin, und neuerdings hat auch Königsberg seine Hafenabgaben nach diesem System geregelt. Ferner spielt die Verbindung von Schiffsgröße und Ladung als Tarifgrundlage eine nicht unbedeutende Rolle bei den Abgabentarifen für Seewege. Sowohl die Abgaben für die Befahrung der Seeschiffahrtsstraßen nach Königsberg und Stettin als auch diejenigen für die Befahrung der Unterweser zwischen Bremerhaven und Bremen werden teils nach Raumgehalt, teils nach Ladungsgewicht erhoben. Im letzteren Falle sind die beiden Abgaben, die nach der Ladung bemessene sogenannte Korrektionsabgabe und das nach dem Raumgehalt berechnete sogenannte Feuer- und Bakengeld, zwar in verschiedenen Tarifen geregelt; das ändert aber nichts an der Tatsache, daß die gebührenmäßigen Gegenleistungen für die von Bremen vorgenommenen Verbesserungen jener Weserstrecke nach dem kombinierten System bemessen worden sind.

Insoweit die kombinierten Tarife auf das Ladungsgewicht Rücksicht nehmen, kommt in ihnen auch das Moment der Wasserverdrängung als Maßstab für die Anwendung des Gebührenprinzips zur teilweisen Geltung.

Die hier entwickelten Gesichtspunkte über die Art der Bemessung von Schiffahrtsabgaben sind allerdings für einen Teil der Schiffe nicht ohne weiteres anwendbar. Sie können nicht ohne Einschränkung oder Vorbehalt auf die Dampfer übertragen werden, namentlich nicht auf die in der Binnenschiffahrt verwendeten. Denn erstens stehen Raumgehalt und Tragfähigkeit bei Dampfern in einem anderen Verhältnis zur Wasserverdrängung

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

als bei Nichtdampfern, und zweitens haben viele Dampfer weder Raumgehalt noch Tragfähigkeit oder eines von beiden nur in so geringem Maße, daß die Vermessungsergebnisse als geeignete Grundlage für die Berechnung der Schiffahrtsabgaben nicht mehr in Betracht kommen können.

Wenn auch der Bruttoraumgehalt ein ebenso zutreffendes Bild von der Größe eines Seedampfers wie von der eines anderen Seeschiffes gibt, so beansprucht doch der erstere bei gleicher Größe und Ladung die Wasserstraßen und Häfen durch seine Wasserverdrängung stärker als das letztere. Die auf Tragfähigkeit vermessenen Binnendampfer tauchen ebenfalls infolge ihres größeren Eigengewichts im leeren Zustande viel tiefer ein und haben im Verhältnis zu ihrer Wasserverdrängung bei voller Ladung eine viel geringere Tragfähigkeit als andere Fahrzeuge von gleicher Größe. Die Binnendampfer werden also, wenn die Eintauchung als der dem Gebührenprinzip am besten entsprechende Maßstab für die Regelung der Schiffahrtsabgaben anzusehen ist, sowohl durch Ladungstarife als auch durch Tragfähigkeitstarife mit gleichen Einheitssätzen für alle Fahrzeuge tatsächlich vor den Nichtdampfern begünstigt.

Die Mehrzahl der in der Binnenschiffahrt verwendeten Dampfer ist nun aber nicht unmittelbar zur Güterbeförderung bestimmt, sondern zum Schleppen befrachteter Fahrzeuge, und diese Schleppdampfer haben entweder keine oder doch keine nennenswerte, ihrer Größe auch nur annährend entsprechende Tragfähigkeit; bei ihnen kann das Gebührenprinzip weder auf Grund der Messungsergebnisse noch nach dem Maßstabe der Ladung verwirklicht werden.

Man hat deshalb für Dampfer andere, dem Gebührenprinzip besser entsprechende oder doch weniger widersprechende Berechnungsgrundlagen in einzelnen Fällen angewendet. Bei den Befahrungsabgaben ist zwar der Unterschied zwischen Frachtdampfern und anderen Frachtschiffen in den preußischen Ladungstarifen nicht zum Ausdruck gebracht worden, wohl aber hat man auf den meisten Binnenwasserstraßen die frei fahrenden, keine Zugleistung ausübenden Schleppdampfer nach festen Einheitssätzen zu den Abgaben herangezogen. Es ist das ein ziemlich primitives, aber bei richtiger Bemessung der Sätze doch nicht ganz ungeeignetes System — wenigstens für Kanäle und kanalisierte Flüsse, weil auf solchen Wasserstraßen die Größenverhältnisse der Schlepper und ihre Wasserverdrängung durch den Kanalquerschnitt und die Abmessungen der Schleusen begrenzt sind und nicht allzusehr abweichen können. Dies System der Heranziehung von Schleppdampfern nach festen Sätzen gilt namentlich für das mit zahlreichen Schleusen versehene Netz der märkischen Wasserstraßen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Für Personendampfer ist auf der Mehrzahl der preußischen Binnenwasserstraßen weder die Ladung noch die Tragfähigkeit, noch der Flächenraum, sondern die Höchstzahl der polizeilich zugelassenen Fahrgäste — bei niedriger Bemessung der Einheitssätze — als Grundlage für die Bemessung der Schiffahrtsabgaben angenommen. Immerhin ist auch dies ein Größenmaßstab.

In den Tarifen der preußischen Sicherheitshäfen ist für alle Dampfer — Frachtschiffe und Schlepper — statt der für andere Fahrzeuge maßgebenden Berechnung nach der Tragfähigkeit diejenige nach dem Flächenraum gewählt, wobei dieser durch Multiplikation der Länge mit der größten Breite, bei Raddampfern unter Hinzurechnung der Breite eines Radkastens, ermittelt wird [1].

Die Dampfer nehmen aber auch insofern eine Sonderstellung gegenüber anderen Fahrzeugen ein, als ihr Betrieb an den Ausbau und die Unterhaltung von Wasserstraßen wesentlich höhere Anforderungen stellt. Die durch ihre größere Geschwindigkeit — das gilt besonders von Personendampfern — erzeugte stärkere Wellenbewegung beschädigt die Ufer und die zum Uferschutz oder zur Stromregulierung dienenden Bauwerke; in Kanälen wird besonders die Sohle durch das von den Schiffsschrauben aufgewühlte Wasser angegriffen. Der Verkehr mit Dampfern erfordert deshalb höhere Unterhaltungskosten oder eine entsprechend stärkere Sicherung der Ufer und der Sohle und deshalb höhere Baukosten wie der Verkehr mit anderen Schiffen. Vom Standpunkte des Gebührenprinzips wäre diese größere Leistung des die Wasserstraßen besitzenden Staates durch eine stärkere Heranziehung der Dampfer zu den Schiffahrtsabgaben auszugleichen [2], und eine solche Unterscheidung zwischen Dampfern und anderen Fahrzeugen ist in der Tat bei der Neuregelung der Schiffahrtsabgaben auf den preußischen Binnenwasserstraßen im Jahre 1902 erwogen worden. Sie könnte im Rahmen eines Ladungstarifes durch Erhebung höherer Einheitssätze von den mit Dampfern beförderten oder geschleppten Gütern und von der Tragfähigkeit der durch Dampf bewegten Leerschiffe verwirklicht werden; durch solche Differenzierung könnte zugleich der größeren Wasserverdrängung der Dampfer gegenüber den ebenso tragfähigen Nichtdampfern Rechnung getragen werden.

---

[1] Die so ermittelte Fläche ist zwar größer als die vom Dampfer wirklich eingenommene; die Flächendifferenz kann aber für die Unterbringung anderer Fahrzeuge nicht nutzbar gemacht werden.

[2] In demselben Sinne hat sich van der Borght, Das Verkehrswesen, Leipzig 1894, S. 267 ausgesprochen; vgl. auch Decking Dura, Zölle und Gebühren auf den holländischen Wasserstraßen, Bericht für den Binnenschiffahrtskongreß in Paris 1892.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Es ist jedoch von dieser, aus dem Gesichtspunkte des Gebührenprinzips theoretisch berechtigten Tarifbildung aus überwiegenden praktischen Gründen, die später noch zu erörtern sind, abgesehen worden.

Aus praktischen Gründen wird ferner bei kleineren, unter einer gewissen Raumgehalts- oder Tragfähigkeitsgrenze liegenden und deshalb keinem Vermessungszwange unterliegenden Schiffsgefäßen, insbesondere bei Sportbooten und Fischereifahrzeugen, von der Feststellung der Größe im einzelnen abgesehen, und von jedem Fahrzeuge ein gleichbleibender, fester Abgabensatz erhoben.

Hiernach wäre — um diese Ausführungen nochmals kurz zusammenzufassen — bei einer lediglich dem Gebührenprinzip Rechnung tragenden Tarifbildung davon auszugehen, daß der eingetauchte Teil des Schiffskörpers den wichtigsten und brauchbarsten Maßstab für die Bemessung der Abgaben darbietet. Diesem Gesichtspunkte kommt am nächsten die Abgabenerhebung nach dem Ladegewicht, weil es, abgesehen von der Wasserverdrängung des leeren Schiffes, für dessen Eintauchung maßgebend ist. Wesentlich unvollkommener, weil starrer und weniger modulationsfähig, sind die Maßstäbe des Raumgehalts nach der Seeschiffsvermessung und der durch die Eichung ermittelten Tragfähigkeit der Binnenfahrzeuge. Der Unterschied zwischen Wasserverdrängung und Ladegewicht ist bei Dampfern stärker als bei anderen Schiffen; außerdem bringen die ersteren eine stärkere Abnutzung der Wasserstraße mit sich und erfordern höhere Unterhaltungskosten oder kostspieligere Bauweisen. Ihre stärkere Heranziehung zu den Abgaben wäre deshalb vom Standpunkt des Gebührenprinzips theoretisch gerechtfertigt, ist aber tatsächlich in der Binnenschiffahrt unterblieben und nur in der Seeschiffahrt aus Gründen, welche nicht dem Gebührenprinzip entnommen sind, verwirklicht.

Für den Floßverkehr findet das Gebührenprinzip seinen sachgemäßen Ausdruck in der Berechnung der Abgaben nach der Fläche, da die Wasserstraßen und Häfen von den Flößen, deren Eintauchung und Wasserverdrängung ganz unbedeutend ist, wesentlich nur inbezug auf Flächenraum beansprucht werden. Auf den preußischen Wasserstraßen und in preußischen Häfen werden Flößereiabgaben fast ausschließlich nach diesem Maßstabe erhoben. Der Umstand, daß von Flößen in doppeltem und mehrfachem Verbande etwas höhere Abgaben zu zahlen sind, ist weniger auf die etwas größere Eintauchung zurückzuführen, als auf andere, nicht im Rahmen des Gebührenprinzips liegende Erwägungen.

b) Die Entfernung.

Die Berücksichigung des Entfernungsmoments bei der Bemessung derjenigen Schiffahrtsabgaben, welche für die Benutzung von Wasserstraßen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

erhoben werden, ergibt sich von selbst als notwendige Folge des Gebührenprinzips, weil die Leistung des die Wasserstraße darbietenden und unterhaltenden Staates ebenso wie die Inanspruchnahme des Schiffahrtsweges durch das schwimmende Fahrzeug mit der Länge des zurückgelegten Weges wächst. Tätsächlich sind auch alle Befahrungsabgaben nach der Entfernung abgestuft. Die in dieser Beziehung vorkommenden Ausnahmen sind nur scheinbarer oder unwesentlicher Art; sie finden sich bei solchen Wasserstraßen, welche ausschließlich oder doch ganz überwiegend als Durchgangswege oder als Verbindungswege für einen am Endpunkte belegenen Hafen dienen. Durchgangsstraßen in diesem Sinne sind der Kaiser-Wilhelm- und Teltowkanal, während Fälle der letzteren Art bei den Seewegen nach Königsberg und Stettin vorliegen, welche tatsächlich fast nur von solchen Seeschiffen benutzt werden, welche die ganze Strecke durchfahren. Die Abstufung der Abgabe nach der Entfernung würde unter solchen Umständen keine praktische Bedeutung haben[1].

Im übrigen findet die Berücksichtigung der Entfernungsunterschiede in einer zweifach verschiedenen Weise statt.

Das primitive und unvollkommenere Verfahren hierbei ist das der Einteilung des Wasserweges in Hebestrecken mit je einer Hebestelle, deren Durchfahrung die Abgabepflicht für die in Betracht kommende ganze Teilstrecke begründet. Es ist dasselbe System, welches am Rhein für die Erhebung des Octroi nach der Konvention vom 15. August 1804, später für die Zollerhebung bestanden hat und heute noch auf zahlreichen Kunststraßen besteht. In dieser Weise werden heute noch die Schiffahrtsabgaben auf der großen Mehrzahl der preußischen Wasserstraßen erhoben, insbesondere auch auf dem Main, der Fulda, der Saale, dem Elb—Travekanal, dem Ems—Jadekanal, den märkischen Wasserstraßen und der oberen Oder. Die Hebestellen sind in der Regel Schleusen, an welchen die Schiffe ohnehin Aufenthalt haben, sodaß durch ihre Abfertigung kein Aufenthalt entsteht. Es kommen aber auch Ausnahmen vor, wo die Schiffe der Abgabenzahlung wegen auf freier Strecke anhalten müssen; das geschieht auf den Wasserstraßen zwischen Pregel und Memel, auf der regulierten Emster und auf der Wasserstraße des Beetz—Riewendtsees.

Abgesehen von dem letzteren Übelstande hat aber das Hebestellensystem noch den Mangel, daß die tonnenkilometrische Belastung bei dem nicht durch-

[1] Für den Königsberger Seekanal besteht eine wenig ins Gewicht fallende Ausnahmevorschrift für Leichterfahrzeuge, welche auf der Fahrt von und nach Königsberg diesen Kanal nur teilweise benutzen. Kratzwiek ist hier zu Stettin gerechnet, obwohl es in kommunaler Hinsicht nicht dazu gehört.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gehenden, das heißt nicht alle Hebestellen durchfahrenden Verkehr sehr verschieden ausfällt, je nach dem die vor und hinter der Hebestelle durchfahrene Wegestrecke länger oder kürzer ist. Ein Schiff mit 200 t Ziegelsteinen zahlt beim Durchfahren der Hebestelle zu Brandenburg a. H. 10 Mk.; diese 10 Mk. verteilen sich, wenn die Weglänge 40 km betrug, auf 8000 tkm. Dasselbe Schiff kann aber auf der Havel 112 km zurücklegen, ohne eine andere Hebestelle zu durchfahren, und dann verteilen sich jene 10 Mk. auf 22 400 tkm; die Abgabe ist also für die größere Entfernung viel niedriger als für die kleinere, obwohl mit der zunehmenden Entfernung die Selbstkosten der Schiffahrt fallen und die aus ihr entspringenden Frachtvorteile steigen. Diese dem System anhaftenden und auf seiner Unvollkommenheit beruhenden, in der ungleichen Belastung des Teilstreckenverkehrs hervortretenden Mängel werden der Natur der Sache nach durch zahlreiche, in kurzen Abständen aufeinanderfolgende und gleichmäßig über die Wasserstraße verteilte Hebestellen gemildert, durch Konzentration der Abgabenlast auf wenige, weit auseinanderliegende Hebestellen und durch ungleiche Länge der Hebestrecken verstärkt. Beispiele sind für den ersteren Fall der kanalisierte untere Main, für den zweiten Fall die Havel. Der Lokalverkehr auf kurze Entferungen wird durch das System der Hebestellen auf alle Fälle erschwert.

Die Schwächen und Fehler dieses Systems werden vermieden durch das bei weitem vollkommenere der tonnenkilometrischen Erhebung. Die folgerichtige und sachgemäße Durchführung des Gebührenprinzips bei den Befahrungsabgaben nötigt zu ihrer Bemessung nach der Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer, weil nur bei diesem System eine hinreichend genaue Anpassung der Abgabenleistung des Schiffers oder Frachtinteressenten an die Verkehrsleistung des Staates unter gleichmäßiger Berücksichtigung der Entfernungsunterschiede möglich ist. Das System der tonnenkilometrischen Bemessung von Schiffahrtsabgaben ist auf den reichsländischen Wasserstraßen, auf dem Donau—Mainkanal und auf dem Dortmund—Emskanal in Geltung.

Nach Entfernung werden auch die Schiffahrtsabgaben in denjenigen Fällen bemessen, wo eine öffentliche Verwaltung den Schleppdienst organisiert und die Schleppgebühren tarifiert hat. Das ist der Fall auf dem Kaiser Wilhelmkanal, dem Elbe—Travekanal, dem Teltowkanal und dem bayrischen Main. Die drei ersteren Wasserstraßen haben Durchgangs- und Streckenverkehr; es liegt in der Natur der Sache, daß in den Tarifbestimmungen für den Durchgang das Entfernungsmoment nicht hervortritt. Für diejenigen Schiffe, deren Fahrt innerhalb der Kanäle beginnt oder endigt, ist die Schleppgebühr auf dem Kaiser Wilhelm- und Teltowkanal für alle

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Entfernungen kilometrisch gleich, während sie auf dem Elbe—Travekanal mit der zunehmenden Entfernung geringer wird, eine Tarifbildung, welche der Gestaltung der Selbstkosten entspricht und deshalb vom Standpunkte des Gebührenprinzips grundsätzlich gerechtfertigt ist. Dasselbe System gilt auch für die Mainkette, deren normale kilometrische Schleppgebühr sich für die ersten 32 km einer jeden Schleppleistung um einen von 40 bis 1 vom Hundert fallenden Zuschlag auf den die Ladung treffenden Hauptanteil des Schlepplohnes erhöht. Hieraus ergeben sich fallende Schlepplohnsätze nicht nur für die Fahrten von 32 km, sondern für alle Fahrten, obwohl vom 33. Kilometer ab nur noch die gleichbleibende Grundgebühr von 1 Pfg. für das Tonnenkilometer erhoben wird. Im übrigen wird die Schleppleistung bewertet auf dem Kaiser Wilhelmkanal nach dem Raumgehalt des geschleppten Fahrzeuges, auf dem Elbe—Travekanal teils nach Tragfähigkeit und teils nach Ladung, auf dem Teltowkanal ausschließlich nach Ladung und nur bei leeren Schiffen nach Tragfähigkeit, auf dem Main ähnlich wie auf dem Elbe—Travekanal, aber mit ermäßigten Sätzen für den auf die Tragfähigkeit entfallenden Gebührenanteil zugunsten der größeren Schiffe. Infolgedessen beträgt die Schleppgebühr von der Tragfähigkeitstonne für ein Kilometer bei einem Schiff von 100 t 0,56, 200 t 0,4 und 400 t 0,28 Pfg. Diese Unterscheidung ist in den Selbstkosten begründet, weil ein Schiff von 400 t einen geringeren Aufwand an Schleppkraft erfordert als 4 Schiffe zu je 100 t Tragfähigkeit. Die durch die Schleppgebühr bezahlte Leistung wird tatsächlich außer durch die Entfernung und Eintauchung auch noch durch Material und Form des Schiffskörpers bestimmt. Indessen können diese Unterschiede in einem Gebührentarif ebensowenig Berücksichtigung finden, wie die Wasserverdrängung tatsächlich keine volle Berücksichtigung gefunden hat.

c) Die Zeit.

Für die Verwirklichung des Gebührenprinzips spielt das Zeitmoment bei den Befahrungsabgaben keine Rolle. Die zeitliche Inanspruchnahme der Wasserstraße durch das fahrende Schiff möglichst abzukürzen, hat dessen Besitzer alle Veranlassung. Das gleiche Interesse hat der Besitzer des Schiffahrtsweges, da dessen Verkehrsleistung und Abgabenertrag von der Fahrgeschwindigkeit abhängt. Die letztere wird durch Verwaltungsvorschriften nur nach oben hin begrenzt, um die Beschädigung der Ufer und der Sohle durch übermäßig rasche Fortbewegung zu verhüten. Ein praktisches Bedürfnis dazu, die Schiffahrtsabgaben auch nach der Zeit der Inanspruchnahme eines Wasserweges zu bemessen, einen aus Entfernung und Zeit zusammengesetzten Berechnungsmaßstab einzuführen und durch eine solche Tarifbildung

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

auf Einhaltung gewisser Mindestfahrgeschwindigkeiten hinzuwirken, ist bisher nicht hervorgetreten.

Anders liegt die Sache bei den Hafenabgaben. In einem großen Teil der Seehäfen werden die Schiffahrtsabgaben für bestimmte Zeiträume erhoben, sodaß bei längerem Aufenthalte die Abgabenlast sich steigert. Dasselbe System gilt in der Binnenschiffahrt für die Schutzhäfen und für diejenigen Gruppen von Verkehrshäfen, in welchen Abgaben nach der Tragfähigkeit oder sonst nach der Schiffsgröße erhoben werden. Die Zeiteinheiten sind verschieden bemessen. Sie betragen in Emden 30, in Bremen, Brake, Nordenhamm und Geestemünde 15, in Hamburg für die auf dem Raumgehalt ruhende Kaigebühr 5 Tage, und zwar für die letztere Gebühr mit anschließenden eintägigen Zeitabschnitten, in Rotterdam für Dampfer 3 und für Segler 6 Monate. Von Binnenhäfen haben Duisburg—Ruhrort zwölfwöchentliche, die rheinischen Sicherheitshäfen vierwöchentliche, die Sicherheitshäfen an den östlicheren Strömen regelmäßig fünfzehntägige, die Berliner Wasserstraßen für das hafengeldartige Liegegeld eintägige Zeiteinheiten.

In den meisten Sicherheitshafentarifen ist die Wahl gelassen, die Abgaben entweder für Zeitabschnitte oder für die ganze Winterzeit im voraus zu bezahlen. Die Bezahlung der Schutzgebühr berechtigt innerhalb des Zeitraumes, für welchen sie entrichtet ist, zum Aufenthalt in allen oder doch den meisten Sicherheitshäfen des in Betracht kommenden Stromgebietes. Die Abgabe hat in der Regel fallende Sätze für die nächstfolgenden Zeiteinheiten; das gilt namentlich für die Seehäfen der Unterweser — nicht für Emden und Hamburg — und für die Sicherheitshäfen in der Binnenschiffahrt.

Dagegen sind für das Berliner Liegegeld steigende Sätze bei längerem Aufenthalt vorgesehen, um hierdurch einen verstärkten Antrieb zu rascher Erledigung des Lösch- und Ladegeschäfts in den überfüllten hauptstädtischen Wasserstraßen zu geben.

In der Regel wird es freilich eines derartigen Antriebes überhaupt nicht bedürfen, weil der Eigentümer eines im Transportgewerbe verwendeten Fahrzeuges selbst das größte Interesse daran hat, die Hafenaufenthalte auf ein möglichst geringes Maß zu beschränken und die für die Schiffahrt geeignete Jahreszeit zu einer möglichst großen Zahl von Reisen zu verwenden. Das ist auch der Grund, weshalb in einer großen Anzahl von Häfen von der Bemessung der Schiffahrtsabgaben nach Zeiteinheiten abgesehen worden ist und ohne Nachteil abgesehen werden konnte. Zu diesen Häfen gehören insbesondere die preußischen Ostseehäfen, wo die Abgaben von dem Raumgehalt zweimal — beim Eingange und Ausgange — im übrigen aber ohne Rücksicht auf die Dauer des Löschens und Ladens oder des sonstigen Aufent-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

halts erhoben werden. Für die Freihaltung des Hafens von unbeschäftigten Fahrzeugen kann schließlich auch verkehrspolizeilich gesorgt werden.

Indessen gibt es von der Regel, daß durch das eigene Interesse des Schiffseigners für die Einschränkung der Hafenaufenthalte auf das Maß des Unerläßlichen genügend gesorgt ist, doch auch Ausnahmen, welche die zeitliche Begrenzung der durch einmalige Zahlung von Schiffahrtsabgaben erkauften Hafenbenutzung zweckmäßig erscheinen lassen. Solche Ausnahmen kommen namentlich in solchen Fällen vor, wo ein Schiff vorübergehend als Lagerraum benutzt oder wegen mangelnder Beschäftigung oder nicht lohnender Betriebsweise oder wegen bevorstehender Abwrackung stillgelegt wird. In diesen Fällen ist es vom Standpunkte des Gebührenprinzips gerechtfertigt und zweckmäßig, die Hafenabgaben nach Zeiteinheiten zu bemessen und bei längerem Schiffsaufenthalte mehrfach zu erheben.

§ 3. Die Schiffahrtsabgaben im weiteren Sinne.

Bei den Schiffsabgaben im weiteren Sinne[1] handelt es sich um diejenigen Gebühren, welche für die Behandlung der Schiffsgüter bei der Ein- und Ausladung und am Lande innerhalb des Hafenbezirks zu entrichten sind. Die wichtigeren Abgaben dieser Art sind die Schleppgelder, Krangelder, Kippgelder, Lagergelder, Hafenbahngelder und Arbeitsgebühren.

a) Schleppgelder kommen in einigen großen Häfen, deren Verwaltungen dem Verkehre Schleppdampfer zur Verfügung stellen, namentlich in Duisburg-Ruhrort vor. Im allgemeinen wird der Schleppdienst für ein- und auslaufende oder innerhalb des Hafens zu bewegende Schiffe der Privattätigkeit überlassen: die Hafenschlepper werden hauptsächlich deshalb vorgehalten, um den eigenen Bedarf der Verwaltung an Schleppkraft zu decken und ihr gleichzeitig einen gewissen Einfluß auf den Schleppbetrieb zu wahren. Mit Rücksicht auf die Kürze der in Betracht kommenden Entfernungen ist hier die Abgabe nicht nach Tonnenkilometern, wie für den Schleppdienst auf Wasserstraßen, sondern nach festen Sätzen für Dampfer und nach der Schiffsgröße für andere Fahrzeuge bemessen.

b) Die Krangelder sind teils nach der Zeit der Kranbenutzung, teils nach dem Gewichte der gekranten Güter, teils nach einem aus Zeit und Gewicht kombinierten System bemessen. Der Kombination wird in der Regel die Gewichtsberechnung zugrunde gelegt mit der Maßgabe, daß entweder in einer gewissen Zeiteinheit — etwa in einer Stunde — ein bestimmter Mindestbetrag an Abgaben aufkommen muß, widrigenfalls dieser

[1] Vgl. S. 5.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Mindestbetrag für die Zeiteinheit erhoben wird, oder bei Überschreitung einer gewissen Kranleistung in der Zeiteinheit eine Ermäßigung der nach Gewicht berechneten Abgabe eintritt. Der Zweck dieser Berechnungsweisen ist darauf gerichtet, einen Antrieb zu möglichst rationeller Ausnutzung der Krane zu geben. Es bedarf keiner Erläuterung, daß der auf die einzelne Kranleistung entfallende Selbstkostenanteil um so geringer ist, je intensiver eine derartige Verladungsanstalt ausgenützt wird. Schon bei der eigentlichen Betriebsleistung ist die Verwirklichung des Gebührenprinzips eine ziemlich schwierige Aufgabe; sie wird weiter kompliziert durch die Notwendigkeit der angemessenen Bewertung des auf die einzelne Kranleistung entfallenden Anteils an dem Aufwande für Verzinsung und Abschreibung. Das Verhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung, die Inanspruchnahme des Kranes und die Möglichkeit seiner Ausnutzung ist verschieden, insbesondere nach der Beschaffenheit der Güter und nach ihrem Gewicht[1]. Für Güter über ein gewisses Gewicht hinaus werden die Krangelder in manchen Häfen nicht nach gleichen, sondern nach steigenden Einheitssätzen erhoben. In Cöln steigen die Einheitssätze von 2 bis zu 30 Pfg., in Bremerhaven von 5 bis 65 Pfg. für 100 kg; auch in Hamburg sind die Kransätze ähnlich gestaffelt. Die Versuche zu möglichst sachgemäßer Durchführung des Gebührenprinzips bei den Krangeldern haben zu sehr verschiedenen Tarifbildungen geführt, deren Mannigfaltigkeit den Beweis dafür liefert, daß es sich hier keineswegs um besonders „klar erkennbare" Leistungen handelt, wie Gothein in seiner Mannheimer Rede vom 16. Februar 1907 annimmt.

c) Für das Kippen von Kohlenwagen wird in den Ruhrhäfen eine nach dem Gewichte der gekippten Ladung berechnete Gebühr mit verschiedenen Sätzen für leicht zu kippende Kohlen, schwer zu kippende Kohlen und Koks erhoben. Die Unterscheidung entspricht der Abstufung in den Selbstkosten, also dem Gebührenprinzip. Die Kippleistung bezieht sich freilich nicht nur auf die Ladung, sondern auch auf den Eisenbahnwagen; indessen kann dieser Umstand unberücksichtigt bleiben, weil andere als voll geladene Wagen nicht vorkommen und der Unterschied hinsichtlich des Verhältnisses von toter Last zur Nutzlast bei den verschiedenen Wagengattungen nicht sehr erheblich ist.

d) Lagergeld wird nach Zeit und Fläche, zuweilen auch nach der Menge — Gewicht, Raumgehalt oder Stückzahl — der gelagerten Güter bemessen. Der letztere Maßstab entspricht dem Grundsatze von Leistung und Gegenleistung nicht so vollkommen wie derjenige der Fläche; außerdem ent-

[1] Ein weiteres Moment von großer praktischer Bedeutung liegt in dem Vorhandensein oder Nichtvorhandensein der Möglichkeit, bei der Kranung von losen Massengütern selbstentladende Fördergefäße anzuwenden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hält er keinen besonderen Antrieb zur sorgfältigen Ausnutzung des Flächenraumes, insbesondere durch höheres Aufschichten der zu lagernden Güter. Die Tarifierung des Lagergeldes als öffentliche Schiffahrtsabgabe pflegt nur insoweit stattzufinden, als es sich um diejenige vorübergehende Niederlegung der Schiffsgüter handelt, welche aus verkehrstechnischen Gründen, insbesondere durch den Wechsel der Transportmittel zwischen Schiff und Landfuhrwerk oder zwischen Schiff und Eisenbahn, zuweilen auch zwischen zwei verschiedenen Schiffen erforderlich wird. Der Anlaß liegt häufig darin, daß das eine der beiden Transportmittel nicht rechtzeitig für die Weiterbeförderung zur Verfügung steht.

Dagegen wird die Bemessung des Entgeltes für langfristige Lagerungen, welche nicht durch verkehrstechnische Momente, sondern durch geschäftliche Dispositionen, insbesondere auch spekulative Zwecke, veranlaßt sind, grundsätzlich dem freien Ermessen der beteiligten Hafenverwaltungen oder Privatunternehmer überlassen [1].

e) Das Hafenbahngeld wird teils nach dem Gewicht der Güter, teils nach der Wagenzahl berechnet; letzteres ist schon deshalb notwendig, weil auch die Bewegung leerer Wagen innerhalb eines Hafens in Betracht kommt. Zuweilen wird allerdings diese Bewegung gebührenfrei ausgeführt. Von weiteren Unterscheidungen nach der Größe der Wagen und der Güterart wird mit Rücksicht auf die Geringfügigkeit der Transportentfernungen meist abgesehen.

f) Bei Arbeitsgebühren handelt es sich im wesentlichen um die Erstattung von Löhnen, welche die Hafenverwaltung für die von ihr übernommenen Arbeitsleistungen auslegt, unter Hinzurechnung eines entsprechenden Anteils an den Generalunkosten der Verwaltung. In Hamburg wird das Lösch- und Ladegeschäft — von gewissen Ausnahmen abgesehen — durch die Hafenverwaltung besorgt gegen Entrichtung einer Abgabe von 1 Mk. auf die Tonne, welche in der Hauptsache wohl als Arbeitsgebühr anzusehen ist. Ähnliche Abgaben kommen aber auch in anderen Häfen vor.

B. Die Bemessung nach anderen Grundsätzen.

§ 4. Die Leistungsfähigkeit.

Das Gebührenprinzip ist, wie bereits erwähnt, keineswegs allein ausschlaggebend für die tatsächliche Bemessung der Schiffahrtsabgaben. Es gibt kaum einen einzigen Tarif, dessen Gestaltung nicht durch andere Gesichts-

[1] Vgl. Preuß. Ministerialblatt der inneren Verwaltung 1896 S. 129 Runderlaß vom 11. Juni 1896.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

punkte mehr oder weniger mitbestimmt wäre. Die Berechtigung dieses Zustandes und seine praktische Notwendigkeit sind auch im allgemeinen unbestritten.

Von den Grundsätzen, welche neben dem Gebührenprinzip in der Tarifbildung zur Geltung kommen, ist der wichtigste derjenige, daß bei der Bemessung der Schiffahrtsabgaben auch auf die wirtschaftliche Lage der Benutzer von Schiffahrtsanstalten Rücksicht zu nehmen sei. Die Leistung des Abgabepflichtigen wird in den Tarifen regelmäßig nicht nur nach der Gegenleistung, sondern auch nach der Leistungsfähigkeit bemessen.

Ausnahmsweise haben die Ältesten der Kaufmannschaft in Berlin bei Begutachtung der Entwürfe zu den jetzigen Ladungstarifen auf den preußischen Binnenwasserstraßen im Jahre 1901 den allgemeinen Grundsatz aufgestellt:

„daß mit der Regelung der Gebühren für die Benutzung öffentlicher Verkehrseinrichtungen die verschiedene wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Benutzenden nichts zu tun habe."

Indessen ist dieser starr doktrinäre Standpunkt völlig vereinzelt, im praktischen Leben nirgends durchgeführt und tatsächlich undurchführbar.

Das Moment der Leistungsfähigkeit wird bewertet nach der Verdienstmöglichkeit im allgemeinen und im einzelnen Falle.

Die Berücksichtigung der allgemeinen Verdienstmöglichkeit zeigt sich zunächst darin, daß tatsächlich nicht — wie es dem Gebührenprinzip an sich entsprechen würde — die ganze Schiffsgröße oder Wasserverdrängung, sondern nur der für das Frachtgeschäft nutzbare Teil des Schiffsraumes bei der Berechnung von Schiffahrtsabgaben regelmäßig in Betracht gezogen wird.

Im übrigen ist auch die Beschaffenheit des Fahrzeugs von Einfluß auf seine allgemeine Verdienstmöglichkeit. Diese Möglichkeit ist für größere Fahrzeuge in höherem Maße vorhanden als für kleinere und für Dampfer in höherem Maße als für Segler. Die Verdienstmöglichkeit im einzelnen Falle ist insbesondere bedingt durch die Länge der Schiffsreisen sowie durch das Maß und die Art der Beladung; sie ist für weite Fahrten besser als für kurze, sie ist für ein Schiff um so besser, je vollständiger seine Ladung ist, und sie ist für manche Arten von Ladungen besser als für andere. Selbstverständlich sind diese Momente nicht die allein bestimmenden für die Einträglichkeit eines Schiffes oder für den Verdienst aus den einzelnen Schiffsreisen, und ihr Vorhandensein hat nicht in jedem Falle die Wirkung, welche bei der Aufstellung von Abgabentarifen als die regelmäßig eintretende vorausgesetzt wird. Nicht immer wird mit größeren Schiffen, mit Dampfern, auf weiteren Fahrten, mit größeren und wertvolleren Ladungen mehr verdient als mit kleineren Schiffen, mit Seglern, auf kürzeren Fahrten, mit

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kleineren und weniger wertvollen Ladungen; aber in der großen Mehrzahl der Fälle und unter sonst gleichen Umständen geben diese Momente allerdings für den wirtschaftlichen Erfolg der Schiffahrtsbetriebe den Ausschlag. Sie sind maßgebend zwar nicht unmittelbar für den Verdienst, aber für die Verdienstmöglichkeit und insofern für die allgemeine und besondere Leistungsfähigkeit derjenigen, welche für die Benutzung von Wasserstraßen und Häfen zu Schiffahrtsabgaben herangezogen werden sollen.

Was zunächst die allgemeine Verdienstmöglichkeit anbetrifft, so wird in Deutschland nirgends die volle Wasserverdrängung oder Schiffsgröße der Abgabenbemessung zugrunde gelegt, sondern in der Binnenschiffahrt nur die durch die Ladung veranlaßte oder mögliche Verdrängung, unter Außerachtlassung der Eintauchung des Leertiefganges, während in der Seeschiffahrt nicht der Bruttoraumgehalt, sondern nur der nach Abzug der Maschinen-, Kohlen- und Mannschaftsräume übrigbleibende Nettoraumgehalt abgabepflichtig gemacht wird. Der Unterschied ist naturgemäß bei Dampfern sehr viel größer als bei Segelschiffen. Im Auslande kommt die der Konsequenz des Gebührenprinzips entsprechende Erhebung von Seeschiffahrtsabgaben nach dem Bruttoraumgehalt zuweilen vor; namentlich in dem für den deutschen Handel sehr wichtigen Hafen von Rotterdam.

In der Nichtberücksichtigung der Wasserverdrängung des Leertiefganges bei Binnenschiffen liegt eine Bevorzugung der kleineren Fahrzeuge vor den größeren, weil die ersteren ein verhältnismäßig größeres Eigengewicht und deshalb eine größere Eintauchung im leeren Zustande haben.

Der Einfluß der Schiffsgröße auf die Verdienstmöglichkeit ergibt sich daraus, daß das Anlagekapital und die Betriebskosten der Schiffahrt nicht in gleichem Maße zunehmen wie die Tragfähigkeit oder der Raumgehalt des Fahrzeuges. Ein großes Schiff ist verhältnismäßig billiger als ein kleines, und innerhalb gewisser Grenzen gilt dasselbe von den laufenden Ausgaben. Es kommt hinzu, daß ein größeres Fahrzeug ein größeres Anlagekapital darstellt als ein kleineres; der Besitzer des letzteren wird im allgemeinen zu den schwächeren Faktoren im Wirtschaftsleben gehören.

Mit Rücksicht hierauf werden in der See- und Binnenschiffahrt die kleineren Fahrzeuge vielfach dadurch vor den größeren begünstigt, daß ihnen geringere Abgabensätze für die Tarifeinheit — die Tragfähigkeitstonne oder den Kubikmeter-Nettoraumgehalt — auferlegt werden. In der Seeschiffahrt werden hierbei im allgemeinen nur zwei Größenklassen unterschieden, nämlich Fahrzeuge bis zu 200 cbm und darüber. Ausnahmsweise liegt nach dem Tarif für den Kaiser Wilhelmkanal die Grenze bei 50 britischen Registertonnen oder 141 cbm, in den mecklenburgischen Häfen bei 170 und in

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Hamburg bei 100 cbm[1]. Die Ermäßigung für die kleineren Fahrzeuge beläuft sich der Regel nach auf die Hälfte; auf dem Kaiser Wilhelmkanal ist sie indessen geringer. In dem Abgabentarif für die Seewasserstraße zwischen Stettin und Swinemünde werden drei Schiffsklassen unterschieden, unter 2000 cbm, von 2000—2500 cbm und über 2500 cbm, von welchen die erste nur eine Raumgebühr entrichtet, während die beiden letzteren außerdem noch eine Ladungsabgabe zahlen, welche für die größte Klasse doppelt so hoch ist wie für die mittlere. Eine weitergehende Staffelung nach der Schiffsgröße findet sich in dem Abgabentarif für die Seewege zwischen Königsberg und Pillau, wo für den auf den Raumgehalt entfallenden Teil der Abgabe 12 Größenklassen mit steigenden Einheitssätzen von 1 bis 12 Pfg. vom Kubikmeter gebildet sind. Die erste Klasse enthält die Fahrzeuge bis zu 800 cbm, während die übrigen um je 200 cbm in der Obergrenze und um je 1 Pfg. im Einheitssatze steigen; über die 12 Pfg.-Klasse hinaus findet eine weitere Steigerung nicht statt. Der zunächst auffallende Umstand, daß die Einheitssätze für die Abgabe auf dem Kaiser Wilhelmkanal umgekehrt mit zunehmender Schiffsgröße fallen[2], erklärt sich durch die besonderen Verhältnisse dieses Kanals, der fast ausschließlich Durchgangswasserstraße ist und deshalb den Wettbewerb mit dem Seewege um Skagen zu berücksichtigen hat. Die durch Vermeidung dieses Seeweges erreichbare Betriebskostenersparnis bildet die Grenze, innerhalb deren die Kanalverwaltung mit ihren Ansprüchen auf Schiffahrtsabgaben sich halten muß. Da nun die Ersparnis bei den größeren, vorteilhafter arbeitenden Schiffen verhältnismäßig geringer ist als bei den kleineren, so sind auch die ersteren mit geringeren Einheitssätzen für die Registertonne belastet.

In der Binnenschiffahrt kommt die Begünstigung der kleineren Fahrzeuge weniger zur Geltung. Indessen findet in dem Abgabentarif für die märkischen Wasserstraßen vom 16. Juni 1902 eine solche Begünstigung insofern statt, als die Einheitssätze von der Ladung auf den Wasserstraßen zweiter Ordnung, welche nur kleineren Fahrzeugen zugänglich sind, hinter den Einheitssätzen für die Wasserstraßen erster Ordnung um 9 bis 20 vom Hundert zurückbleiben.

---

[1] Im allgemeinen ist der Kubikmeter die Tariseinheit für Seeschiffahrtsabgaben in Deutschland. Nur in den Tarifen für den Kaiser Wilhelmkanal und für die Seewasserstraße Rostock—Warnemünde sowie für den Rostocker Hafen sind die Abgaben nach britischen Registertonnen berechnet. Eine britische Registertonne ist gleich 2,83 cbm Raumgehalt nach deutschem Maß.

[2] Die Tarifsätze sind von 60 Pfg. für die ersten 400 t gestaffelt auf 40 Pfg. für die nächstfolgenden 200 t, 30 Pfg. für weitere 200 t und 20 Pfg. für die dann überschießenden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Bemessung der Abgaben nach der Ladung steht — wie auch aus dem Beispiel der Seewasserstraße zwischen Stettin und Swinemünde hervorgeht — der Begünstigung kleinerer Fahrzeuge tariftechnisch nicht im Wege; man kann die Einheitssätze von der Ladung verschieden bemessen nach der Größe des Fahrzeuges. Indessen würde die Erhebung dadurch wesentlich erschwert werden, zum Nachteil der Schiffahrt sowohl als auch der Verwaltung.

In der Seeschiffahrt hat ferner die Erfahrungstatsache, daß die Segelschiffahrt weniger einträglich und deshalb hinsichtlich der Schiffahrtsabgaben schonungsbedürftiger ist als die Dampfschiffahrt, fast überall zur Differenzierung der Abgaben geführt. In den preußischen Häfen der Ostseeküste bezahlen die Dampfer regelmäßig 12, die Segler 10 Pfg. vom Kubikmeter. Die entsprechenden Zahlen für das bremische Feuer- und Bakengeld sind 14 und 10 Pfg., während in Lübeck die Dampfer 15 und die Segler 12,5 Pfg. regelmäßig entrichten. In Rostock betragen die Sätze 50 und 40 Pfg. von der Registertonne, in den Weserhäfen 4 und 3 Pfg. vom Kubikmeter.

Die Überlegenheit der Dampfer über die Segler beruht im wesentlichen auf ihrer größeren Fahrgeschwindigkeit und Regelmäßigkeit und der dadurch ermöglichten besseren Ausnutzung der Schiffsräume. Allerdings ist bei der Differenzierung der Abgabensätze nicht lediglich diese Überlegenheit, sondern auch der Umstand in Betracht gezogen worden, daß die Dampfer bei der neuen Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 hinsichtlich der Abzüge für Maschinenraum begünstigt worden sind. Der Abzug stellt sich auf etwa 32 vom Hundert, während der wirkliche Maschinenraum nur etwa 20 vom Hundert des Bruttoraumgehalts ausmacht. Infolgedessen haben sich seit 1895 die abgabepflichtigen Schiffsräume bei den Dampfern etwas verkleinert. Außerdem repräsentiert der Dampfer sowohl in der Seeschiffahrt als auch in der Binnenschiffahrt ein weit höheres Kapital als ein anderes Fahrzeug von gleicher Größe.

Da die dampfgeschleppten Seeleichter ungefähr die gleichen wirtschaftlichen Vorzüge haben wie die Seedampfer, sind sie ihnen in Preußen hinsichtlich der Schiffahrtsabgaben gleichgestellt.

In der Binnenschiffahrt hat man von einer Mehrbelastung der Dampfer abgesehen, obwohl sie auch dort die leistungsfähigeren und die Wasserstraßen stärker beanspruchenden Fahrzeuge sind, hauptsächlich aus dem Grunde, weil die zunehmende Benutzung der Dampfkraft die Geschwindigkeit der Güterbewegung auf den Wasserstraßen steigert und damit deren Ausnutzung entsprechend verbessert[1]. Es ist das eine Erwägung, die nicht im Rahmen des

[1] Das hier über Dampfer Gesagte gilt in ungefähr gleichem Maße auch von

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gebührenprinzips, sondern lediglich auf dem verkehrspolitischen Gebiete liegt. Die Verwendung der Dampfer in der See- und Binnenschiffahrt ist übrigens auch insofern wesentlich verschieden, als die Seedampfer hauptsächlich zur Beförderung von Gütern und Personen, die Binnendampfer hauptsächlich zum Schleppen von Fahrzeugen dienen, und damit den Leinpfad entlasten oder überflüssig machen.

Um die Dampfer nicht nach dem Gebührenprinzip, sondern nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit zu den Schiffahrtsabgaben heranzuziehen, ist auch deren Bemessung nach der Maschinenkraft oder nach der Kesselheizfläche in Betracht gekommen; indessen hat sich dieser Gedanke nicht als praktisch durchführbar erwiesen. Die wirksame Maschinenleistung ist in solcher Weise nicht mit genügender Sicherheit festzustellen, und sie gibt überdies keinen einwandfreien Maßstab für die ökonomische Leistungsfähigkeit des Dampfers.

Unter denjenigen Faktoren, welche für die Verdienstmöglichkeit und insofern für die Möglichkeit der Auferlegung von Schiffahrtsabgaben im einzelnen Falle bestimmend sind, spielt die Fahrtlänge eine sehr bedeutende Rolle. Das Entfernungsmoment und die hierdurch bedingte Ausdehnung der Transportleistung ist von erheblichem Einfluß auf die ökonomische Leistungsfähigkeit der Schiffahrt. Je weiter die Reisen eines Schiffes sind, um so günstiger ist das Verhältnis der Fahrzeit zu der durch das Löschen und Laden bedingten Ruhezeit, um so höher und günstiger ist die Ausnutzung von Personal und Material, um so geringer sind die Selbstkosten. Das allgemeine Wirtschaftsgesetz, wonach die Selbstkosten im umgekehrten Verhältnis mit dem Umfange der Produktion sich entwickeln, gilt auch von der Produktion von Transportleistungen im Schiffsverkehr. Die Schiffahrt ist, wie bereits oben erwähnt[1], das eigentliche Mittel für die Güterbeförderung auf größere Entfernungen. Sie ist gerade in dieser Hinsicht den Eisenbahnen überlegen, während sie mit ihnen auf kürzere Strecken schon deshalb im allgemeinen nicht konkurriert, weil die Beladung und Entladung des viel weniger tragfähigen Eisenbahnwagens weit schneller geschehen kann und geschieht als die Beladung und Entladung eines Schiffes. Der in den längeren Hafenaufenthalten der Schiffe liegende Betriebsnachteil wird erst bei den größeren Transportweiten wieder ökonomisch ausgeglichen.

---

elektrisch bewegten Schraubenschiffen, die neuerdings im Güterverkehr auf den märkischen Wasserstraßen, und zwar zunächst für die Ziegelbeförderung, eine größere Bedeutung zu gewinnen scheinen. Es handelt sich dabei um Lastkähne mit Akkumulatorenbetrieb.

[1] Vgl. S. 42.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wenn hiernach die Verdienstmöglichkeit der Schiffahrt mit der Länge der Fahrten wächst, so folgt daraus die Zulässigkeit und Zweckmäßigkeit höherer Belastung der weiteren Entfernungen und die Angemessenheit von Tarifermäßigungen für kürzere Strecken. In der Seeschiffahrt ist dieser Gesichtspunkt in der Weise verwirklicht, daß der Küstenfahrt, welche der Natur der Sache nach im allgemeinen weit geringere Transportentfernungen hat als die überseeische Schiffahrt, bedeutende Begünstigungen hinsichtlich der Schiffahrtsabgaben eingeräumt sind. Die Küstenfahrer haben ohne Unterschied der Größe in der Regel die Hälfte der für andere Schiffe geltenden Abgaben zu entrichten; in den Ostseehäfen, wo die Abgaben für den Eingang und Ausgang besonders zu entrichten sind, pflegen sie von den Eingangsgebühren befreit zu sein, was im allgemeinen eine Ermäßigung auf die Hälfte bedeutet [1].

In der Binnenschiffahrt kommen Staffelungen der Sätze für Befahrungsabgaben auf Wasserstraßen nach der Entfernung weder in Deutschland noch in einem anderen Staate des europäischen Festlandes vor [2]. In der gegen die preußischen Abgabenpläne gerichteten Dresdener Protestversammlung vom 18. Januar 1907 erklärte einer der heftigsten Gegner, der Kommerzienrat Richter aus Dessau, ein in der Praxis stehender Mann, die gleichmäßige kilometrische Erhebung der Schiffahrtsabgaben als das vom Standpunkte der Gerechtigkeit allein zulässige Verfahren, wie aus dem von der Dresdener Handelskammer verbreiteten stenographischen Protokoll hervorgeht. Diese Auffassung kann jedoch nicht als eine solche anerkannt werden, die in den wirtschaftlichen Verhältnissen der Binnenschiffahrt begründet ist. Im allgemeinen wird die Schiffsfracht mit der zunehmenden Entfernung — soweit nicht Erschwernisse im Fahrwasser eine Abweichung bedingen — verhältnismäßig billiger, und die Ersparnis der Eisenbahnfracht gegenüber entsprechend größer. Das gilt ganz besonders gegenüber den nicht gestaffelten Eisenbahntarifen; diejenigen Massengüter, welche auf der Eisenbahn durch Staffeltarife begünstigt sind, wie namentlich Kohlen, Erze und andere Rohstoffe, sind

---

[1] Diese Annahme würde nur dann nicht zutreffen, wenn die Zusammensetzung der Ladung beim Eingange und Ausgange sich derartig ändert, daß nach den mehrere Güterklassen vorsehenden Tarifen verschiedene Einheitssätze vom Raumgehalt zur Anwendung kommen, was aber nur ausnahmsweise geschehen wird.

[2] Auf den kurzen englischen Binnenwasserstraßen kommen gestaffelte Abgabentarife mit fallenden Sätzen und auffallend kleinen Entfernungsabschnitten vor. Die wirtschaftliche und finanzielle Grundlage dieser Tarifbildungen ist nicht hinreichend erkennbar. Als Beispiel mögen die Schiffahrtsabgaben auf der Themse erwähnt werden, die schon nach 20 englischen Meilen — 32,18 km — um ein Fünftel fallen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

eben deshalb auf den Wasserstraßen mit besonders niedrigen Schiffahrtsabgaben, den geringsten überhaupt vorkommenden Sätzen, bedacht. Durch diese niedrigen Sätze ist den aus dem Eisenbahnstaffeltarif sich ergebenden Durchschnittssätzen Rechnung getragen. Hieraus ergibt sich die Zulässigkeit steigender Abgabensätze für weitere Schiffsreisen.

Jedenfalls können aber wirtschaftliche, aus dem Moment der Leistungsfähigkeit und Verdienstmöglichkeit der Schiffahrt hergeleitete Gründe für eine Staffelung der Befahrungsabgaben mit fallender Skala bei zunehmender Entfernung nicht geltend gemacht werden. Man wird insbesondere nicht nachweisen können, daß das aus den Seehäfen einkommende Getreide, dessen Frachtkosten auf der Eisenbahn ein vielfaches derjenigen auf den Binnenwasserstraßen betragen, einer Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben mit zunehmender Entfernung bedarf, um die Wettbewerbsstellung der Binnenschiffahrt gegenüber den Eisenbahnen inbezug auf die Getreidebeförderung zu wahren. Das Beispiel ist insofern von praktischer Bedeutung, als die Getreidebeförderung einen sehr großen Teil der tonnenkilometrischen Gesamtleistung unserer Binnenwasserstraßen ausmacht. Auf dem Rhein kam im Jahre 1905 von etwa 6,4 Milliarden Tonnenkilometer etwas mehr als eine Milliarde auf Getreidesendungen.

Es kommt hinzu, daß die Aufwendungen für die Fahrbahn — nur um deren Erstattung handelt es sich bei den Schiffahrtsabgaben auf Binnenwasserstraßen — keineswegs mit der zunehmenden Entfernung abnehmen, sondern vielmehr bei den natürlichen Schiffahrtswegen die Tendenz zur Steigerung haben. Im großen und ganzen werden die Stromregulierungen um so schwieriger und kostspieliger, je weiter sie in die mit stärkerem Gefälle versehenen und wegen des kleineren Niederschlagsgebietes weniger wasserreichen Oberläufe vordringen, sofern dabei das gleiche Regulierungsziel, der Ausbau des Fahrwassers für eine bestimmte gleichbleibende Schiffsgröße, die Ermöglichung durchgehender Schiffahrt, vorausgesetzt wird. Der Niederrhein mit seiner größeren Wassermenge und seinem schwächeren Gefälle war für ein Schiff von gegebener Größe leichter zu regulieren als die Gebirgsstrecke oberhalb Koblenz für das gleiche Fahrzeug. Die Fahrstraße wird mit ihrer Verlängerung bergwärts im allgemeinen nicht billiger, sondern teurer. — Die wirtschaftliche Daseinsberechtigung der Staffeltarife auf den Eisenbahnen beruht darauf, daß die Betriebskosten aus analogen Gründen, wie sie bei der Schiffahrt obwalten, mit der Entfernung sinken. Auf die Bildung der Wegegelder für Wasserstraßen, der Schiffahrtsabgaben, kann das Betriebsmoment keine Einwirkung haben; nur bei Schleppgebühren kann es zur Geltung kommen, wie es auch tatsächlich geschieht.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Selbst bei den langen Wasserstraßen, deren Neubau oder Ausbau durch das preußische Gesetz vom 1. April 1905 beschlossen ist — der Kanal von Hannover nach dem Rhein ist 310 km und die Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel 296 km lang —, ist immer nur an die Erhebung kilometrisch gleicher Abgabensätze, niemals an eine Staffelung nach unten mit wachsender Fahrtlänge gedacht worden.

Auch vom Interessenstandpunkte der beteiligten Hafenplätze kann eine solche Tarifbildung nicht gerechtfertigt werden. Die Häfen, welchen die Staffelung der Abgaben am meisten zugute kommen würde, sind die an den jetzigen Schiffahrtsendpunkten belegenen, also diejenigen, die schon aus der natürlichen Staffelung der Wasserfrachten den größten Nutzen ziehen, deren Verbindungslinien mit den Seehäfen die längsten sind, deren Zugänglichmachung für die Großschiffahrt den höchsten Gesamtaufwand staatlicher Mittel erforderte. Je weiter die Großschiffahrt in das Binnenland vordringt, um so vorteilhafter und gewinnbringender gestaltet sich die Lage des Umschlagshafens, der die Verteilung und Sammlung der ankommenden und abgehenden Güter vermittelt. Es ist schon in anderem Zusammenhange dargelegt worden, wie sehr der Vorteil der oberrheinischen Häfen Mannheim—Ludwigshafen den Nutzen der niederrheinischen Hafenplätze aus der Rheinregulierung übertrifft. Der Niederrheiu hat denn auch gegen den Gedanken der Staffelung des Wasserwegegeldes mit fallenden Sätzen nachdrücklichen Widerspruch erhoben[1].

Ein solcher Tarif würde übrigens bei denjenigen Wasserstraßen, deren Verlängerung möglich ist und erstrebt wird, eine Prämie auf die Durchführung solcher Pläne bedeuten und die Überholung der jetzigen Schiffahrtsendpunkte begünstigen, insofern zwischen diesen und den Hafenplätzen am verlängerten Schiffahrtswege nicht mehr der volle Entfernungsunterschied in den Beförderungskosten zum Ausdruck kommen kann. Wenn etwa auf dem Rhein die Großschiffahrt bis Basel oder Konstanz durch entsprechende Regulierungs- oder Kanalisierungswerke ermöglicht werden sollte, würden diese Plätze in ihrem Wettbewerbe mit Mannheim und Straßburg — abgesehen von der kürzeren Eisenbahnverbindung mit einem Teile des bisherigen Hinterlandes der beiden letzteren Häfen — auch noch durch verhältnismäßig billigere Schiffahrtsabgaben begünstigt werden. Die Kosten jener Regulierungs- und Kanalisierungsbauten müßten also hauptsächlich von demjenigen Verkehr getragen werden, der sich auf kürzeren Linien bewegt und nicht in die obersten Stromstrecken vordringt.

[1] Vgl. Bericht der Handelskammer Duisburg für 1906 S. 13.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Ebenso wie die jeweilige Fahrtlänge ist auch die jeweilige Ausnutzung der Ladefähigkeit von Einfluß auf den Gewinn der einzelnen Schiffsreise und somit auf die Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Aufbringung von Schiffahrtsabgaben; während die Fahrtlänge auf die Selbstkosten wirkt, ist die Größe der Ladung ceteris paribus bestimmend für den Rohgewinn.

In der Binnenschiffahrt wird dies Moment durch die schon aus dem Gesichtspunkte der Inanspruchnahme begründeten Ladungstarife tatsächlich mit berücksichtigt; dasselbe gilt von dem Teil der Seeschiffahrtstarife, welcher das Gewicht der Ladung für die Bemessung der Abgaben in Betracht zieht. In der nach Raumgehalt gebildeten großen Mehrzahl aller Seeschiffahrtstarife ist die Anpassung der Abgabe an die tatsächliche Frachtleistung der einzelnen Schiffsreise sehr viel schwieriger und nur in ganz ungefährer, annähernder Weise möglich. Sie geschieht meist derart, daß für Schiffe, deren Beladung eine bestimmte Grenze nicht erreicht, ermäßigte Einheitssätze vom gesamten Nettoraumgehalt bewilligt werden. Die Beladungsgrenze ist in der Regel auf 1/4 und die Ermäßigung der Raumgehaltsabgabe auf 1/2 festgesetzt. Da für die Bestimmung der Beladungsgrenze ein Zahlenverhältnis zwischen Ladungsgewicht und Raumgehalt zugrunde gelegt werden muß, so ist in den Tarifen regelmäßig vorgeschrieben, daß als volle Ladung eine solche gelten soll, deren Gewicht in Tonnen zu 1000 kg die Hälfte der Kubikmeterzahl des Nettoraumgehalts beträgt.

Abgesehen von dem Gewicht der Ladung überhaupt ist auch das Gewicht desjenigen Ladungsteiles, der in dem angelaufenen Seehafen gelöscht oder geladen wird, von praktischer Bedeutung für den Verdienst einer Schiffsreise und deshalb von berechtigtem Einfluß auf die Bemessung der nach dem ganzen Nettoraumgehalt berechneten Seeschiffahrtsabgaben. Es werden zwar in der Regel die Ladungen der Schiffe vollständig gelöscht oder geladen; aber es kommt immerhin auch vor, daß Schiffe nur einen Teil der angebrachten Ladung löschen und mit dem durch Zuladung ergänzten oder nicht ergänzten Rest wieder ausgehen, oder daß sie lediglich zur Aufnahme einer Teilladung einlaufen. In solchen Fällen gibt nicht die Beladungsgrenze an sich, sondern nur die Menge der aufgenommenen oder abgesetzten Teilladungen einen Maßstab für die Verdienstmöglichkeit der Schiffsreise, oder vielmehr des durch Aufsuchung eines Zwischenhafens entstehenden Umweges. Es ist deshalb in den preußischen Häfen, um diesen Zwischenhafenverkehr nicht zu unterbinden durch Auferlegung von Abgaben, die mit den Kosten des Umweges und dem Gewinn kleiner Teilladungen außer Verhältnis stehen würden, bei Teilladungen bis zu 1/4 eine erhebliche

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Ermäßigung der Raumgehaltsabgabe neuerdings bewilligt worden; im Jahre 1906 hat Lübeck dieser Tarifmaßregel sich angeschlossen.

Eine Besonderheit auf dem Gebiete der Berücksichtigung der Ladungsmenge bei Seeschiffahrtsabgaben enthält der Tarif des städtischen Hafens in Kiel, welcher nicht das Gewicht der Ladung in Betracht zieht, sondern den tatsächlich bestauten Teil des Schiffsraumes für abgabepflichtig erklärt.

Ein weiteres Mittel zur Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit oder Verdienstmöglichkeit bei der Einzelreise liegt in der Einteilung der Güter nach Tarifklassen mit entsprechend abgestuften Abgabesätzen. Die Berechtigung der Klassenbildung ergibt sich aus allgemein wirtschaftlichen und auch aus wirtschaftlich-finanziellen Erwägungen. Die wirtschaftliche Tatsache, daß weder die Steigerung des Wertes der Güter durch ihre Beförderung auf der Wasserstraße noch der Frachtverdienst des Schiffers aus dieser Beförderung bei allen Güterarten gleich ist, nötigt zu unterschiedlicher Behandlung der letzteren. Diese unterschiedliche Behandlung ist auch insofern gerechtfertigt und zweckmäßig, als der im allgemeinen einträglichere Verkehr mit hochwertigen Gütern auf manchen Wasserstraßen überwiegend in den Händen der größeren Reedereien liegt, während die Kleinschiffer mehr auf die Verfrachtung geringwertiger Massengüter in ganzen Schiffsladungen angewiesen sind. Die kaufmännisch betriebenen größeren Reedereien pflegen ihrerseits Frachttarife herauszugeben, welche ebenfalls eine größere Zahl von Güterklassen mit verschiedenen Frachtsätzen enthalten. Da die Abgaben in ihrer Eigenschaft als Beiträge zur Unterhaltung des Verkehrsweges, volkswirtschaftlich betrachtet, lediglich Bestandteile der Gesamtaufwendungen für die Güterbewegung sind, so ist es nur zweckmäßig und folgerichtig, sie ebenso nach Güterarten zu staffeln, wie es mit den eigentlichen Frachten geschieht[1].

Die praktische Bedeutung der Klassenbildung vom Standpunkte der Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit tritt deutlich in die Erscheinung, wenn man sich die Folgen der gleichmäßigen Bemessung der Schiffahrtsabgaben für alle Güter vergegenwärtigt. Wenn sie so niedrig gehalten werden, daß sie von jedem Transportgegenstande, auch von dem wenigst belastungsfähigen Massengute, getragen werden können, so muß die den übrigen Güterarten innewohnende größere Belastungsfähigkeit unausgenutzt bleiben; und wenn an Stelle eines Mindestsatzes ein der mittleren Belastungsfähigkeit entsprechender Durchschnittssatz gewählt würde, so wäre der

[1] Der Frachttarif einer Berliner Reedereifirma von 1900 für die Fahrt zwischen Berlin und Hamburg enthält z. B. acht Normaltarifklassen zu 0,35, 0,40, 0,50, 0,60, 0,70, 0,80, 0,90 und 1 Mk. für 100 kg.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Fehler der ungenügenden Ausnutzung für einen Teil der Güter nur abgeschwächt, nicht vermieden, während ein anderer Teil überlastet werden müßte. Die an sich wünschenswerte Anpassung an die individuelle Leistungsfähigkeit und Verdienstmöglichkeit wird natürlich um so vollkommener sein, je größer die Zahl der Güterklassen ist. Nach dem bis 1903 auf den märkischen Wasserstraßen geltenden Tarife hatten die Schiffsgüter tatsächlich etwa 8 und 4 Pfg. an jeder Hebestelle zu entrichten. Es gab aber unter denjenigen Gütern, welche nach diesem System in die 4 Pfennigklasse verwiesen werden mußten, weil sie 8 Pfg. nicht tragen konnten, eine erhebliche Menge von solchen, die sehr wohl zu einer Belastung mit 6 Pfg. sich eigneten; ebenso wie unter der 8 Pfennigklasse sich zahlreiche Güter befanden, die unbedenklich mit einem höheren Satze belegt werden konnten. Deshalb ist auch bei der Einführung von Ladungstarifen für die preußischen Binnenwasserstraßen die Zahl der Güterklassen fast überall von 2 auf 4 erhöht worden [1]. Auf nichtpreußischen Binnenwasserstraßen ist die Zahl der Tarifklassen oft sehr viel größer. In England hat man 8, in Frankreich auf dem Sambre—Oise- und dem Ourcqkanal 6, auf den Kanälen von St. Dénis und St. Martin 5, auf dem Kanal von St. Dizier 4 Klassen.

Die Abstufung der Abgaben nach einer entsprechenden Anzahl von Güterklassen bietet die Möglichkeit, diejenige Summe staatlicher Aufwendungen für eine Wasserstraße oder einen Hafen, deren Erstattung in Abgabenform von der Schiffahrt verlangt werden soll, in möglichst schonender Weise aufzubringen und in wirtschaftlich richtiger Weise auf die einzelnen Verkehrserscheinungen zu verteilen. Der Unterschied zwischen einer Schiffahrtsabgabe mit und ohne Klassenbildung ist in gewissem Sinne vergleichbar dem in der Personalbesteuerung bestehenden Unterschiede zwischen Einkommen- und Kopfsteuer. Wie weit man bei der Aufstellung der einzelnen Abgabetarife mit der Zahl der Klassen gehen will, ist eine praktische Frage, deren Beantwortung von der Art des Verkehrs und von der Rücksicht auf die Gestaltung des Erhebungsdienstes abhängig gemacht werden muß.

Von den Ladungstarifen für preußische Binnenwasserstraßen hat nur einer keine Klasseneinteilung, nämlich der dem reichsländischen Tarif angepaßte für die kanalisierte Saar, wo tatsächlich fast nur solche Massengüter gefahren werden, die in allen übrigen Tarifen der untersten Klasse angehören.

Auch die Hafenabgaben für die preußische Binnenschiffahrt sind, soweit sie von der Ladung erhoben werden, in der Regel nach Güterklassen ge-

[1] Das gilt auch für den Dortmund—Emskanal, der vordem einen dreiklassigen Tarif hatte, seit 1904. Nur die kanalisierte Fulda hat vorläufig zwei Güterklassen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

staffelt. Es gibt insbesondere in den Häfen Ruhrort 2, Duisburg 4, Cöln 5, Düsseldorf 7 und in den Häfen des Dortmund—Emskanals 4 Güterklassen für Ufergeld.

In der Seeschiffahrt ist das Güterklassensystem fast allgemein in der Weise durchgeführt, daß diejenigen Fahrzeuge einen — in der Regel auf die Hälfte — ermäßigten Abgabensatz vom Raumgehalt bezahlen, deren Ladung aus gewissen, weniger wertvollen und dem Reeder erfahrungsmäßig geringeren Frachtgewinn bringenden Massengütern besteht. Das Verzeichnis dieser Massengüter ist nicht für alle Häfen und Wasserstraßen völlig übereinstimmend. Früher bedingte jede, wenn auch noch so geringfügige Beiladung von Gütern der Normalklasse oder höheren Tarifklasse die Anwendung der höheren Einheitssätze auf den ganzen Raumgehalt des Fahrzeuges. Da hierdurch unter Umständen gewisse Härten entstehen können, wurde neuerdings eine Beiladung von 1/20 an Normalgütern in den preußischen Häfen ohne Anwendung der höheren Tarifsätze gestattet; diesem Vorgange hat sich Lübeck angeschlossen.

Während in den Raumgehaltstarifen für die Seeschiffahrt nur 2 Güterklassen unterschieden werden, ist deren Zahl in den das Ladungsgewicht berücksichtigenden Tarifen höher. Sie beträgt für die Seewasserstraße Königsberg—Pillau 3 und für die Unterweser zwischen Bremen und Bremerhafen 7. Es ist von Interesse, daß der Kaufmannsstaat Bremen in der Ausbildung des Güterklassensystems, also in der Individualisierung der Schiffahrtsabgaben nach der Verdienstmöglichkeit bei den einzelnen Reisen, bedeutend weitergegangen ist als die preußische Regierung. Auch bei einigen Seehäfen ist das System der Güterklassifikation in den Tarifen durchgeführt; in besonders weitgehendem Maße für den Stettiner Hafen, wo eine große Mannigfaltigkeit der Einheitssätze für das sogenannte Bohlwerksgeld besteht. Nach dem Hafengeldtarif für Königsberg wird ein Ufergeld mit 3 Güterklassen erhoben, und dasselbe gilt für den Hafentarif von Emden.

Die Gesichtspunkte für die Verteilung der Güter auf die einzelnen Tarifklassen sind keineswegs, wie Gothein in seinem Mannheimer Vortrage vom 16. Februar 1907 irrtümlich annimmt, aus den Unterschieden im Werte der Ladung zu entnehmen[1]. Der Wertmaßstab ist weder bei den bestehenden Tarifen ausschlaggebend gewesen, noch wird er es bei künftigen Tarifen sein. Die Gruppierung der Güter kann nur nach dem Grundsatze

[1] Gothein sagt dort (S. 42): „Die Bemessung der Gebühr, so wünscht man es ja, soll sich nach dem Werte der Ladung richten." Er knüpft daran die selbstverständliche Bemerkung: „Das ist zwar ein Maßstab, der allen Wertzöllen und Werttarifen zugrunde gelegt wird" usw.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und mit dem Ziele vorgenommen werden, daß die Güter je nach der Wertsteigerung, die ihnen durch Überwindung von Entfernungsunterschieden zuteil wird, mit höheren oder niedrigeren Abgabensätzen bedacht werden. Demgemäß ist bei Binnenschiffahrtstarifen in erster Reihe auf den Wettbewerb der Eisenbahnen und die Höhe der Bahnfrachten Rücksicht zu nehmen. Denn hier findet der wirtschaftliche Vorteil des Wasserweges in dem Zahlenverhältnis zwischen Eisenbahn- und Schiffsfrachten seinen Ausdruck. Wie wenig das Wertverhältnis für die Bildung der preußischen Binnenschiffahrtstarife maßgebend gewesen ist, mag an einem Beispiel erläutert werden: Getreide zahlt überall die höchsten Abgabensätze, weil es auf der Eisenbahn nach Spezialtarif I verfrachtet wird und infolgedessen auf der Wasserstraße einen sehr großen Frachtvorteil erzielt. Dagegen befindet sich Chilisalpeter, ein wichtiger Hilfsstoff des Getreidebaues, dessen Wert für die Gewichtseinheit den des Getreides übersteigt, in der niedrigsten Tarifklasse für Schiffahrtsabgaben; denn er wird auf der Eisenbahn für landwirtschaftliche Zwecke zu einem Satze gefahren, der um 20 vom Hundert hinter Spezialtarif III zurückbleibt.

Bei den Seewasserstraßen und Seehäfen liegt der Schwerpunkt mehr auf der allgemeinen Frachtempfindlichkeit der einzelnen Güter und auf dem Wettbewerbe mit anderen, namentlich auch ausländischen, Wasserstraßen und Häfen; dieser Wettbewerb macht sich nicht immer für alle Güter gleichmäßig fühlbar.

Im übrigen lassen sich theoretische Gesichtspunkte für die Einteilung der Güter in Tarifklassen ebensowenig wie für die entsprechende Staffelung der Einheitssätze aufstellen, weil es sich hierbei um Fragen handelt, die im wesentlichen nach praktischen Erwägungen von Fall zu Fall entschieden werden müssen.

Auf dem Grundsatze der Leistung nach Leistungsfähigkeit beruht auch die Belastung der mit dem Vorschleuserecht ausgestatteten Fahrzeuge mit höheren Abgaben; auf den märkischen Wasserstraßen haben sie einen Zuschlag von 50 vom Hundert zur gewöhnlichen Gebühr zu zahlen. Diese Zuschläge sind dadurch gerechtfertigt, daß die vorschleusenden Fahrzeuge rascher befördert werden, eine größere Zahl von Reisen im Jahre machen und deshalb mehr einbringen als andere.

Eine eigenartige und für den gegebenen Fall sehr wirksame Methode zur möglichst vollständigen Anpassung der Abgabe an die besondere Leistungsfähigkeit — an den Verdienst aus der einzelnen Schiffsreise — liegt dem Abgabentarif für den Fischereihafen in Geestemünde zugrunde. Dort ist nämlich die Höhe der Abgabe nicht nach dem Gewicht der, fast aus-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schließlich aus Fischen bestehenden, Ladung, sondern in Prozenten des Versteigerungserlöses bemessen. Es ist das ein Verfahren, das der Natur der Sache nach nur für einen Fischereihafen und auch da nur unter der Voraussetzung möglich ist, daß alle angebrachten Fänge, wie es in Geestemünde vorgeschrieben ist, unter öffentlicher Kontrolle versteigert werden. Die Abgabe richtet sich hier also nach dem Bruttogewinn einer jeden Fangreise.

Dasselbe System der prozentualen Belastung der Bruttoeinnahmen durch Schiffahrtsabgaben findet sich in Ungarn, wo nach den Gesetzen vom 6. Mai 1875, 23. Dezember 1880 und 2. April 1887 die Güter- und Personenbeförderung auf Wasserstraßen einer sogenannten „Transportsteuer" unterliegt, die nach wiederholten Erhöhungen jetzt für Personen- und Reisegepäck 18, für Eilgüter 7 und für gewöhnliche Frachtgüter 5 vom Hundert der Beförderungspreise beträgt und dem ungarischen Staate im Jahre 1903 eine Einnahme von 633 000 Kronen brachte[1]. Die zwischen dem ungarischen Staate und den Schiffahrtsbeteiligten streitige Frage, ob es sich dabei um eine Schiffahrtsabgabe im eigentlichen Sinne oder um eine gewerbliche Besteuerung handelt, kann hier, im Zusammenhange einer lediglich wirtschaftlichen Erörterung, dahin gestellt bleiben. Jedenfalls hat diese Art der Belastung der Schiffahrt mit öffentlichen Abgaben den Vorzug, sich der Leistungsfähigkeit der Schiffahrt besonders nahe anzupassen, indem sie — ebenso wie jene Hafenabgabe in Geestemünde — nicht nur auf die Verdienstmöglichkeit, sondern auf den tatsächlichen Verdienst, wenn auch Rohverdienst, bezogen ist. Die beiden letzten Fälle zeigen demnach das Prinzip der Bemessung von Schiffahrtsabgaben nach der Leistungsfähigkeit — im Gegensatz zum Gebührenprinzip — in seiner weitesten Anwendung.

---

[1] Außerdem wird noch ein Stempel von Fahrkarten und Frachtbriefen erhoben, der 1903 in Ungarn 87 000 Kronen abwarf. Von den Schiffahrtsbeteiligten wurde diese Abgabe seit jeher als gegen den Pariser Frieden vom 30. März 1856 und die Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1858 verstoßend angefochten, während Regierung und Volksvertretung an der völkerrechtlichen Zulässigkeit der „Transportsteuer" festhielten. Die Verbotsvorschrift jener beiden Vertragsinstrumente gegen aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation ist fast wörtlich mit der entsprechenden Bestimmung der Rheinschiffahrtsakte und inhaltlich mit dem deutsch-österreichischen Elbzollvertrage vom 22. Juni 1870 identisch. Die letztere Identität ist bezeugt durch die Denkschrift zum Entwurf einer revidierten Elbschiffahrtsakte vom 7. März 1880. Aktenstücke des Deutschen Reichstages 1880 Nr. 95. Die Fassung der Rheinschiffahrtsakte sollte damals in den Text der neuen Elbschiffahrtsakte ohne Änderung des Rechtsinhalts der letzteren übernommen werden. Vgl. Bd. I S. 19 und Bd. II S. 4 u. 5.

Dem Vernehmen nach soll die ungarische Transportsteuer anläßlich des neuesten Ausgleiches der beiden Reichshälften aufgehoben werden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Bei den Flößereiabgaben tritt die Durchkreuzung des Gebührenprinzips durch das Prinzip der Leistungsfähigkeit darin zutage, daß Balken und vierkantig beschlagene Hölzer auf den preußischen Binnenwasserstraßen höher belastet sind als Rundholz.

§ 5. Sonstige Gesichtspunkte für die Bemessung der Schiffahrtsabgaben.

Außer den bisher erörterten Grundsätzen: Leistung nach Gegenleistung und Leistung nach Leistungsfähigkeit: kommen noch eine Reihe von anderen wirtschaftlichen Momenten bei der Gestaltung von Abgabetarifen zur Geltung. Sie sind so mannigfaltig und verschieden, daß ihre vollständige Darlegung zu weit führen würde, zumal es sich dabei vielfach um Berücksichtigung von lokalen und regionalen Verhältnissen ohne allgemeineres Interesse handelt. In einzelnen Fällen sind Abgaben auf Wasserstraßen und in Häfen nach der Fahrtrichtung verschieden bemessen. Der Tarif für die Seeschiffahrtsabgaben auf der Unterweserstrecke zwischen Bremen und Bremerhaven unterscheidet bei gewissen Gütern zwischen Bergfahrt und Talfahrt. Dieselbe Unterscheidung wurde bis 1867 bei den Rheinzöllen gemacht und war damals mit der Benutzung des Leinpfades bei der Bergfahrt und seiner Nichtbenutzung bei der Talreise begründet. Die gleiche Tarifbildung bestand bis vor nicht langer Zeit noch für die Saale und den Klodnitzkanal. Die verschiedene Bemessung der Abgaben für ankommende und abgehende Güter kommt ferner in einigen Hafentarifen vor[1].

Aus verkehrspolitischen Rücksichten sind die Schiffahrtsabgaben auf den Wasserstraßen Hamburg—Rathenow—Berlin—Fürstenberg—Breslau—Cosel und Stettin—Breslau—Cosel für den Durchgangsverkehr zwischen deutschen Seehäfen und Österreich—Ungarn auf die Hälfte der normalen Sätze ermäßigt, um der sehr viel weniger leistungsfähigen Oder den Wettbewerb mit der überlegenen und überdies abgabefreien Elbwasserstraße für die Vermittelung dieses Verkehrs nicht allzusehr zu erschweren. Es sind ferner nach Analogie der Eisenbahnausfuhrtarife ermäßigte Abgabensätze auf dem Dortmund—Emskanal bewilligt worden, um gewissen Transporten nach überseeischen Bestimmungsorten die Benutzung des Kanals und des Emder Hafens zu ermöglichen.

In einigen Fällen sind besondere Ermäßigungen bewilligt für solche Fahrzeuge oder Schiffahrtsunternehmungen, welche gewisse Schiffahrtsanstalten

[1] Vgl. S. 92, wo dieses Moment bereits in anderem Zusammenhange erwähnt worden ist.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

besonders häufig oder regelmäßig benutzen. Beispiele hierfür finden sich in dem Lübecker Hafentarif, welcher ein zweimal ein- und ausgelaufenes Schiff in demselben Kalendermonat vom Hafengelde für weiteres Ein- und Auslaufen befreit, und in dem Abgabentarif für den Emder Hafen, welcher die Abgabe für Reedereien mit größeren Schiffsräumen verbilligt. Wenn der durch eine Reederei dem Hafen zugeführte Gesamtraumgehalt in einem Jahre 50 000 cbm übersteigt, so ermäßigt sich die Abgabe für die überschießenden Kubikmeter auf 1/4. Für den Verkehr mit europäischen und Mittelmeerhäfen beginnt diese Vergünstigung schon bei 20 000 cbm. Es kommt hier also nicht auf die Identität des Fahrzeuges und auch nicht einmal auf dessen Eigentumsverhältnisse, sondern nur darauf an, daß es für Rechnung derselben Reederei den Hafen anläuft. Der Zweck ist in der Lübecker und Emder Tarifvorschrift der gleiche; es soll ein Anreiz zur häufigen Benutzung des Hafens gegeben und die Errichtung regelmäßiger Schiffsverbindungen begünstigt werden. Dem Grundsatze von Leistung und Gegenleistung entspricht eine solche Bemessung der Schiffsabgaben nicht, aber sie ist unter Umständen verkehrspolitisch und kaufmännisch richtig.

Anderseits kann es unter Umständen zweckmäßig oder notwendig sein, durch die Bemessung der Schiffahrtsabgaben den Verkehr in dem Sinne zu regeln, daß er die Schiffahrtsanstalten nicht in unzweckmäßiger und unwirtschaftlicher Weise beansprucht. Ein Beispiel hierfür ist die verhältnismäßig hohe Tarifierung der Gondeln und Sportboote auf den märkischen Wasserstraßen. Sie ist nicht auf die Erzielung von Einnahmen, sondern lediglich darauf berechnet, die durch Frachtschiffahrt außerordentlich stark beanspruchten Schleusen vor weiterer Belastung durch den, in der Nähe der Hauptstadt Berlin stattfindenden lebhaften Vergnügungsverkehr zu schützen. Ohne diesen Schutz würde die gewerblich betriebene Schiffahrt noch längere Wartezeiten an den Schleusen haben als sie jetzt schon ertragen muß[1]. Ein anderes Beispiel ist der auf regelmäßige Evakuierung berechnete Tarif für den Holzhafen in Brahemünde.

§ 6. Befreiungen.

Nicht alle Fahrzeuge und Schiffsgüter werden auf Wasserstraßen und in Häfen zu den Schiffahrtsabgaben herangezogen. Sie genießen zum Teil das Privilegium der Abgabenfreiheit. In einer Reihe von Fällen wird dieses Privilegium aus dem Gebührenprinzip hergeleitet und gerechtfertigt,

[1] Um die berechtigten Sportinteressen zu wahren, sind in geeigneten Fällen Ausnahmen bewilligt worden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

während es in anderen Fällen ihm widerspricht und durch sonstige Rücksichten wirtschaftlichen oder staatlichen Ursprunges begründet ist.

Die erstere Gruppe von Fällen umfaßt die Befreiungen kleiner Fahrzeuge, von welchen angenommen wird, daß sie auf natürlichen Wasserstraßen auch ohne deren tatsächlich erfolgte Verbesserung mit genügender Sicherheit und Regelmäßigkeit verkehren könnten, und daß sie für ihre Zwecke und Verkehrsbedürfnisse des tatsächlich erfolgten Ausbaues natürlicher Häfen nicht bedurft hätten. Hierher gehört die Freilassung der Schiffe bis zu 200 t Tragfähigkeit von der Abgabe auf dem kanalisierten Main, bis zu 200 cbm Nettoraumgehalt von dem Feuer- und Bakengelde auf der Außen- und Unterweser, bis zu 300 cbm Nettoraumgehalt von der Unterweserkorrektionsabgabe und von der Abgabe für den Seeweg zwischen Königsberg und Pillau und bis zu 382 cbm Nettoraumgehalt von der hamburgischen Elbschiffahrtsabgabe. Ebenso pflegen die ganz kleinen Schiffe von Hafenabgaben, in den Seehäfen wenigstens, befreit zu sein [1].

Dieser tarifarische Gesichtspunkt ist jedoch keineswegs allgemein und folgerichtig durchgeführt. Auf der großen Mehrzahl der verbesserten natürlichen Wasserstraßen sind alle Schiffe, gleichviel ob sie vor der Verbesserung verkehren konnten und verkehrt haben oder nicht, den Schiffahrtsabgaben unterworfen. Das gilt in der Binnenschiffahrt von der kanalisierten Saar, Ems, Fulda, Saale, Havel, Spree, Dahme, Oder, Netze und Brahe, sowie von den regulierten Wasserstraßen des Beetz—Riewendtsees, der Emster, Ücker, Netze und Deime; ferner in der Seeschiffahrt von der Schlei [2] und den Wasserstraßen über das Stettiner und das Frische Haff. Auch die Abgabenbefreiungen in den natürlichen Häfen erstrecken sich nicht entfernt bis zur Größe derjenigen Fahrzeuge, die auch ohne künstliche Verbesserungen ein- und auslaufen könnten.

Die Begründung oder Erklärung dieses Zustandes ergibt sich aus dem Umstande, daß Verbesserungen von Wasserstraßen und Häfen keineswegs nur denjenigen Schiffen zugute kommen, welche vorher dort nicht fahren oder sich aufhalten konnten, sondern auch den früher schon verkehrsfähig gewesenen. Vielfach liegt auf Wasserstraßen mit wechselnden Wasserständen ein Vorteil für diese kleineren Fahrzeuge darin, daß sie ihre Tragfähigkeit fortan besser und gleichmäßiger, für einen längeren Teil des Jahres oder

[1] Die Befreiungsgrenze ist z. B. in Stettin, Swinemünde, Danzig und Elbing 4, in Emden 5, in Königsberg 20 cbm.

[2] Die Befreiungsgrenze von 12 cbm für die Schleiwasserstraße ist zu niedrig, als daß sie durch die Annahme erklärt werden könnte, die Schlei wäre erst durch die Fürsorge des Staates für größere Fahrzeuge zugänglich geworden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

auch ohne alle Unterbrechung ausnutzen können. Das größte deutsche Rheinschiff hatte im Jahre 1830 eine Tragfähigkeit von 200 t. Der Durchschnitt der Rheinschiffe war noch lange Zeit nachher unter diesem Maße. Die bei den Rheinzollämtern geführte, die abgefertigten Schiffe nach 12 Größenklassen unterscheidende Statistik ergibt für 1861, daß

in	Mannheim	von	5 527	Schiffen nur	881
„	Mainz	„	18 294	„ „	2 484
„	Caub	„	12 955	„ „	2 730
„	Coblenz	„	29 283	„ „	3 190
„	Emmerich	„	14 780	„ „	1 944

eine Tragfähigkeit von 200 t und darüber besaßen. Im Jahre 1872 betrug die Durchschnittstragfähigkeit aller in Mainz, Coblenz, Cöln und Ruhrort geeichten Schiffe nur 201 t, im nächsten Jahre sogar nur 165 t.

Das größte, auf einer Wasserstraße vorkommende Schiff ist keineswegs immer dasjenige, welches am zweckmäßigsten und vorteilhaftesten ausgenutzt werden kann. Der Durchschnitt der Rheinschiffe war im Jahre 1830 bedeutend weniger tragfähig als 200 t und deshalb hat die Verbesserung der Fahrtiefe auch einem großen Teile dieser kleineren Schiffe erheblichen Nutzen gebracht. Dabei ist ferner auch zu berücksichtigen, daß die Verbesserung einer natürlichen Wasserstraße keineswegs ausschließlich in ihrer Vertiefung, sondern zu einem sehr wesentlichen Teile auch in ihrer Begradigung, Gefällausgleichung und Bezeichnung — Betonnung, Bebakung und Beleuchtung — besteht; es sind das Maßregeln, die auch den kleineren Fahrzeugen in schiffahrtstechnischer Beziehung zugute kommen.

Es ist ferner geltend gemacht worden, daß der Nutzen einer Fahrwasser- oder Hafenverbesserung für die bestehende Schiffahrt nicht nur vom schiffahrtstechnischen, sondern auch vom allgemein wirtschaftlichen Standpunkte zu beurteilen sei. Da die von solchen Verbesserungen zu erwartende Entwicklung des Handels, der Hervorbringung und des Verbrauches die Nachfrage nach Schiffsraum im ganzen zu steigern pflege, so habe auch der früher vorhandene Schiffspark mittelbare Vorteile von den inbetracht kommenden Bauten oder sonstigen Anstalten. Für viele Fälle ist diese Auffassung sicherlich zutreffend[1].

---

[1] Als es sich im Jahre 1900 um die Aufstellung des Tarifs für die vertiefte Seewasserstraße zwischen Stettin und Swinemünde handelte, wollten die Ältesten der Stettiner Kaufmannschaft alle, auch die kleinsten Fahrzeuge, welche der geschaffenen Mehrtiefe nicht bedurft hätten, zur Kostendeckung durch Schiffahrtsabgaben heranziehen, und zwar aus einem zweifachen Grunde. Erstens deshalb, weil die Vorteile

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Eine Reihe von weiteren Befreiungen kennzeichnet sich als Durchbrechung des Gebührenprinzips. In den meisten Fällen beruht die Befreiung ebenso wie die Ermäßigung auf der Berücksichtigung des Momentes der Leistungsfähigkeit oder Verdienstmöglichkeit. In fast allen fiskalischen Seehäfen sind die Fischereifahrzeuge mit Rücksicht auf die schwierige Lage des Fischereigewerbes abgabenfrei gelassen, wobei allerdings auch der Wunsch nach positiver Förderung dieses für den Ersatz der Kriegsmarine besonders wichtigen Berufes mitbestimmend ist. Die kommunalen Häfen gewähren den Fischereifahrzeugen in der Regel keine Abgabenfreiheit.

Ferner bleiben in Seehäfen allgemein abgabefrei die weder löschenden noch ladenden Schiffe, welche vergeblich Ladung gesucht haben oder nur deshalb in den Hafen eingelaufen sind, weil sie Weisungen für die Fortsetzungen der Reise erwarteten oder durch Gefahren oder Beschädigungen oder sonstige Notfälle an der Erreichung ihres eigentlichen Reisezieles gehindert waren. Der gemeinsame Grund der Befreiung ist hier der Mangel eines Verdienstes oder einer Verdienstmöglichkeit aus dem Hafenaufenthalte. Der Nothafenfall wird in der Seeschiffahrt hinsichtlich der Schiffahrtsabgaben wesentlich anders behandelt wie in der Binnenschiffahrt, wo in den Schutzhäfen regelmäßig Abgaben erhoben werden.

Daß die Fahrzeuge und Güter des Staates auf seinen Wasserstraßen und in seinen Häfen abgabefrei bleiben, ist selbstverständlich. Dagegen ist die Abgabenfreiheit des Königs[1] und des Reiches bei Benutzung der staatlichen Schiffahrtsanstalten ebenso wie die Abgabenfreiheit des Königs, des Staates und des Reiches bei der Benutzung nicht staatlicher Schiffahrtsanstalten eine auf staatsrechtlichen Verhältnissen beruhende Abweichung von dem Grundsatze der Leistung und Gegenleistung. Die Abgabenfreiheit des Staates in kommunalen Häfen ist zuweilen beschränkt auf Fahrzeuge und Güter, die der Wasserbauverwaltung gehören oder für deren Rechnung befördert werden.

Der Verkehr von Seeschiffen unter 200 cbm Nettoraumgehalt mit Teilladungen bis zu einem Viertel ist in preußischen Häfen abgabenfrei gelassen, um der Kleinschiffahrt hierdurch eine Unterstützung zuzuwenden.

Unter den sonst vorkommenden Befreiungen von Schiffahrtsabgaben im engeren Sinne hat nur noch diejenige der Schleppdampfer und der

der Begradigung und Beleuchtung des Fahrwassers auch ihnen zugute kämen, und zweitens mit Rücksicht darauf, „daß den kleineren Schiffen aus der Gesamtanlage, sofern dieselbe durch Steigerung des Verkehrs unsere Hoffnungen erfüllt, durch vermehrte Frachtgelegenheit ein indirekter Nutzen erwächst."

[1] Vgl. Preußisches Landrecht Teil II Tit. 15 § 104.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Leichterschiffe ein gewisses allgemeines Interesse. Die Schleppdampfer mit Anhang hat man auf allen Binnenwasserstraßen frei gelassen, weil sie nur als außerhalb des Schiffskörpers tätige Bewegungsmaschinen angesehen wurden; auf dem Main sind sie auch ohne Anhang abgabenfrei. Schleppdampfer in Häfen sind befreit, weil sie als notwendige Hilfsmittel des Hafenbetriebes gelten, insofern sie die örtlichen Schiffsbewegungen im Hafengebiet ermöglichen und hier ähnliche Dienste leisten, wie sie bei einer Eisenbahn durch das Rangieren bedingt sind.

Die Befreiung der Leichter in Seehäfen hat der Natur der Sache nach nur Bedeutung für die vom Raumgehalt oder der Tragfähigkeit zu entrichtenden Abgaben. Ihre Berechtigung ergibt sich daraus, daß die gleichzeitige Heranziehung des Seeschiffes und des Leichters, durch den die Ladung des ersteren eingenommen oder gelöscht werden muß, eine doppolte Belastung der Schiffsgüter zur Folge haben und größere Seefahrzeuge von der Benutzung des Hafens abschrecken würde. Auch diese Befreiung ist eine Durchbrechung des Gebührenprinzips, denn offenbar werden durch diejenigen Seeschiffe, welche sich eines Leichters bedienen müssen, weil sie nicht an den Kai kommen können, die Hafengewässer stärker beansprucht als durch andere Fahrzeuge.

In den Tarifen für Lagergelder ist die Lagerung für ganz kurze Fristen zuweilen von Abgaben befreit.

C. Räumliche und zeitliche Begrenzung des Gegenstandes der Abgabenerhebung.

§ 7. Das räumliche Moment.

Gegenstände oder Substrate der Erhebung von Schiffahrtsabgaben sind Wasserstraßen und Häfen. Es kann im einzelnen zweifelhaft sein und ist oft streitig geworden, welche Schiffahrtswege oder zusammenhängende Gruppen von Schiffahrtswegen als Einheiten für die Bemessung von Befahrungsabgaben gelten sollen, und welche Wasserflächen oder Schiffahrtsanstalten am Lande als Einheiten für die Bemessung von Hafengeldern anzusehen sind. Die Frage ist von erheblicher praktischer Bedeutung sowohl für die finanziellen Interessen als auch für diejenigen des Verkehrs. Da die Abgaben die Selbstkosten nicht übersteigen dürfen und diese nicht nur für die einzelnen Glieder eines zusammenhängenden Wasserstraßensystems, sondern auch für einzelne Abschnitte derselben Wasserstraße sehr verschieden sind, so werden bei enger Begrenzung des Gegenstandes der Abgabenerhebung die Einheitssätze der Schiffahrtsabgaben häufiger und auf kürzere Entfernung wechseln.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Es müßten beispielsweise innerhalb der märkischen Wasserstraßen besondere Tarife gelten für Havel, Spree, Dahme, Oder—Spreekanal, Finowkanal und eine ganze Reihe von anderen, teils künstlichen, teils natürlichen Wasserstraßen. Es wäre ein Zufall, wenn bei diesen Sondertarifen oder bei einer größeren Zahl von ihnen übereinstimmende Abgabensätze aus der Selbstkostenrechnung und der Verteilung des Aufwandes auf die Verkehrsmenge sich ergeben sollten; wahrscheinlich ist es nicht. Für den Verkehr wäre diese Mannigfaltigkeit der Tarife in einem zusammenhängenden Netze von Wasserstraßen unerwünscht. Aber auch die finanzielle Ergiebigkeit der Sondertarife für einzelne Wasserstraßen oder Teile von Wasserstraßen wäre geringer wie die eines Einheitstarifes für das Gesamtnetz, weil bei der Selbstkostenrechnung für das letztere die kostspieligeren und wohlfeileren, die frequenten und weniger frequenten Strecken sich ausgleichen.

Wer als Substrate der Abgabenerhebung auf kanalisierten Wasserstraßen nur die Schleusen ansieht, müßte folgerichtig auch für jede dieser Schiffahrtsanstalten einen besonderen, nach Selbstkosten und Verkehr gebildeten Tarif verlangen.

Tatsächlich ist nicht in dieser Weise vorgegangen worden, sondern man hat die Tarife im allgemeinen für größere, zusammenhängende Verkehrslinien einheitlich gebildet. Allerdings hat die geschichtliche Entwicklung es mit sich gebracht, daß nicht alle natürlichen Wasserstraßen bisher hinsichtlich der Bemessung der Schiffahrtsabgaben als Einheiten behandelt worden sind. Die Netze untersteht auf drei verschiedenen Abschnitten, die zu verschiedenen Zeiten nach und nach kanalisiert und reguliert sind, drei verschiedenen Tarifen mit abweichenden Einheitssätzen. Der aus mehreren natürlichen Wasserstraßen und einem Kanal bestehende Schiffahrtsweg zwischen Oder und Weichsel steht ebenfalls unter drei Tarifen, ebenso wie zwischen der kanalisierten oberen Oder und dem unmittelbar anschließenden Klodnitzkanal keine Tarifeinheit besteht. Dagegen sind die märkischen Wasserstraßen seit der Aufhebung der Binnenzölle im Jahre 1816 stets als einheitlicher und zusammenhängender Gegenstand der Abgabenerhebung behandelt worden; gelegentliche Versuche von beteiligter Seite, behufs Erlangung niedrigerer Abgabensätze auf einzelnen Strecken mit besonders geringen Selbstkosten diese Einheit zu durchbrechen, haben keinen Erfolg gehabt.

Es kann hier dahingestellt bleiben, inwieweit es möglich und zweckmäßig wäre, einen Teil der jetzt noch tarifarisch selbständigen Wasserstraßen unter einander zu größeren Einheiten hinsichtlich der Bemessung der Schiffahrtsabgaben zu verschmelzen. Es spielt hierbei außer wirtschaftlichen Momenten auch die Frage des Tarifsystems und Erhebungsverfahrens eine wesentliche

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Rolle; durch den Übergang zur tonnenkilometrischen Erhebung oder vielmehr durch deren Verallgemeinerung würde eine solche Verschmelzung wesentlich erleichtert werden.

Jedenfalls ist die Behandlung sämtlicher Binnenwasserstraßen des preußischen Staates als einheitliche Grundlage für die Bemessung der Schiffahrtsabgaben kaum in Aussicht zu nehmen, solange das sogenannte Wasserstraßennetz in seinem gegenwärtigen sehr fragmentarischen Zustande verbleibt; auch durch den Rhein—Hannoverkanal wird dieser Zustand nicht wesentlich geändert werden.

Gegen die einheitliche und gleichmäßige Tarifierung der Abgaben für alle Wasserstraßen hat schon der Finanzminister Miquel sich im preußischen Abgeordnetenhauses am 23. Mai 1894[1] ausgesprochen, obwohl vom finanziellen Standpunkte aus diese Art der Bemessung der Schiffahrtsabgaben am vorteilhaftesten sein würde. Aber auch der bekannte § 19 des preußischen Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 scheint eine solche Regelung nicht im Auge zu haben. Sein Wortlaut

> „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 gemacht hat."

deutet eher darauf hin, daß eine nach Flüssen oder Flußgebieten gesonderte Bemessung der Abgaben auf der reichsverfassungsmäßigen Grundlage der Selbstkostendeckung der Willensmeinung des Gesetzgebers entspricht. Die Zusammenfassung derjenigen Nebenflüsse, deren Fahrwasser zu der gleichen oder annähernd gleichen Leistungsfähigkeit wie das des Hauptstromes ausgebaut ist und infolgedessen den Übergang der Betriebsmittel des Hauptstromes gestattet, mit dem letzteren zu einer wirtschaftlichen Einheit im Sinne der gemeinsamen und ununterschiedenen Selbstkostendeckung durch Schiffahrtsabgaben rechtfertigt sich durch die Natur der Sache und durch das erprobte Vorbild der märkischen Wasserstraßen, in welchen die Havel mit der Spree und Dahme seit langer Zeit zu einer Wirtschafts- und Tarifgemeinschaft vereinigt sind.

Es wäre an sich denkbar, eine solche Gemeinschaft zwischen Hauptstrom

---

[1] Er sagte damals:
„Weiter habe ich mehrfach hervorgehoben, daß ich es für unmöglich halte, diese Gebühren schablonenmäßig für alle Wasserstraßen, welcher Art sie auch seien, nach gleichmäßigen Taxen und gleichmäßigen Grundsätzen zu normieren."
Stenographische Berichte S. 2185.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und Nebenflüssen auch ohne vollständige Ausgleichung oder Vermischung der Ausgaben und Einnahmen etwa in der Weise zu errichten, daß man denjenigen Verkehr, den der Nebenfluß dem Hauptstrom zuführt, und den auf diesen Verkehr entfallenden Anteil an dem Ertrage der Schiffahrtsabgaben des Hauptstromes ermittelt, um dann einen entsprechenden Anteil an den Einnahmen des Hauptstromes dem Konto des Nebenflusses gutzubringen. Der durch diese Gutschrift nicht gedeckte Teil der Selbstkosten des Nebenflusses wäre entweder von dem Nebenflusse durch höhere Bemessung der Schiffahrtsabgaben oder von den beteiligten Staaten, Gemeindeverbänden oder Korporationen in anderer Weise aufzubringen. Der Gedanke einer dergestalt beschränkten Finanzgemeinschaft ist theoretisch beachtenswert und interessant; aber er wird sich kaum ohne sehr arbiträre und willkürliche Schätzungen, die wegen ihrer Unsicherheit zu großen Meinungsverschiedenheiten Anlaß geben müssen, verwirklichen lassen. Außerdem ist doch auch die Frage aufzuwerfen, ob verhältnismäßig geringe Verschiedenheiten in der Bemessung der Schiffahrtsabgaben, die durch eine solche Verselbständigung der Konten des Hauptstromes und der Nebenflüsse etwa sich ergeben könnten, und die an diese Differenzierung sich etwa knüpfenden lokalen oder regionalen Interessen es wirklich wert sind, daß um ihretwillen die an sich wünschenswerte und naturgemäße Einheitlichkeit der Tarifbildung für ein großes, in sich zusammenhängendes und durch die Natur der Dinge aufeinander angewiesenes Verkehrsgebiet zerstört wird.

Im Gegensatz zu den Wasserstraßen, wo es bei der örtlichen Abgrenzung des Gegenstandes der Abgabenerhebung auf die kürzere oder weitere Bemessung von Streckeneinheiten und die Verbindung von Linien zu einem Verkehrsnetze ankommt, handelt es sich bei den Häfen um die Zusammenfassung von örtlich nahe bei einander liegenden Schiffahrtsanstalten, insbesondere von künstlich hergestellten oder verbesserten Schiffsliegeplätzen, Kais, Kranen, Kippern und sonstigen Vorrichtungen zum Löschen und Laden, Gleisanlagen und Lagerflächen zu einer wirtschaftlichen Einheit im Sinne der kollektiven Selbstkostendeckung durch Schiffahrtsabgaben. In der Praxis ist diese Zusammenfassung tatsächlich derart durchgeführt, daß die Selbstkostengrenze nur für die Gesamtheit der Aufwendungen und Erträgnisse des Hafens als maßgebend angesehen wird. Es können also beispielsweise die Überschüsse aus dem Kranbetriebe zur Ausgleichung einer Unterbilanz bei dem Betriebe von Hafengleisen und die Überschüsse aus dem Lagergelde zur Bestreitung der anderweit nicht gedeckten Kosten für die zum Hafen gehörenden Leuchtfeuer dienen. Den Konten der einzelnen Hafenanstalten wird eine selbständige Bedeutung für die Feststellung der Selbstkostengrenze

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nicht zuerkannt; es findet vielmehr eine wechselseitige Ausgleichung zwischen Mehr- und Mindererträgen statt, und die räumliche Begrenzung des Gegenstandes der Abgabenerhebung umfaßt das gesamte Hafengebiet.

Dabei wird keineswegs immer zwischen den im einzelnen Falle benutztn und nicht benutzten Hafenanstalten bei der Gebührenerhebung unterschieden. Die Abgaben sind zuweilen verschieden bemessen, je nachdem ein Schiff an den Kai geht oder nicht, während sie in anderen Fällen den Charakter eines pauschalen Entgeltes für Liegefläche und Kaibenutzung haben. Niemals ist ein Unterschied gemacht zwischen Schiffen, die bei Tage und bei Nacht ein- und auslaufen, obwohl im ersteren Falle die Leuchtfeuer nicht benutzt werden. Auch hierin tritt der pauschale Charakter der zwischen Leistung und Gegenleistung bestehenden Beziehung in die Erscheinung; der Hafen als Gesamtanstalt bildet die Grundlage für die Erhebung und Bemessung der Abgaben.

§ 8. Das zeitliche Moment.

Ebenso wie die räumliche Abgrenzung in der Weise vorgenommen werden muß, daß eine gewisse Gleichmäßigkeit der Tarifbildung für größere Verkehrsgebiete und Schiffahrtsanstalten erzielt wird, so muß auch den zeitlichen Schwankungen in der Bemessung von Schiffahrtsabgaben vorgebeugt werden durch eine solche Gestaltung der Finanzwirtschaft, welche die möglichst langdauernde Beibehaltung unveränderter Abgabensätze für Wasserstraßen und Häfen ermöglicht. Die Sätze müssen deshalb so festgestellt werden, daß sie den Bedürfnissen nicht nur des Augenblicks oder einer kurzen Benutzungsperiode, sondern der gesamten Zukunftsentwicklung, soweit sie im Zeitpunkte der Tarifaufstellung absehbar und mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einzuschätzen ist, finanziell Rechnung tragen. In dieser Weise ist übrigens tatsächlich bisher schon verfahren worden, und zwar nicht nur von staatlichen, sondern auch von Gemeindeverwaltungen. Das dabei entstehende Risiko der vorübergehenden Erhebung von Abgaben über den unmittelbaren Bedarf hinaus fällt praktisch nicht ins Gewicht, sofern die angesammelten Mittel ihrem Zwecke, zur Förderung der Schiffahrtsinteressen zu dienen, erhalten und schließlich zugeführt werden. Solche Überschüsse werden, wenn Anleihen aus früheren Bauten noch zu verzinsen sind, zur verstärkten Tilgung verwendet, anderenfalls als Reservefonds für künftige Neubauten aufbewahrt und unter Umständen auf spätere Anleihen verrechnet. In dieser Weise ist namentlich bei der Ruhrschiffahrtsverwaltung, welche bekanntlich eine Organisation mit in sich abgeschlossener Finanzwirtschaft darstellt, seit jeher verfahren worden. Man hat von Zeit zu Zeit die erforderlichen Bau-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kapitalien durch Anleihen beschafft[1] und diese allmählich aus Einnahmeüberschüssen getilgt, weitere Reineinnahmen zu Verbesserungen und Erweiterungen verwendet und für große Neubauten, die sich aus laufenden Überschüssen nicht allmählich herstellen ließen, Baukapitalien angesammelt. Ein solcher Reservefonds war, als im Jahre 1902 die erste Anleihe für die im Bau befindliche großartige Erweiterung der Hafenanlagen bewilligt wurde, in Höhe von etwa 4 Millionen Mark vorhanden. Diese Art von Finanzwirtschaft ist besonders für einen Hafen, im Gegensatz zu einer Wasserstraße, deshalb gegeben, weil bei dem ersteren das Verbesserungs- oder Neubaubedürfnis mehr stoßweise und zeitlich zusammengedrängt hervortritt wie bei der letzteren. Man kann eine natürliche Wasserstraße eher durch allmähliche, langsam fortschreitende Verbesserungen zu einem höheren Grade von Leistungsfähigkeit bringen, wie einen Hafen; schon deshalb, weil die Erweiterung des letzteren große einmalige Grunderwerbskosten zu erfordern pflegt. Auch bei Gemeindehäfen finden sich übrigens ähnliche Verhältnisse hinsichtlich der Finanzgebarung und der auf ihr beruhenden Bemessung der Schiffahrtsabgaben.

Von abgabepflichtigen Wasserstraßen in Deutschland sind die Ruhr — bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts einer der stärkst befahrenen Flüsse — und die Außenweser hinsichtlich des zeitlichen Ausgleiches bei der Bemessung der Schiffahrtsabgaben nach den hier entwickelten Grundsätzen behandelt worden. Die Ruhr ist seit 1867 abgabefrei und jetzt ohne Verkehr; dagegen ist der Fall der Außenweser noch heute von großer praktischer Bedeutung. Es werden dort die als „Feuer- und Bakengeld" bezeichneten Schiffahrtsabgaben für gemeinsame Rechnung der drei Uferstaaten Bremen, Oldenburg und Preußen erhoben und zur Unterhaltung und Ausgestaltung der Seezeichen, sowie ferner zur Verbesserung des Fahrwassers verwendet. Die Einnahmen übersteigen bei weitem die laufenden Ausgaben, im Jahre 1905 um etwa 900 000 Mk.. Die Überschüsse werden auch hier zu Neubauten verwendet; die Abgaben sind also augenblicklich höher als sie zu sein brauchten, wenn alle Neubauten und Verbesserungen aus Anleihen hergestellt und nur die Zinsen nebst Tilgungsbeiträgen bei der Bemessung der Abgaben zugrunde gelegt würden. Der Reservefonds der Finanzgemeinschaft hatte am 31. Dezember 1905 einen Vermögensbestand von 650 000 Mk.

Diese zeitliche Ausgleichung in der Selbstkosten- und Einnahmerechnung,

---

[1] In den letzten 100 Jahren ist dies viermal, 1819, 1848, 1902 und 1904 geschehen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bei der es vorübergehend vorkommen kann, daß die Gegenwart im Interesse der Zukunft mit höheren Abgaben belastet wird, als sie bei ständiger Anpassung an die wachsenden Bedürfnisse kurzer Perioden erforderlich wären, ist wirtschaftlich richtig und praktisch bewährt. Sie ist übrigens auch mit der Vorschrift in Art. 54 der Reichsverfassung, wonach der Ertrag der Abgaben „die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen darf", und mit den früheren, inhaltlich gleichbedeutenden Vorschriften der Zollvereinsverträge für vereinbar erachtet, jedenfalls niemals aus staatsrechtlichen Gründen beanstandet worden.

Eine ganz ähnliche Einrichtung besteht auf völkerrechtlicher Grundlage in Gestalt der internationalen Schiffahrtskommission für die Donaumündungen und der durch diese Kommission erhobenen Befahrungsabgaben. Nach dem letzten Finanzbericht der Kommission vom 31. Oktober 1906 betrug die Einnahme des damals abgelaufenen Rechnungsjahres 2 039 722 Fr., darunter 40 754 Fr. Zinsen, während die Ausgaben sich auf 1 993 543 Fr. beliefen und ein Vermögensbestand von 1 401 220 Fr. vorhanden war. Aus dem Vorhandensein eines so bedeutenden Kapitales, welches nur durch Ansammlung von Einnahmeüberschüssen vergangener Jahre entstanden sein kann, scheint hervorzugehen, daß auch hier im Interesse einer gleichmäßigen Finanzwirtschaft und Tarifpolitik eine Vorauserhebung, eine zeitweise Belastung der Vergangenheit zugunsten der Gegenwart oder Zukunft, stattgefunden hat. Der Grundsatz der Selbstkostendeckung war in Art. 16 des Pariser Friedens einfach mit den Worten „pour couvrir les frais" ausgedrückt.

Die praktischen Nachteile, welche von örtlichen und zeitlichen Verschiedenheiten in der Gestaltung der Schiffahrtsabgaben für die Verkehrsinteressen zu befürchten sind, haben überall zu dem Bestreben nach möglichster Ausgleichung und Einheitlichkeit geführt.

D. Die Höchstgrenze für die Bemessung der Schiffahrtsabgaben.

§ 9. Das Anlagekapital.

a) Die ursprünglich aufgewendeten Herstellungskosten.

Bei der Bemessung der Schiffahrtsabgaben für die einzelnen Wasserstraßen und Häfen handelt es sich zunächst um die Ermittelung der verfassungsmäßigen Höchstgrenze, des Betrages der Selbstkosten[1]. Zu diesem

[1] Diese Ausführungen lehnen sich im allgemeinen an diejenigen an, welche

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zwecke ist vor allem die Feststellung derjenigen Kapitalien erforderlich, die zur Verbesserung natürlicher Wasserstraßen und Häfen sowie zur Herstellung künstlicher Wasserstraßen und Häfen bisher verwendet worden sind.

Diese Feststellung ist bei den in neuerer Zeit ausgebauten Wasserstraßen, wie bei dem Dortmund—Emskanal, dem kanalisierten Untermain, der kanalisierten Oder und der kanalisierten Fulda und bei neu hergestellten künstlichen Häfen wie Saßnitz oder Hela, auf Grund der vorhandenen Abrechnungen ohne weiteres möglich. Unsicher und zweifelhaft sind aber die Ermittelungen bei denjenigen Wasserstraßen und Häfen, deren erste Anlage oder Verbesserung viele Jahrzehnte zurückliegt, deren ursprüngliche Anlagekosten nicht mehr bekannt sind, und deren Zustand sich im Laufe der Zeit durch zahlreiche Ersatzbauten stark verändert hat. Zu dieser Gruppe gehören vor allem die märkischen Wasserstraßen, deren künstlicher Ausbau schon unter den brandenburgischen Kurfürsten vor Jahrhunderten begonnen hat, ferner die Saale und einige Binnenschiffahrtswege in den östlichen Landesteilen. Hier fehlt es vielfach an zuverlässigen Nachrichten über die ursprünglichen Baukosten, und es muß daher zur Schätzung gegriffen werden, die dann aber nicht auf die jetzigen Herstellungskosten, sondern auf die zur Zeit der Erbauung notwendig gewesenen zu richten ist. Aber auch eine solche Schätzung ist in Ermangelung der erforderlichen Anhaltspunkte nicht immer möglich.

Es ist oft bei Erörterungen über diesen Gegenstand der Gedanke ausgesprochen worden, es sei nicht sachgemäß und billig, das Anlagekapital der Vergangenheit bis in die fernste Vergangenheit hinein bei einer Selbstkostenberechnung zu berücksichtigen; man solle sich vielmehr auf die Anrechnung der von einem gewissen Zeitpunkte an erwachsenen Baukosten beschränken. Als solche Zeitgrenzen sind insbesondere die den Beginn der neuen politischen und wirtschaftlichen Ära und gleichzeitig das Ende der alten Flußzölle bezeichnenden Jahre 1866 oder 1870, das Jahr 1860 und der Beginn des Eisenbahnzeitalters in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts vorgeschlagen worden. Diese Vorschläge haben aber sämtlich das Bedenken gegen sich, daß sie zu mehr oder weniger willkürlichen Ergebnissen führen, welche sich von dem Boden der Wirklichkeit entfernen. Eine sachliche Rechtfertigung dafür, daß alle vor dem gewählten Stichjahre ausgeführten Schiffahrtsverbesserungen außer Ansatz bleiben sollen, würde sich kaum finden

---

der Verfasser in dem Aufsatze „Die finanzielle Entwicklung der preußischen Binnenwasserstraßen" im Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 749 ff. gemacht hat. Sie haben jedoch erhebliche Erweiterungen und einige Änderungen erfahren.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lassen. Diese Art der Berechnung oder vielmehr diese Nichtanrechnung müßte beispielsweise bei der Wahl des Stichjahres 1870 für die damals seit 2 Jahren vollendete Saarkanalisierung und bei Annahme des Stichjahres 1860 für den im Jahre vorher vollendeten Berlin—Spandauer Schiffahrtskanals stattfinden. Für die Tarifbildung auf den Binnenwasserstraßen, die in Preußen kein einheitliches Netz bilden und auch hinsichtlich der Schiffahrtsabgaben nicht als solches behandelt werden, würden sich aus einer so willkürlichen Kapitalberechnung seltsame Ungleichheiten ergeben, die von den Benutzern der nach dem Stichjahre erbauten Schiffahrtswege ohne Zweifel nachdrücklich bekämpft werden würden. Wenn jetzt oder in den nächsten Jahren die Erhebung von Rheinschiffahrtsabgaben für gemeinsame Rechnung der beteiligten Staaten unter Verzichtleistung auf die Baukosten früherer Stromverbesserungen zustande kommen sollte, würde es sicherlich nicht als sachgemäß und billig angesehen werden, daß der schon verausgabte Teil der Baukosten für die im Jahre 1906 begonnene Stromregulierung zwischen Mannheim und Straßburg bei der Selbstkostenrechnung gestrichen werden sollte, weil zufällig die Begründung der Finanzgemeinschaft und der Beginn der Abgabenerhebung mitten in die Bauausführung fällt.

Übrigens müssen auch kommunale Schiffahrtsanstalten bei ihrer Finanzgebarung mit der Gesamtsumme des tatsächlich aufgewendeten Anlagekapitals rechnen; sie können sich nicht mit der formalen Grenze eines Stichjahres begnügen. In derselben Lage befinden sich die Eisenbahnverwaltungen. Es würde daher die Möglichkeit der Vergleichung mit staatlichen Wasserstraßen und Häfen verloren gehen, wenn bei diesen allgemein mit bestimmten Zeitgrenzen für die Berücksichtigung der Anlagekapitalien gerechnet werden sollte.

Dagegen findet das Streben nach Ermittelung dieser Kapitalien seine naturgemäße Schranke in der tatsächlichen Unmöglichkeit, die finanziellen Schicksale der preußischen Wasserstraßen und Häfen über einen gewissen Abschnitt der Vergangenheit hinaus zu verfolgen, und dieser Abschnitt ist allerdings für fast alle Schiffahrtsanlagen derselbe. Er ergibt sich aus den tiefeingreifenden Veränderungen des Wiener Friedens von 1815, der Preußen erst die Herrschaft über einen großen Teil seiner Wasserstraßen gegeben hat. Aufzeichnungen, welche für den Zweck der Kapitalfeststellungen brauchbar wären, sind aus früherer Zeit nur ausnahmsweise vorhanden. In den vorangegangenen langjährigen Kriegszeiten war wenig oder nichts für die Schiffahrt geschehen; die früheren Anlagen waren zum großen Teil verfallen, sodaß von vorn angefangen werden mußte. In weiten Gebieten war die gesamte staatliche Entwicklung durch wechselnde politische Ereignisse, zum Teil durch eine längere Fremdherrschaft, unterbrochen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Infolgedessen sind nur für wenige Wasserstraßen Baukapitalien aus der Zeit vor 1815 festzustellen, und es handelt sich dabei um Summen von verhältnismäßig geringfügiger Bedeutung gegenüber dem heute zu Buche stehenden Gesamtaufwande. Sie sind deshalb und auch im Interesse der Gleichmäßigkeit gegenüber anderen Schiffahrtsanstalten, für welche aus mehr oder wenigen zufälligen Gründen die älteren Baukosten unbekannt geblieben sind, in den nachstehenden Übersichten fortgelassen. Die demgemäß nicht eingestellten Summen betragen für den Spoykanal 216 000 Mk., für die — heute fast verkehrslose — Unstrut 1 269 000 Mk., für die Saale 317 250 Mk. und für die märkischen Wasserstraßen 5 953 263 Mk.

Die Aufwendungen für die Verbesserung natürlicher Wasserstraßen sind vollständig in Rechnung gestellt, ohne Unterscheidung der technischen Methoden, nach welchen der Ausbau dieser Wasserstraßen stattgefunden hat, insbesondere ohne Unterscheidung von Regulierungs- und Kanalisierungskosten bei Flüssen. Bei ursprünglich regulierten und später kanalisierten Flüssen, wie Main und Ems, ist deshalb das ganze wirkliche Baukapital[1] berücksichtigt.

Alle Aufwendungen für Brücken über von Natur schiffbare Gewässer sind außer Ansatz geblieben, und zwar auch diejenigen Kosten, welche der Staat bei der Verbesserung vorhandener Wasserstraßen aufwenden mußte, um eigene oder anderen gehörige Brücken dem steigenden Schiffahrtsbedürfnis entsprechend umzubauen. Das ergibt sich aus der Erwägung, daß die Brücken lediglich dem Wege- und Eisenbahnverkehr dienen, während sie der Schiffahrt nicht nützlich, sondern hinderlich sind oder hinderlich sein können. Dagegen liegen bei Kanälen und schiffbar gemachten Flüssen die Verhältnisse im allgemeinen umgekehrt, weil hier der Bau der Wasserstraße überhaupt erst die Herstellung der Brücken notwendig gemacht oder doch die Brückenbaulast wesentlich gesteigert hat. Demgemäß sind bei den Wasserstraßen der letzteren Gruppe die Brückenbaukosten nicht abgezogen.

Außer den dem öffentlichen Verkehr unmittelbar dienenden Anlagen sind auch die Baugeräte, namentlich Bagger und Dienstfahrzeuge, ferner Dienstwohnungen und sonstige Zubehörungen der Wasserstraßen bei der Kapitalfeststellung zu berücksichtigen.

b) Frühere Kapitaltilgungen.

Die rechnungsmäßig oder durch Schätzung ermittelten Anlagekapitalien können als getilgt nur insoweit angesehen werden und demgemäß bei einer für

[1] In dem Baukapitel der Wasserstraße des Dortmund—Emskanals, die zu einem großen Teile in der kanalisierten Ems besteht, ist der frühere Aufwand für die letztere miteingerechnet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Gegenwart aufgemachten Selbstkostenrechnung unberücksichtigt bleiben, als der Nachweis dafür zu erbringen ist, daß in vergangenen Jahren Einnahmeüberschüsse erzielt worden sind, welche nach Deckung der Fehlbeträge anderer Jahre noch entsprechende Vermögenswerte ergeben. Wo es an solchen Einnahmeüberschüssen gefehlt hat, mußte auch bei Ersatzbauten für ältere Anlagen, welche abgängig geworden sind oder aus sonstigen Gründen nicht beibehalten werden konnten, der Wert des Neubaues ohne Absetzung der Kosten des beseitigten Bauwerks dem Anlagekapital hinzugeschlagen werden. In der Buchführung privater Unternehmungen würde die allmähliche oder plötzliche Entwertung solcher Anlagen durch entsprechende Abschreibungen berücksichtigt werden; diese Abschreibungen würden aber, wenn sie nicht aus Jahresverdiensten gedeckt werden können, Vermögensverluste bedeuten. Bei staatlichen Verkehrsanlagen erscheint es jedoch richtiger, die finanzielle Entwicklung durch Vergrößerung des zu verzinsenden Anlagekapitals und nicht durch die Erklärung des Verlustes der früheren Baukosten auszudrücken. Die Analogie der Buchführung in Privatunternehmungen läßt sich in dieser Hinsicht nicht vollständig anwenden, was schon aus der Erwägung sich ergibt, daß Privatunternehmer nur den eine landesübliche Verzinsung abwerfenden Teil ihres Anlagekapitals auf die Dauer als noch vorhanden, den Rest als verloren ansehen und ihre Buchführung danach einrichten würden. Bei den Staatswasserstraßen kommt es aber ebenso wie bei den Staatseisenbahnen — wenn man den Maßstab finanzieller Betrachtung an beide anlegt — gerade darauf an, das Verhältnis der tatsächlich investierten Kapitalien zu den aus der Verkehrsanstalt erzielten Einnahmen und Überschüssen festzustellen.

Man hat zuweilen von einer „wirtschaftlichen Tilgung" des Anlagekapitals der Wasserstraßen und Häfen in dem Sinne gesprochen, daß mit Rücksicht auf die Vorteile, welche diese Verkehrsanstalten der Landeswohlfahrt im ganzen gebracht hätten, die Anrechnung der vollen Herstellungskosten nicht mehr gerechtfertigt sei. Indessen wird man im Zusammenhange einer Darstellung des finanziellen Standes der Wasserstraßen und Häfen sich einen solchen Gedankengang nicht aneignen können. Denn der Begriff der Tilgung ist seinem Wesen nach kein wirtschaftlicher, sondern ein finanzieller, und nur in dem letzteren Sinne ist er in den neueren Gesetzen, welche sich mit der Finanzierung des Baues von Binnenwasserstraßen befassen, insbesondere in dem preußischen Gesetz über den Bau des Rhein—Hannoverkanal vom 1. April 1905, angewendet worden. Wenn es richtig oder gar geboten wäre, mit einer sogenannten wirtschaftlichen Tilgung zu rechnen, so müßte dies nicht nur bei allen Wasserstraßen und Häfen, einschließlich der kommu-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nalen, sondern auch bei allen sonstigen Verkehrsanlagen, namentlich bei den Eisenbahnen und Kleinbahnen geschehen, da diese ohne Zweifel ebenfalls, ganz abgesehen von der Frage ihrer finanziellen Einträglichkeit, der Landeswohlfahrt in hohem Maße gedient haben und noch dienen. Bei zahlreichen Schienenwegen — es mag hier nur an die aus den Mitteln öffentlicher Verbände finanzierten Kleinbahnen erinnert werden — tritt sogar die finanzielle Seite hinter der wirtschaftlichen stark zurück. Eine buchmäßige Verringerung des Anlagekapitals unter Aufrechnung wirtschaftlicher Vorteile ist hier durch die Verhältnisse völlig ausgeschlossen, und es liegt anderseits kein hinreichender Grund dafür vor, zwischen Wasserstraßen, Schienenwegen und sonstigen Verkehrsanlagen hier einen grundsätzlichen Unterschied zu machen. Der Umstand, daß der Staat auf den Wasserstraßen den Transportbetrieb nicht ausübt, sondern ihn grundsätzlich — abgesehen von dem Schleppzug auf einigen Schiffahrtswegen — den Privaten überläßt, kann eine derartig differentielle Behandlung nicht rechtfertigen.

Aber selbst wenn man auf den Gedanken der wirtschaftlichen Tilgung eingehen wollte, so würde doch seine praktische Durchführung auf kaum zu überwindende Schwierigkeiten stoßen. Denn es würde sich alsbald die Frage erheben, welche Annahmen bezüglich der jährlichen Tilgungsraten und der daraus sich ergebenden Tilgungsfristen gelten sollen? Die Beantwortung dieser Frage nötigt zur Willkür, und von irgend welchen Berechnungen könnte hier überhaupt nicht mehr gesprochen werden.

Fehlbeträge aus denjenigen Jahren, welche keine oder eine geringere als die landesübliche Verzinsung des Anlagekapitals gebracht haben, sind den Anlagekapitalien bei den Berechnungen, deren Ergebnisse weiter unten mitgeteilt werden, nicht hinzugeschlagen, obwohl aus dem *preußischen Wasserstraßengesetz* vom 1. April 1905 eine gewisse Berechtigung hierzu abgeleitet werden könnte, weil hiernach die Schiffahrtsabgaben auch zur Verzinsung derjenigen Zubußen dienen sollen, welche vom Staate und den bürgschaftspflichtigen Verbänden zur Deckung von Fehlbeträgen des Kanalhaushalts etwa geleistet sein sollten.

Einer besonderen Erörterung bedarf noch die Frage, inwieweit bei der Feststellung des Anlagekapitals der Staatswasserstraßen bis 1816 rückwärts die Einnahmen mit zu berücksichtigen sind, welche ein Teil dieser Wasserstraßen in Gestalt von Zöllen dem Staate früher gebracht hat. Im Falle ihrer Berücksichtigung würde das finanzielle Bild sich sehr stark verändern, da die Zölle auf den beiden größten Binnenwasserstraßen Deutschlands, dem Rhein und der Elbe, dem preußischen Staate lange Zeit bedeutende Reineinahmen brachten, deren Gesamtbetrag dem heutigen Baukapitale gewisser-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

maßen als ein Guthaben der Stromkonten gegenüberstehen würde und auf Tilgung zu verrechnen wäre.

Es ist versucht worden, den Stand der Einnahmen und Ausgaben für Rhein und Elbe unter Mitberücksichtigung der Zollerträge für den 1. Januar 1867 und den 1. Juli 1870, die Zeitpunkte der Beseitigung des Rhein- und Elbzolles, festzustellen. Diese Feststellung ist nicht ganz leicht, weil die Rechnungen aus der langen seit 1816 verstrichenen Zeit nicht mehr vollständig aufzufinden sind. Es sind Lücken von einigen Jahren bei den Einnahmen vorhanden, die durch Einstellung des Durchschnitts aus einer Reihe von nächstvorhergehenden und nächstfolgenden Jahren ergänzt worden sind. Aus diesen und einigen anderen Gründen sind die Ergebnisse nicht von unbedingter Zuverlässigkeit und Genauigkeit; aber sie gewähren doch einen im ganzen zutreffenden Überblick über den damaligen Stand der finanziellen Entwicklung.

Hiernach waren für den Rhein am 1. Januar 1867 ausgegeben

a) an Regulierungskosten		
1. im damaligen Bezirk der Rheinstrombauverwaltung	12 174 322	Mk.
2. im Regierungsbezirk Wiesbaden . .	700 000	„
b) an Unterhaltungskosten		
1. Rheinstrombauverwaltung	10 429 049	„
2. Regierungsbezirk Wiesbaden . . .	1 891 181	„ [1]
Zusammen	25 184 552	Mk.
oder rund	25 200 000	„

Diesen Ausgaben standen gegenüber an Einnahmen aus den Rheinzöllen

in Preußen	58 224 403	Mk.
in Nassau	7 629 600	„
und an sonstigen Nutzungen, soweit noch zu ermitteln, etwa	200 000	„
Zusammen rund	66 000 000	Mk.
also damalige Reineinnahme aus Zöllen	40 800 000	„

Seitdem sind für den preußischen Rhein etwa 40,1 Millionen Mark Neubaukapitalien aufgewendet. Will man die Rechnung bis zur Gegenwart weiterführen, so müßten außer den Neubaukosten auch die seit 1867 entstandenen Ausgaben für die jährliche Unterhaltung berücksichtigt werden. Diese Ausgaben betragen jetzt etwa 1,4 Millionen Mark und werden sich für die letzten 40 Jahre im ganzen kaum auf weniger als 30 Millionen Mark belaufen.

[1] In dieser Summe sind auch Neubaukosten einbegriffen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Für die Elbe waren am 1. Juli 1870 ausgegeben oder auf Grund rechtlicher Verpflichtung noch zu zahlen

1.	für Regulierung	11 267 500 Mk.
2.	für Ablösung von Elbzollrenten . . .	3 213 000 „
3.	für Abfindung an Mecklenburg und Anhalt [1]	4 670 600 „
4.	Unterhaltungsaufwand	8 397 800 „
	Zusammen	27 548 900 Mk.

Dagegen hatte Preußen mit Hannover und Lauenburg an Zöllen und sonstigen Einnahmen erhalten 60 214 000 „
sodaß ein Überschuß von . . . . . 32 665 100 „
vorhanden war. Seitdem sind für die Elbe rund 30 000 000 Neubaukosten verwendet worden, außerdem kommt der jetzt etwa 1,9 Millionen betragende und für die ganze Zeit seit 1870 auf 30 bis 40 Millionen zu schätzende Unterhaltungsaufwand in Betracht.

Für die Weser war der Stand der Einnahmen und Ausgaben bei Aufhebung der Zölle im Jahre 1856 folgender:

	Einnahme	Ausgabe
Hannover	2 687 941 Mk.	1 050 103 Mk.
Kurhessen	212 930 „	475 800 „
Preußen (Westfalen) . .	871 008 „	1 270 335 „

Es war also bei einer Gesamtausgabe von 2 796 238 Mk. eine Gesamteinnahme von 3 771 879 Mk., und ein Überschuß von 975 641 Mk. vorhanden; ein Überschuß, der bei dem heutigen Baukapital von 9,3 Millionen und einem Unterhaltungsaufwande von 570 000 Mk. keine Rolle spielt.

Die Zulässigkeit einer solchen Anrechnung früherer Überschüsse aus Flußzöllen ist indessen aus verschiedenen Gründen zweifelhaft. Diese Zölle waren mit den Schiffahrtsabgaben, wie sie heute auf zahlreichen Wasserstraßen erhoben werden und auf den noch abgabefreien Strömen nach § 19 des preußischen Gesetzes vom 1. April 1905 wieder eingeführt werden sollen, nicht nur staatsrechtlich, sondern auch wirtschaftlich inkommensurabel. Sie belasteten in Preußen nur einen kleinen Teil des Verkehrs, weil sie in der Hauptsache Durchgangszölle waren. Solche Durchgangszölle wurden nicht nur auf dem Rhein und der Elbe, sondern auch auf anderen Wasser-

[1] Die Abfindungssummen wurden allerdings nicht von Preußen, sondern vom Norddeutschen Bunde gezahlt, in welchem Preußen aber doch den Hauptanteil zu tragen hatte. Es sind die im Gesetz vom 11. Juni 1870 genannten Beträge nebst aufgelaufenen Zinsen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Land- und Schienenstraßen erhoben. Der Versuch ihrer nachträglichen Wiedergutbringung im Konto der beteiligten Verkehrsanstalten würde zu fingierten Berechnungen führen, die großenteils auf willkürlichen Annahmen aufgebaut werden müßten und ein einwandfreies, praktisch brauchbares Ergebnis kaum zeitigen könnten. Auch die obigen Zahlengruppen beruhen vielfach auf Annahmen, über deren Berechtigung verschiedene Meinungen bestehen können, beispielsweise hinsichtlich der Frage, ob die Einnahmen und Ausgaben der im Jahre 1866 einverleibten Staaten ohne weiteres mit zu berücksichtigen sind. In jenen Zahlen ist es tatsächlich geschehen, soweit das Vorhandensein älterer Rechnungen oder sonstiger Nachrichten es gestattete.

c) Beiträge Dritter zur Herstellung oder Verbesserung von Wasserstraßen und Häfen.

Die von anderer Seite ohne Anspruch auf Verzinsung oder Rückerstattung gegebenen Beiträge zu den Baukosten von Wasserstraßen und Häfen sind in die Berechnung der Anlagekapitalien nicht aufgenommen.

Derartige Beiträge sind beispielsweise von der Stadt Berlin für die Spreeregulierung, von der Stadt Cassel für die Kanalisierung der Fulda, von Provinzen, Kreisen, Gemeinden und sonstigen Beteiligten für den Bau des Dortmund—Emskanals, für die Kanalisierung der oberen Oder und der oberen Netze in Gestalt von Grunderwerbungen, Bauleistungen und Geldzuschüssen übernommen worden; das für die Staatskasse zu Buch stehende Anlagekapital vermindert sich hierdurch um teilweise recht erhebliche Beträge[1]. Die Nichtberücksichtigung dieser Beträge ergibt sich aus dem Zwecke der nachfolgenden Berechnungen, welche zunächst lediglich die Bedeutung der abgabepflichtigen Wasserstraßen für die Staatsfinanzen veranschaulichen sollen.

Die Beteiligung von Gemeinden bei dem Bau von Staatshäfen kommt weniger häufig vor; ein bemerkenswertes Beispiel hierfür ist die Übernahme eines Zuschusses von 3,8 Millionen Mark durch die Stadt Emden für die Erweiterung der dortigen Hafenanlagen.

Neben diesen Geldleistungen von Gemeinden und sonst Beteiligten sind aber auch die in Geld nicht feststellbaren Naturalleistungen der Uferanlieger für den Ausbau der natürlichen Wasserstraßen von sehr großer Bedeutung

[1] Es sind in dieser Weise beigesteuert worden zum Bau des Dortmund—Ems-Kanals 4 854 967 Mk., zur Kanalisierung der oberen Oder 1 617 000 Mk., zum Ausbau der oberen Netze 237 250 Mk., zur Fuldakanalisierung 730 000 Mk., zur Spreeregulierung bei Berlin (Begründung zum Gesetz vom 6. Juni 1888) 3 200 00 Mk. und die Übernahme des Umbaues von Brücken durch die Stadt Berlin.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gewesen. Die Gesetzgebung des 18. Jahrhunderts hatte die Anlieger der Ströme — in ähnlicher Weise wie die Wegeanlieger zur Wegebaulast — zu Wasserbauten nach Art von Fronden herangezogen. Sie wurden nicht nur zur Deckung ihrer Ufer, sondern auch zur Erbauung von Buhnen und anderen Stromregulierungswerken in großem Umfange angehalten. Diese Werke dienten zwar dem Uferschutze, aber sie waren in der Regel oder doch in sehr zahlreichen Fällen gleichzeitig Mittel zum Zwecke des Ausbaues der Schiffahrtsrinne im Strome. Tatsächlich lassen diese beiden Zwecke sich meist nicht in der Bauausführung trennen. Die erste Bedingung für den Ausbau eines Stromes als Wasserstraße ist die Festlegung seiner Grundrißform in einer dem Regulierungszwecke dienlichen Weise. Diese Festlegung hat aber die Verhinderung der Uferabbrüche durch geeignete Schutzbauten zur notwendigen Voraussetzung. Insofern haben die uferbaupflichtigen Grundbesitzer und Deichverbände seit 100 Jahren sehr wesentlich zum Ausbau der preußischen natürlichen Wasserstraßen beigetragen. Dies ist auch vom Staate später dadurch anerkannt worden, daß er in großem Umfange die Strombauwerke der Anlieger in sein Eigentum und seine Unterhaltung übernommen hat.

Am Rhein wurden in der ersten Zeit nach 1815 am linken Ufer Zuschlagscentimen von den beteiligten Grundbesitzern erhoben, um daraus die Kosten der Wasserbauverwaltung, soweit sie in Uferschutz bestanden, zu decken. Später wurde die Uferbaupflicht der Anlieger am Niederrhein auf Grund der Jülich-Bergischen Verordnung vom 1. Februar 1748 und der Kleve-Mörsschen Wasser- und Uferordnung vom 2. Dezember 1774 in Anspruch genommen, obwohl die Geltung dieser Vorschriften zweifelhaft erschien. Eine Ministerialverfügung vom 21. Dezember 1847 beauftragt die Regierung Düsseldorf

„die Uferbesitzer zu einer angemessenen Mitwirkung bei der Instandhaltung der Ufer anzuhalten uud dadurch der fortwährenden Zunahme der Anforderungen an extraordinäre Baufonds entgegenzuwirken."

Es sei

„jedesmal vor Einleitung eines Uferbaues in Überlegung zu nehmen, ob und inwiefern die Uferbesitzer dabei in Mitleidenschaft heranzuziehen sind."

Zufolge dieser Anordnungen wurden im Regierungsbezirk Düsseldorf Ermittelungen darüber angestellt, welche Summen für Strombauten am Rhein von Privaten und Gemeinden aufgewendet wurden. Hierbei ergab sich für die drei Jahre 1846/48 eine Ausgabe von 115 357 Mk., die hauptsächlich durch Uferwerke, aber auch durch Buhnen- und Coupierungen — allein in jenem Bezirk — entstanden war.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Um dieselbe Zeit begann infolge des zunehmenden Dampferverkehrs eine empfindliche Erschwerung der Uferbaulast sich fühlbar zu machen. Zahlreiche Petitionen gingen ein, welche über die Beschädigung der Ufer Klage führten und Abhilfe verlangten. Im Jahre 1853 hatte das preußische Abgeordnetenhaus sich mit einer solchen Petition des Franz Klassen und Gen. aus Unkel zu beschäftigen[1]. Eine Petition des Landgerichtsrats a. D. Lautz aus Cöln vom 25. Januar 1859 klagte wiederum über die Zerstörung der Ufer durch Dampferwellen, bewertete den Schaden auf 15 Millionen Mark und erbat mit Rücksicht darauf, daß der Staat durch seine Strombauten die Zunahme des Dampferverkehrs befördert habe, staatliche Hilfe[2]. Die Kommission erkannte das Vorhandensein eines Schadens durch den Dampferverkehr an; dagegen wurde die Verpflichtung des Staates zur Deckung der Ufer in Abrede gestellt und ebenso auch jede Entschädigung abgelehnt. Eine ähnliche Bittschrift ging im Jahre 1860 ein.

Mit dem Fortschreiten der Stromregulierung wurden die Uferbauten der Anlieger allmählich ganz oder wenigstens teilweise vom Staate übernommen. Noch im Jahre 1898 geschah das mit einem größeren, früher von der Familie Diergardt angelegten Buhnensystem bei Urdenbach.

Für die übrigen Stromgebiete bestand ebenfalls eine Reihe von provinziellen Gesetzen und Verordnungen über die Heranziehung der Uferbesitzer zu Strombauleistungen. Als vereinzeltes Beispiel mag hier die schlesische Ufer-Ward- und Hegungsordnung vom 12. Juli 1763 erwähnt werden, welche geradezu die Herstellung, Unterhaltung und Bezeichnung der im Schiffahrtsinteresse erforderlichen Fahrrinne den Uferbesitzern auferlegte. Diese Verpflichtungen wurden später durch Gesetze vom 25. Juni 1855 und 11. April 1872 gemildert, aber erst durch Gesetz vom 20. August 1883 aufgehoben.

Eine ins einzelne gehende, aktenmäßige Darstellung des Anteils, den die Uferbesitzer an dem Ausbau der Flüsse durch Erbauung von Uferdeckwerken, Parallelwerken, Buhnen und Durchstichen gehabt haben, würde hier zu weit führen. Es wird im allgemeinen genügen, auf die gelegentliche Erwähnung dieser Vorgänge in den vom Bureau des Wasserausschusses herausgegebenen beschreibenden Darstellungen der preußischen Stromgebiete[3], abgesehen vom Rhein, hinzuweisen. In dem Werke über das Weser- und Emsgebiet findet sich Band I S. 296/301 eine allgemeine Darstellung der Strombauten, in welcher auch Angaben über die Mitwirkung der Anlieger

[1] Vgl. siebenter Bericht der Petitionskommission der zweiten Kammer vom 27. April 1853 Nr. 330, Drucksachen Nr. 11.

[2] Drucksachen Nr. 12.

[3] Berlin 1896, Dietrich Reimer 1896.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bei den Uferwerken an der Werra (S. 297), Fulda (S. 298), Aller (S. 299), Leine (S. 300) und Ems (S. 300 und 301) enthalten sind. Eingehendere Mitteilungen über diesen Gegenstand sind gegeben für die Werra in Band II S. 368—372, für die Fulda in Band II S. 437—440 und 443, für die Weser in Band III S. 143—186, 188, 191, 198—202, 208, 216, 249—255, 256, 257, 259—261, 263, 264, 266—268, 284—289, 290, 293, 294, 331—334, 337—342 und 443 ff.; für die Aller Band IV S. 325, für die Ems Band IV S. 419—421 sowie im folgenden Abschnitt über Deichbauten und andere Anlagen für die Bodenkultur. Im Wesergebiet haben die Anlieger sehr bedeutende Strombaulasten tragen müssen, deren Schwere schließlich dahin führte, daß schmale Geländestreifen am Ufer leistungsunfähigen Strohmännern übereignet wurden, nur um den Grundbesitz von jener Verpflichtung zu befreien. Ganze Buhnensysteme sind im Wesergebiet von den Anliegern gebaut. In dem das Elbgebiet betreffenden Werke sind die Leistungen der Uferbesitzer in Band I Erste Abteilung S. 137—139, 267, 268, 330, 390 und 430 geschildert. Bis ungefähr zum Jahre 1850 wurden die Bauten am abbrüchigen Ufer vom Staat und den Anliegern gemeinsam ausgeführt; später wurden die Werke der Uferbesitzer vom Staate übernommen. Die entsprechenden Angaben für die Ilmenau, Havel, Spree, Saale und Unstrut finden sich Band III Zweite Abteilung S. 557 ff., 357, 380, 416, 251 und 276.

Die Beschreibung des Odergebietes gibt in Band I S. 233—238 eine Übersicht über die Entwicklung der Schiffahrt und erwähnt dabei, daß bis 1844 aus Staatsmitteln für den Strombau 5,6 Millionen Mark ausgegeben wurden, „wozu noch sehr bedeutende Leistungen seitens der Uferanlieger kommen, die auf den schlesischen Strecken — hinter den Aufwendungen des Staates kaum zurückblieben" (S. 235). Der Ausbau des Stromes machte trotz geringer fiskalischer Baufonds Fortschritte durch die Heranziehung der Uferbesitzer, welche namentlich zahlreiche Durchstiche herstellten. Band III Abteilung 1 S. 225/226, S. 67, 69, 70, 131, 184, 185. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts begann die Heranziehung der Anlieger zu den Strombauten nachzulassen und hörte allmählich auf, S. 236. Die Buhnenbauten der Uferbesitzer wurden schließlich vom Staate übernommen S. 284 [1].

Von der Warthe ist in einem Bericht vom Jahre 1819 gesagt, daß sie ohne große Kosten „schiffbar gemacht" werden könne, wenn die Ufer-

[1] Vgl. auch das Protokoll über die Grundsätze für den Ausbau des Stromes vom 7. Juli 1819 S. 242 als Anlage zu S. 235.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

besitzer entsprechend herangezogen würden. Diese Heranziehung hat denn auch von 1820 an in großem Umfange stattgefunden, Band III Dritte Abteilung S. 720, 721, 761, 762, 764. Dort finden sich auch S. 881, 882 und 907—909 Angaben über die Strombauleistungen der Meliorationsgenossenschaften an der oberen und der Uferbesitzer an der unteren Netze.

Hiermit soll keine auch nur annähernd vollständige Darstellung gegeben, sondern nur im allgemeinen festgestellt werden, daß von den Uferanliegern, also in der Hauptsache von der Landwirtschaft, sehr bedeutende Natural- und Geldleistungen, die weder im einzelnen rechnungsmäßig nachgewiesen noch ihrem Gesamtwerte nach mit hinreichender Sicherheit eingeschätzt werden können, für den Ausbau der natürlichen Wasserstraßen beigesteuert worden sind [1].

Die zahlenmäßige Berechnung der Anlagekapitalien für diese Wasserstraßen ist also auch insofern unvollständig; sie bringt nicht den wirklichen Gesamtaufwand, sondern die erheblich geringeren baren Aufwendungen des Staates zur Darstellung. Die Landwirtschaft hat zu den Stromregulierungen von jeher Beiträge geleistet, die dem Werte ihres Interesses an diesen Regulierungen mehr oder weniger entsprochen, ihn vielleicht auch in einzelnen Fällen überstiegen haben.

§ 10. Laufende Ausgaben und Einnahmen.

Abgesehen von dem Anlagekapital kommt es für die Bestimmung der Selbstkostengrenze auf die Höhe der laufenden Ausgaben und der ihnen gegenüberstehenden Einnahmen an.

Unter den Ausgaben kommen zunächst die Kapitalzinsen in Betracht. Sie sind hier — nach dem Vorgange des preußischen Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 — mit 3 vom Hundert berechnet und daneben ist für Tilgung ein weiteres halbes vom Hundert in Ansatz gebracht.

Die Betriebs- und Unterhaltungskosten sind bei kanalisierten Flüssen mit der vollen, wirklich verausgabten Summe, eingestellt, einschließlich der-

---

[1] Daß auch in anderen deutschen Staaten die Grundbesitzer im Flußthal in erheblichem Maße zum Ausbau der natürlichen Wasserstraßen herangezogen worden sind, beweist das Beispiel von Baden, wo die anliegenden und im Überschwemmungsgebiete vorhandenen Gemeinden nach dem Edikt vom 24. Mai 1816 bis zum Jahre 1876 erhebliche Beiträge in Gestalt von „Flußbaugeldern", welche als Zuschläge zu den direkten Steuern erhoben wurden, für die Regulierung des Oberrheins zu zahlen hatten.

Vgl. „Der Rheinstrom". Herausgegeben im Auftrage der Reichskommission, S. 281/2.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

jenigen Beträge, um welche sie die vor der Kanalisierung aufgewendeten Unterhaltungskosten übersteigen.

Die Unterhaltungskosten für Brücken über von Natur schiffbare Gewässer sind nicht berechnet.

Im übrigen sind unter den laufenden Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung die sächlichen Kosten und die persönlichen, abgesehen von den etatsmäßigen Gehältern, mit den tatsächlich gezahlten Beträgen eingestellt, die etatsmäßigen Gehälter dagegen nach Durchschnittssätzen und mit einem Zuschlage von einem Viertel für die Pensionslast, die der Staat zugunsten der Beamten selbst und ihrer Hinterbliebenen übernimmt. Die Berechtigung des letzteren Zuschlages ist gelegentlich angefochten worden, aber offenbar mit Unrecht; denn auch ein privates Verkehrsunternehmen bucht die Ausgaben, welche es in Gestalt von Lebensversicherungsprämien, Beiträgen zur Invaliditäts- und Altersversicherung oder in anderer Weise für die Versorgung seines Personals leistet, zutreffender Weise unter den Betriebsausgaben. Wo derartige Ausgaben nicht vorkommen, ist das Äquivalent meist in der das Staatsdienergehalt übersteigenden Besoldung zu erblicken. Die Parallele zwischen Staats- und Privatunternehmung dürfte hier ganz am Platze sein. Die Ausgaben für dasjenige Personal, welches nicht ausschließlich im Interesse eines Schiffahrtsweges oder eines Hafens beschäftigt wird, sind mit angemessenen Teilbeträgen in Ansatz gebracht.

Die Kosten der Zentralverwaltung (des Ministeriums) sind bei den Wasserstraßen ebensowenig berücksichtigt, wie dies in den für die Eisenbahnen aufgestellten Einträglichkeitsberechnungen herkömmlich geschieht.

Nicht berechnet sind ferner die ziemlich bedeutenden Summen, um welche die Aufwendungen für die Provinzialbehörden der allgemeinen Landesverwaltung — Oberpräsidien, Regierungen usw. — aus dem Etat der Finanzverwaltung sich dadurch erhöhen, daß die Verwaltung der Wasserstraßen von diesen Behörden mit besorgt wird. Abgesehen von den höheren Verwaltungsbeamten wird auch ein Teil des Subaltern- und Unterbeamtenpersonals (Registratoren, Expedienten, Buchhalter, Kanzlisten, Boten usw.) durch die Verwaltung der Wasserstraßen beansprucht; dazu käme noch ein entsprechender Anteil der Kosten für die Geschäftsräume und der laufenden Aufwendungen für Büreaubedürfnisse. Es sind dies alles Aufwendungen, welche im Etat der Eisenbahnverwaltung in den Gesamtkosten der Eisenbahndirektionen mitenthalten sind, weil diese die Eigenschaft von Spezialbehörden haben und nur für Eisenbahnzwecke arbeiten, während die Behörden der allgemeinen Landesverwaltung für verschiedene Verwaltungszweige tätig sind.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Den so berechneten Ausgaben sind sämtliche Einnahmen der Wasserstraße, nicht nur diejenigen aus der Abgabenerhebung, gegenüberzustellen. Die maßgebende Vorschrift in Artikel 54 der Reichsverfassung ist dahin zu verstehen, daß durch Schiffahrtsabgaben nur derjenige Teil der Selbstkosten aufgebracht werden darf, der nicht schon durch sonstige Einnahmen, insbesondere aus der Nutzung von Grundstücken, gedeckt ist.

Die Bodenwerte, welche bei dem Ausbau der natürlichen Wasserstraßen durch Landgewinnung entstanden sind, kommen in den Einnahmen dieser Wasserstraßen mit ihren Jahresnutzungen zum Ausdruck; freilich nicht ganz vollständig, weil die in Betracht kommenden Ländereien zum Teil verkauft, oder an andere Verwaltungen — am Niederrhein namentlich an die Forstverwaltung — von der Wasserbauverwaltung abgetreten sind[1].

Einnahmen aus Verkehrsabgaben sind auch bei den regulierten Strömen schon jetzt vorhanden in Gestalt der Gebühren für die Benutzung der Sicherheitshäfen und einer Anzahl von kleineren Lösch- und Ladestellen, die meist bei den Strombauten durch Anschüttung von Baggerboden entstanden und nach Befestigung der neuen Uferlinien dem Verkehr gewidmet sind.

---

[1] Der Gesamtertrag der durch Anlandung am preußischen Rhein entstandenen, landwirtschaftlich genützten Grundstücke ist auf 120 bis 130 000 Mk. zu schätzen: der Kapitalwert dieser und der sonst noch — namentlich durch Anschüttung — dem Rhein abgewonnenen Bodenflächen wäre den Strombaukosten gegenüberzustellen. Durch Anschüttung von Wasserflächen vor Städten und industriellen Ortschaften entstehen zuweilen sehr bedeutende Bodenwerte.

Nach der im Auftrage der Reichskommission herausgegebenen amtlichen Denkschrift „Der Rheinstrom", Berlin 1889, Ernst & Korn sind in Baden durch die Rheinregulierung sogar 7000 ha Neuland im Werte von damals 7 Mill. Mk. gewonnen worden. Man erwartete eine Steigerung dieses Wertes und die Verlandung von weiteren 3000 ha Wasserfläche. Außerdem wurde die Werterhöhung des alten Geländes infolge der Regulierung für die badische Rheinniederung auf 39 Mill. Mk. berechnet, S. 237. Es liegt hier eine Flußregulierung vor, deren Kosten sich durch landwirtschaftliche Vorteile vielleicht vollständig bezahlt oder mehr als bezahlt gemacht haben. Anderseits scheint der Nutzen für die Schiffahrt zweifelhaft zu sein. Das amtliche Werk drückt sich hierüber etwas unbestimmt aus, S. 240. Dagegen sagt die Denkschrift des Arbeitsausschusses, in welchem die Handelskammer Mannheim und die Bürgermeisterei Straßburg vertreten sind, S. 56: es seien auch für die Schiffahrt kleine Vorteile entstanden, die aber nicht ins Gewicht fielen, und S. 57 geradezu: „Der Schiffahrt hat die Korrektion in keiner Weise genützt. — Im Gegenteil, die Schiffahrt ist nach dem übereinstimmenden Urteil der Sachverständigen und Schiffahrtsinteressenten durch die Korrektion schwer geschädigt worden" usw. Gothein bestätigte in Mannheim am 16. Februar 1907, „daß die Kosten der Regulierung (am Oberrhein) durch den Wertzuwachs der Landwirtschaft vollständig gedeckt worden sind."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Abgaben von fiskalischen Brücken über von Natur schiffbare Flüsse sind nicht eingerechnet.

Die durch den stärker werdenden Verkehr eintretende Erschwerung der Uferbaulast tritt teilweise in den laufenden Unterhaltungskosten in die Erscheinung. Dagegen kommt die aus der gleichen Ursache entstehende Entwertung der Fischereien finanziell nicht zum Ausdruck.

§ 11. Bedeutung der durch die Wasserstraßen geschaffenen Nebenwerte für die Selbstkostenrechnung.

Bei den vielfachen Auseinandersetzungen, welche in der Literatur, in der Tagespresse, in Vereinen und Parlamenten über die finanziellen Verhältnisse der Wasserstraßen stattgefunden haben, ist von den Vertretern der Schiffahrtsinteressen stets darauf hingewiesen worden, daß ein wesentlicher Teil der in den Staatshaushaltsetats für den Bau und die Unterhaltung der Wasserstraßen ausgeworfenen Mittel tatsächlich nicht der Schiffahrt, sondern anderen wirtschaftlichen Zwecken zugute gekommen sei und demgemäß auch bei einer Ertragsberechnung nicht den Schiffahrtsstraßen als solchen zur Last geschrieben werden könne. Diese Hinweisungen sind zweifellos berechtigt. Es gibt Wasserstraßen, für deren Ausbau ausschließlich oder beinahe ausschließlich andere als Schiffahrtsinteressen bestimmend waren. Ein klassisches Beispiel hierfür ist die Verlegung der Weichselmündung von Plehnendorf nach Siedlersfähre durch Herstellung eines gegrabenen Kanals, wobei es sich lediglich darum handelte, die den eingedeichten Weichselniederungen durch Hochwasser und Eisgang drohenden Gefahren zu vermindern. Auch die Regulierung der Weichsel oberhalb dieser gegrabenen Mündungsstrecke wird weit mehr im Interesse des Deichschutzes — des Schutzes landwirtschaftlich benutzter Grundstücke und bewohnter Ortschaften — als im Interesse der verhältnismäßig unbedeutenden Schiffahrt ausgeführt. Der Ausdruck „Nebenwert" ist hier auf die Meliorationswirkung der Strombauten nur insofern passend, als es sich um eine Erörterung handelt, die ihren Ausgang vom Standpunkte der Schiffahrtsinteressen nimmt. Überall, wenn auch nicht immer in demselben Umfange wie bei der Weichsel, fördern die Arbeiten der Wasserbauverwaltung zur Festhaltung der Ströme innerhalb bestimmter zweckmäßig gezogener Uferlinien gleichzeitig die Landeskultur im weitesten Sinne des Wortes, indem sie den Verheerungen ein Ende machen, welche durch regulierte und nach größeren Hochwassern ihren Lauf ändernde Ströme in flachen Flußtälern angerichtet worden sind; von dem Umfange dieser Verheerungen gibt ein Blick auf die in den Landkarten der Flußtäler eingetragenen zahlreichen Altarme eine annähernde Vorstellung. Es handelt

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sich dabei keineswegs nur um die Interessen der landwirtschaftlichen Bodennutzung, sondern oft auch um die Sicherung von Städten und anderen Wohnplätzen gegen Überschwemmung und Zerstörung. Fälle dieser Art liegen im Rheingebiet bei Düsseldorf und Wesel vor, wo die Stromregulierung gleichzeitig ein städtisches Interesse war.

Von den Betriebs- und Unterhaltungskosten werden beispielsweise die für den Eisbrechdienst auf der Weichsel und Elbe aufgewendeten sicherlich nicht im eigentlichen Schiffahrtsinteresse verausgabt.

Anderseits hat die Landwirtschaft einen großen Teil, vielleicht auch die Gesamtheit und noch darüber hinaus, derjenigen Strombauten selbst geleistet, welche in ihrem Interesse lagen. Das geschah durch die Uferanlieger in früherer Zeit und geschieht auch noch heute; denn es werden grundsätzlich keine Strombauten ausgeführt, ohne daß die beteiligten Deichverbände nach Maßgabe ihres Vorteiles zur Kostendeckung herangezogen werden. Als vor einigen Jahren — um ein Beispiel anzuführen — der Bau einer festen Brücke bei Wesel mit gleichzeitiger Erweiterung des Durchflußquerschnitts an der Stelle der jetzigen Schiffbrücke geplant wurde, war auch den oberhalb liegenden Deichverbänden in Anbetracht des Nutzens, der ihnen durch Verminderung des Wasserdruckes auf ihre Banndeiche erwachsen sollte, ein Kostenbeitrag angesonnen worden, zu dessen Leistung sie sich auch bereit erklärt hatten. Auch zu den laufenden Kosten des Eisbrechdienstes zahlen die Deichverbände in den Weichselniederungen Kostenbeiträge.

Im übrigen ist eine wesentliche Förderung landwirtschaftlicher Interessen im allgemeinen nur bei der Regulierung natürlicher Wasserstraßen eingetreten, nicht oder nur in weit geringerem Maße bei ihrer Kanalisierung und bei dem Bau von Kanälen. Bei diesen beiden Arten von Wasserstraßen handelt es sich der Regel nach um Verkehrsinteressen, während andere wasserwirtschaftliche Zwecke in den Hintergrund zu treten pflegen. Der Umstand, daß der Staat zuweilen auch künstliche Wasserstraßen — insbesondere Moorkanäle im Gebiet der unteren Ems — wesentlich im Interesse der Bodenverbesserung oder ebensosehr im Interesse der Landesmelioration wie in demjenigen der Schiffahrt erbaut hat, ist nicht geeignet, jenes allgemeine Urteil zu widerlegen; denn diese Kanäle haben nach Ausdehnung und Leistungsfähigkeit eine sehr geringe Bedeutung für die preußische Binnenschiffahrt im ganzen, und sind deshalb auch in der unten folgenden Zusammenstellung im allgemeinen nicht mit berücksichtigt.

Immerhin bleibt die Tatsache bestehen, daß nicht nur die Regulierung von Flüssen, sondern auch deren Kanalisierung und der Bau von Kanälen manche Gelegenheit bietet, sonstige wirtschaftliche und vor allem landwirtschaftliche

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Interessen gleichzeitig, mit oder ohne einen Mehraufwand an Baukosten, zu fördern; diese Gelegenheit dürfte beim Bau von Wasserstraßen häufiger und in größerem Umfange sich ergeben als bei der Ausführung von Kunststraßen und Eisenbahnen, obwohl sie auch dort zuweilen vorhanden und tatsächlich benutzt worden ist.

Es unterliegt im allgemeinen keinem Zweifel, daß der Ausbau von natürlichen und die Herstellung von künstlichen Wasserstraßen derartige Nebenvorteile — um diesen Ausdruck im Gegensatz zu den in erster Reihe verfolgten Schiffahrtsinteressen zu gebrauchen — geschaffen hat. Ob solche Nebenvorteile ihrem Kapitalwerte nach der Wasserstraße gut gebracht, d. h. vom Anlagekapital abgerechnet werden müssen, oder ob die Gutbringung und Anrechnung nicht zu beschränken wäre auf die etwaigen Mehrkosten, welche beim Bau der Wasserstraße zur Förderung von anderen als Schiffahrtsinteressen aufgewendet worden sind, kann zweifelhaft erscheinen; es lassen sich mancherlei Gründe für die letztere Ansicht geltend machen.

Die Erörterung dieser Zweifelsfrage hat jedoch keine wesentliche Bedeutung, weil es in der Regel eine praktische Unmöglichkeit ist, für die in Betracht kommenden Wasserstraßen mit annähernder Sicherheit zu ermitteln, ob Mehrkosten für andere als Schiffahrtszwecke aufgewendet worden sind, und welche Höhe sie erreicht haben, während die Berechnung des Kapitalwertes der etwa erreichten Nebenvorteile noch weit größeren Schwierigkeiten begegnen würde. In dem preußischen Gesetz betreffend die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder, der Havel, Spree, Lausitzer Neisse und dem Bober vom 4. August 1904 ist für Havel und Spree eine Trennung der veranschlagten Bausumme nach den auf Landwirtschaft und Schiffahrt entfallenden Interessen- und Kostenanteilen vorgenommen worden. Bei den früher verbesserten oder neugebauten Wasserstraßen ist eine solche Trennung nach wirtschaftlichen Interessengruppen im allgemeinen nicht mehr möglich[1] und nur ausnahmsweise in einzelnen Fällen — ohne Gewähr für Vollständigkeit und Genauigkeit — durchführbar. Ein derartiger Ausnahmefall ist die in dem letzten Jahrzehnt ausgeführte Verbesserung des unteren Spreelaufes, welche dem Berliner Stadtgebiet vermittelst Senkung des Hochwasserspiegels

[1] Bei den in den letzten 25 Jahren bewilligten Kreditgesetzen für Kanalbauten war sie auch nicht beabsichtigt. Die gesetzgebenden Faktoren haben mehrfach ihre Willensmeinung dahin kundgegeben, daß die vom Staate aufgewandten Baukapitalien verzinst werden sollten, ohne hierbei zwischen den im eigentlichen Schiffahrtsinteresse und den für Nebenzwecke aufgewendeten oder den letzteren tatsächlich zugute kommenden Kapitalanteilen zu unterscheiden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und des Grundwasserstandes gewisse durch einen städtischen Beitrag zu den Baukosten anerkannte Vorteile brachte; man kann annehmen, daß der Wert dieses Beitrages dem für das Stadtgebiet erlangten Nutzen ungefähr entsprochen hat.

Hinsichtlich der vor längerer Zeit ausgebauten Wasserstraßen ist, wie bereits erwähnt, nicht einmal das Anlagekapital in seiner Gesamtheit überall festzustellen; noch weniger läßt sich einigermaßen zuverlässig ermitteln, ob sonstige wirtschaftliche Vorteile durch den Bau erstrebt und erreicht sind, und inwieweit um solcher Nebenzwecke willen etwa das Baukapital erhöht worden ist. Es fehlt im allgemeinen an den erforderlichen Nachrichten über den früheren Zustand derjenigen Landstriche, welche heute vom Finowkanal, Friedrich Wilhelmskanal, Plaueschen Kanal und anderen älteren Kanälen durchzogen werden, um ein einigermaßen sicheres Urteil darüber abgeben zu können, ob sie in landwirtschaftlicher Beziehung, d. h. inbezug auf Ent- und Bewässerung, durch diese vor vielen Menschenaltern ausgeführten Kanalbauten an Wert gewonnen haben.

Aber auch wenn die Tatsache der Entstehung von Nebenvorteilen durch den Bau eines Schiffahrtsweges an sich außer Zweifel steht, so stößt doch deren ziffermäßige Bewertung auf unüberwindliche Hindernisse. In der Regel wird es sich dabei um die Ermittlung des Mehrwertes handeln, den landwirtschaftlich benutzte Grundstücke durch Entwässerung, seltener durch Bewässerung, oder durch Senkung und Erhöhung des Grundwasserstandes erlangen. Daneben spielt aber auch die Wertsteigerung von Hausgrundstücken und städtischem Baugelände eine Rolle.

Derartige Ermittelungen sind der Natur der Sache nach immer nur durch Schätzungen möglich, welche einen mehr oder weniger willkürlichen Charakter haben würden. Diese Schätzungen könnten nach der in Preußen bestehenden Organisation der landwirtschaftlichen Interessen nur durch die berufenen Vertreter des Standes der Landwirte oder doch unter ihrer maßgebenden Mitwirkung vorgenommen werden, und es ist nach Lage der Verhältnisse mehr als zweifelhaft, ob alsdann die von der Wasserbauverwaltung angenommenen landwirtschaftlichen Verbesserungen in allen oder auch nur in den meisten Fällen anerkannt oder in nennenswerter Höhe bewertet werden würden.

Die Bewertung der durch Kanalisierung von Flüssen gewonnenen Wasserkräfte ist vielleicht etwas weniger unsicher; aber auch hier sind einigermaßen brauchbare Ergebnisse in dem Sinne, daß die ermittelten Zahlen den positiven Angaben über die verausgabten Anlagekapitalien gegenübergestellt werden könnten, durch Schätzungen nicht erreichbar. Übrigens hat eine

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gewerbliche Nutzbarmachung der Wasserkräfte bei den in neuerer Zeit ausgeführten Flußkanalisierungen bisher nicht stattgefunden.

Aus dieser Sachlage ergibt sich die Notwendigkeit, hier auf die zahlenmäßige Feststellung des Kapitalwertes der aus dem Wasserstraßenbau entspringenden Nebenvorteile zu verzichten; es können nur gewisse allgemeine Grundsätze für die Beurteilung der Frage, ob und inwieweit solche Nebenvorteile im einzelnen Falle als vorhanden anzuerkennen sind, aufgestellt werden. Auch eine derartige, auf die Bestimmung leitender Gesichtspunkte sich beschränkende Behandlung des Gegenstandes ist immerhin insofern nicht ohne Nutzen, als sie den arbiträren Auffassungen eine gewisse Richtung geben und den Spielraum für die an sich unvermeidlichen Meinungsverschiedenheiten einigermaßen einengen kann.

Dabei ist zunächst zu beachten, daß unter landwirtschaftlichen Vorteilen im Sinne dieser Erörterung nur die durch den Wasserstraßenbau als solchen unmittelbar hervorgerufenen oder ermöglichten Bodenverbesserungen zu verstehen sind, während die vorteilhafte Einwirkung des Wasserstraßenverkehrs auf die Hervorbringung und den Verbrauch der Landwirtschaft nicht besonders in Betracht gezogen werden kann, weil hierin lediglich der allen Erwerbsgruppen im Einflußbereich einer Wasserstraße zufallende Nutzen der billigen Wasserfrachten sich äußert. Die Schaffung dieses Nutzens ist aber der eigentliche Zweck, welcher bei der Herstellung von Binnenschiffahrtswegen verfolgt wird. Allerdings ist im Einflußbereich mancher Wasserstraßen die Landwirtschaft der weitaus bedeutendste Erwerbszweig, was zur natürlichen Folge hat, daß ihr der Hauptanteil an dem durch die billige Schiffsverfrachtung entstehenden Gesamtnutzen zufällt; gleichwohl würde der kapitalisierte Wert dieses Anteils, auch im Falle der Möglichkeit seiner Berechnung, ebensowenig von dem Anlagekapital der Wasserstraße abzusetzen sein, wie etwa bei einer Wasserstraße von überwiegender industrieller oder montaner Bedeutung der Wert des diesen Erwerbsgruppen zuteil werdenden wirtschaftlichen Nutzens.

Wenn bei einer Wasserstraße besondere Einrichtungen vorhanden sind, welche nicht den Interessen der Schiffahrt, sondern denjenigen der Landwirtschaft dienen, so kann aus diesem Umstande nicht ohne weiteres die Berechtigung zur Absetzung der Bau- und Betriebskosten solcher Einrichtungen vom Anlagekapital der Wasserstraße entnommen werden. Es muß vielmehr in jedem Einzelfalle untersucht werden, ob es sich dabei um eine positive Förderung landwirtschaftlicher Interessen gehandelt hat, oder um die Hintanhaltung von Schädigungen, welche andernfalls für die landwirtschaftliche Benutzung der beteiligten Grundstücke durch den Ausbau des Schiffahrts-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

weges entstanden wären. In vielen, vielleicht den meisten Fällen, ist der letztere Zweck maßgebend gewesen; als Beispiele mögen die Stauanlagen an der begradigten Netze, welche zur künstlichen Erzeugung der früher selbsttätig eintretenden winterlichen Überflutungen dienen sollten, und die neben Kanälen und kanalisierten Flüssen zu Vorflutzwecken ausgeführten Parallelgräben erwähnt sein[1]. Diejenigen Kosten, welche bei dem Bau einer Schiffahrtsstraße zur Aufrechterhaltung des status quo hinsichtlich der landwirtschaftlichen Benutzung benachbarter Grundstücke aufgewendet werden müssen, sind also der Schiffahrt zur Last zu legen.

Es ist zuweilen die Auffassung vertreten worden, daß bei Ermittlung des finanziellen Ergebnisses einer Wasserstraße diejenigen Summen außer Ansatz bleiben müssen, um welche deren Anlagekapital sich durch eine den Rahmen des eigentlichen Verkehrsbedürfnisses überschreitende, aus ästhetischen und sonstigen Nebenrücksichten beliebte bauliche Ausstattung erhöht habe. Dieser Gesichspunkt würde hauptsächlich für die Berliner Wasserstraßen, welche mit Rücksicht auf ihre Lage in der Residenzstadt kostspielige Uferbekleidungen erhalten haben, aber in geringerem Maße auch für manche andere Bauten an Wasserstraßen in architektonisch oder landwirtschaftlich hervorragender Umgebung praktische Bedeutung haben. Er wird jedoch als berechtigt nicht anzuerkennen sein. Eine derartige theoretische Unterscheidung zwischen dem reinen Verkehrszweck und allen damit zusammenfallenden Interessen ist — selbst unter dem Gesichtspunkte der finanziellen Beurteilung — unzulässig, außerdem praktisch kaum durchführbar. Es kann wohl nicht zum Zwecke einer Einträglichkeitsberechnung fingiert werden, daß eine die vornehmsten Viertel einer Residenzstadt durchschneidende Schiffahrtsstraße ebenso ausgebaut wäre, wie ein durch einsame Moore und Haiden führender Kanal. Den Wasserstraßen liegt nach dieser Richtung ein gewisses Maß von baulicher Repräsentation ob; sie befinden sich insofern in ähnlicher Lage wie die Eisenbahnen, deren Bauten in vielen Fällen auch wesentlich kostspieliger ausgeführt werden, als sie nach reinen Nützlichkeitserwägungen ausgeführt zu werden brauchten.

Zur Vermeidung von Mißverständnissen und Unklarheiten, welche in

---

[1] Auf dieses Beispiel hat der Finanzminister Miquel in einer Rede vom 23. Mai 1894 im preußischen Abgeordnetenhause (stenographische Berichte S. 2186) gelegentlich hingewiesen.

Auch bei der Regulierung des Rheins zwischen Mainz und Bingen spielten die landwirtschaftlichen Interessen insofern eine wesentliche Rolle, als die Strombaukosten wesentlich verteuert wurden durch die Notwendigkeit, im Internsse des Weinbaues jede Einschränkung der Strombreite zu vermeiden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dieser Frage leicht entstehen können, muß hier ganz besonders auf den Unterschied zwischen der wirtschaftlichen und der hier zunächst maßgebenden finanziellen Betrachtungsweise hingewiesen werden. In wirtschaftlicher Beziehung mögen die Nebenvorteile, die durch den Bau einer Wasserstraße erzielt worden sind, sehr bedeutend ins Gewicht fallen; in finanzieller Hinsicht spielen sie aber nur unter bestimmten — selten oder niemals nachweisbaren — Voraussetzungen eine Rolle, nämlich nur dann und zwar nur insoweit, als sie eine Minderung oder teilweise Erstattung des Anlagekapitals, eine Herabsetzung der laufenden Ausgaben oder eine Steigerung der Einnahmen herbeiführen. Wenn ein Kanalbau gleichzeitig — d. h. ohne Aufwendung von Mehrkosten, welche im Schiffahrtsinteresse nicht erforderlich gewesen wären — die Vorflut angrenzender Ländereien verbessert und hierdurch deren vorteilhaftere Bewirtschaftung ermöglicht, so tritt zwar eine Steigerung der Grundrenten und Bodenwerte ein; diese Steigerung kommt aber unmittelbar nur den beteiligten Gutsbesitzern zugute. Denn die Grundsteuer steht unveränderlich fest, und ob es gelingt, bei der Veranlagung zur Einkommen- und Erzänzungssteuer die Hebung der landwirtschaftlichen Erträge zu entsprechendem Ausdruck zu bringen, ist mindestens zweifelhaft. Die finanzielle Wirkung solcher Bodenverbesserungen infolge der Wasserstraßen dürfte daher schwer feststellbar sein.

Die durch Kanalisierung von Flüssen gewonnenen Wasserkräfte können nicht, wie dies gelegentlich vorgeschlagen worden ist, mit ihrem jetzigen Geldwert, sondern nur mit denjenigen Summen, welche sie der Staatskasse seinerzeit eingebracht haben, bei der Berechnnng des Anlagekapitals der Wasserstraßen berücksichigt werden. Soweit derartige Wasserkräfte zur gewerblichen Verwertung sich eigneten, sind sie in der Regel während der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts an Private verkauft worden. Der Staatskasse sind nur die damals wirklich gezahlten, meist sehr niedrigen Kaufsummen zngeflossen; aber auch diese Summen können nicht ohne weiteres den Wasserstraßen durch Absetzung von Baukapital gut gebracht werden, weil sie regelmäßig nicht für die Wasserkräfte als solche, sondern gleichzeitig für zugehörige Grundstücke und Gebäude bezahlt wurden. Der jetzige Wert jener Wasserkräfte mag wirtschaftlich eine hohe Bedeutung haben, finanziell kann er nicht in Betracht kommen; die Vermischung beider Gesichtspunkte wird forgfältig zu vermeiden sein.

Das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 hat sich bei der Berechnung des Anlagekapitals ebenfalls auf den rein finanziellen Standpunkt gestellt und von dem Gesamtbetrage der wirklichen Baukosten — ohne Absetzung des Kapitalwertes der aus dem Wasserbau entspringenden land-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wirtschaftlichen oder sonstigen Nebenvorteile — angenommen, daß er durch Schiffahrtsabgaben zu verzinsen sei.

Einer Erörterung bedürfen ferner noch in diesem Zusammenhang die aus dem Mittelalter stammenden oder doch Jahrhunderte alten Stauanlagen in schiffbaren Flüssen,[1] von welchen mit mehr oder weniger Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, daß sie ursprünglich nicht im Schiffahrtsinteresse, sondern zur Gewinnung von Wasserkräften für Mühlenwerke angelegt worden sind. Wenn diese Annahme zutrifft, so wären die Bau- und Betriebskosten der Schleusen, welche neben den Mühlenwehren zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung der durchgehenden Schiffahrt hergestellt worden sind, vom Standpunkt der idealen Gerechtigkeit aus nicht auf das Konto der Wasserstraße zu setzen; die Schleusen würden dann der Schiffahrt nur insofern nützen, als sie eine ihr zugefügte Schädigung wieder aufheben, und auch diesen Zweck würden sie nur unvollkommen erreichen, weil die Schleusendurchfahrt stets mit Belästigungen und Zeitverlusten für die Schiffahrt verbunden ist. Noch weniger wäre die Tatsache zu rechtfertigen, daß die Schiffahrt für die Benutzung solcher Schleusen Abgaben zahlen muß. Aber abgesehen davon, daß die Entstehungsgeschichte jener Stauanlagen doch nicht überall hinreichend aufgeklärt ist, kann auch eine verkehrspolitische Untersuchung, welche die Gewinnung positiver und für praktische Zwecke möglichst brauchbarer Ergebnisse bezweckt, nicht wohl soweit von der Grundlage der gegebenen Tatsachen sich entfernen, daß sie geschichtliche Veränderungen aus längst vergangenen Jahrhunderten als nicht geschehen behandelt, um eine der abstrakten Gerechtigkeit und der reinen Logik entsprechende Selbstkostenrechnung der Wasserstraßen zu konstruieren. Im übrigen wären, wenn nach solchen Gesichtspunkten das Konto der beteiligten Wasserstraßen entlastet werden sollte, auch die entsprechenden Einnahmen an Schiffahrtsabgaben abzusetzen; da nun aber diese Einnahmen vielfach eine beträchtliche Höhe erreichen und zur Deckung der Selbstkosten jener Schleusen genügen, so würde vermutlich die Bilanz der Wasserstraßen sich wenig oder gar nicht ändern, auch wenn der Versuch zur Ausscheidung der in Betracht kommenden Schleusen aus der Einträglichkeitsberechnung gemacht werden sollte.

[1] Von den Stauanlagen in den Flüssen der Mark Brandenburg hat die in Berlin schon Ende des 13., die zu Rathenow im Anfang des 14., die zu Brandenburg im 16. Jahrhundert nachweislich bestanden.

Ein ähnlicher Fall scheint am oberen Main vorzuliegen, wo die Stadt Schweinfurt eine Abgabe für den Durchlaß von Flößen durch eine Stauanlage erhebt, die übrigens jetzt vom bayrischen Staate abgelöst werden soll. Bei Errichtung der Stauanlagen am unteren Main hat man die Benutzung der Floßrinnen abgabefrei gestattet, weil der Floßverkehr durch jene Anlagen eher Nachteil als Vorteil habe.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Es darf schließlich nicht vergessen werden, daß durch den Bau von künstlichen und durch die Regulierung oder Kanalisierung von natürlichen Wasserstraßen der Zustand angrenzender Ländereien nicht immer günstig beeinflußt worden ist. Zuweilen sind auch Bodenverschlechterungen durch solche Bauten eingetreten; ein wichtiger Fall dieser Art ist kürzlich wieder im preußischen Abgeordnetenhause am 6. Februar 1908 zur Sprache gekommen. Ob solche Bodenverschlechterungen immer durch Geldentschädigungen ausgeglichen und deshalb in der Höhe des Anlagekapitals der einzelnen Wasserstraße zum Ausdrucke gelangt sind, ist aus rechtlichen und praktischen Gründen mindestens zweifelhaft. Diese Zweifel bestehen besonders hinsichtlich der in älterer Zeit ausgeführten Wasserbauten.

§ 12. Zusammenfassung der Berechnungsgrundsätze und Feststellung der Zahlenergebnisse.

Das Ergebnis dieser Untersuchungen ist dahin zusammenzufassen, daß für die Darstellung der Selbstkosten einzelner Wasserstraßen nur die positiven Zahlenwerte verwendbar sind, welche durch Ermittlung der entstandenen Baukosten, der Kapitalzinsen, der laufenden Jahresausgaben und der erzielten Einnahmen gewonnen werden.

Die hiernach aufgemachten Berechnungen geben allerdings kein genaues Bild der wirklichen Sachlage, weil gewisse Faktoren, deren zahlenmäßige Bewertung nur durch unsichere Schätzungen zu erreichen ist, unberücksichtigt geblieben sind. Die hieraus sich ergebende Abweichung der rechnungsmäßigen Ergebnisse von der Wirklichkeit ist bei den verschiedenen Wasserstraßen in ungleichem Maße vorhanden; sie ist bei den regulierten natürlichen Wasserstraßen weit größer als bei den kanalisierten Flüssen und den Kanälen. Bei den Schiffahrtswegen der beiden letzteren Katagorien ist die Abweichung nicht besonders hoch zu veranschlagen und bei einzelnen überhaupt kaum anzuerkennen.

Es kann wohl die Frage aufgeworfen werden, ob mit Rücksicht auf die große Zahl von arbiträren und unsicheren Größen, welche bei einer Berechnung der Selbstkosten für verbesserte natürliche Wasserstraßen mit unterlaufen und niemals ganz ausgeschaltet werden können, die auf solche Berechnungen angewendete Mühewaltung notwendig und nützlich gewesen ist. Man wird aber diese Frage doch bejahen müssen. Denn so bedeutend bei einigen jener Wasserstraßen der Spielraum für Schätzungen, für Meinungsverschiedenheiten und Kompromisse über die Höhe des anrechungsfähigen Baukapitals auch sein mag, die positive Zahl der vom Staate baar geleisteten Ausgaben ist bei derartigen Erörterungen als Ausgangspunkt und Grund-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lage unentbehrlich. Und anderseits ist der Spielraum nicht so weit und der Mangel an positiven Anhaltspunkten für eine sachgemäße Bewertung derjenigen wirtschaftlichen Momente, welche hier in Frage kommen, nicht so groß, daß man nicht bei gutem Willen zu einer billigen und sachgemäßen Verständigung gelangen könnte, soweit es auf die Baukapitalien der Vergangenheit dabei ankommen wird. Wer die deutschen Ströme kennt, kann sich wohl ein annäherndes Urteil darüber bilden, welchen Anteil die landwirtschaftlichen Interessen bei dem Ausbau eines jeden von ihnen ungefähr gehabt haben.

Die Handhabung des privaten und öffentlichen Rechtes nötigt in zahlreichen Fällen zu positiven Entscheidungen über die Bemessung wirtschaftlicher Wertgrößen, deren Abgrenzung nicht rechnungsmäßig festgestellt, sondern nur ex aequo et bono — in allgemeiner Würdigung gewisser Grundsätze und Gesichtspunkte — schätzungsweise von Fall zu Fall bestimmt werden kann. Ein Beispiel hierfür aus dem Gebiete des öffentlichen Rechtes bietet das Verfahren über die Auseinandersetzung bei der Teilung von Gemeindeverbänden. Ein anderes Beispiel enthält der § 4 des preußischen Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893, welcher in Abs. 3 über die Erhebung von Gebühren bestimmt, daß „wenn einzelne Klassen von Gemeindeangehörigen auf die Benutzung einer Veranstaltung angewiesen sind", unter Berücksichtigung „des öffentlichen Interesses, welchem die Veranstaltung dient, und der den einzelnen gewährten besonderen Vorteile" eine „entsprechende Ermäßigung der Gebührensätze zugelassen ist." Diese Gesetzesvorschrift findet namentlich auch auf kommunale Häfen und sonstige Schiffahrtsanstalten Anwendung. Es muß hier also das Allgemeininteresse und das besondere Interesse der Schiffahrtsbeteiligten an der Anstalt zahlenmäßig bewertet und gegeneinander abgegrenzt werden, um daraufhin die Bemessung der Gebührensätze vorzunehmen — eine Aufgabe, die an das arbiträre Ermessen vielleicht keine geringeren Anforderungen stellt, wie die andere Aufgabe der anteiligen Bewertung von Schiffahrts- und Nichtschiffahrtsinteressen bei dem Ausbau und der Unterhaltung von Wasserstraßen.

Soweit die finanziellen Ergebnisse der Wasserstraßen mit denjenigen der preußischen Staatsbahnen verglichen werden sollen, und derartige Vergleichungen werden in den öffentlichen Erörterungen über die Verkehrspolitik der preußischen Regierung häufig beliebt, machen sich die in der Bilanz der Wasserstraßen vorhandenen Ungenauigkeiten deshalb nicht allzu ungünstig fühlbar, weil sie durch ähnliche Ungenauigkeiten in der Einträglichkeitsberechnung der Eisenbahnen einigermaßen aufgewogen werden. Denn auch das Anlagekapital der Staatsbahnen ist nicht lediglich im eigentlichen Eisen-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bahninteresse aufgewendet; es umfaßt vielmehr bedeutende Nebenleistungen für andere Zwecke, namentlich für solche der Landesverteidigung, der Reichspost und der Steuerverwaltung[1]. Dasselbe gilt von den Betriebskosten der Staatseisenbahnen, die unter anderem durch einen der Reichspost zugute kommenden Jahresaufwand von etwa 32 Millionen Mark über das an sich erforderliche Maß gesteigert werden.

Es liegt also, wenn man die Selbstkosten- oder Einträglichkeitsberechnung von Verkehrsanstalten auf die theoretische Ausscheidung aller nicht dem eigentlichen Zwecke des Unternehmens dienenden Aufwendungen gründen will, auch in der Bilanz der Eisenbahnen eine Anzahl von Ungenauigkeiten, welche das finanzielle Ergebnis ungünstig beeinflussen.

Es war notwendig, auf die bei der Aufstellung derartiger Berechnungen maßgebenden Grundsätze näher einzugehen, weil in dieser Beziehung mancherlei Zweifel und Meinungsverschiedenheiten obwalten können; die hier mitgeteilten Rechnungsergebnisse wären ohne entsprechende Erläuterung nicht hinreichend verständlich und der sachlichen Prüfung kaum zugänglich. Außerdem mußten gewisse Vorbehalte hinsichtlich der Genauigkeit und Vollständigkeit der ermittelten Zahlen gemacht werden, um etwaigen Mißverständnissen über ihre Bedeutung von vornherein zu begegnen.

In den nachstehenden drei Übersichten sind die Rechnungsergebnisse zusammengestellt

A. für regulierte natürliche Wasserstraßen,
B. für kanalisierte Flüsse und Kanäle,
C. für staatliche Häfen und
D. für Gemeindehäfen und dem öffentlichen Verkehr gewidmete Privathäfen.

---

[1] In neuerer Zeit werden zuweilen Reichszuschüsse für die im Interesse der Landesverteidigung ausgeführten Eisenbahnbauten gegeben, aber es werden bei weitem nicht alle dem Eisenbahnbau aus militärischen Gesichtspunkten gemachten Auflagen durch solche Zuschüsse abgegolten, und in früherer Zeit — auch noch nach Errichtung des Deutschen Reiches — mußten alle diese Auflagen von den Eisenbahnen ohne besonderes Entgelt übernommen werden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

A. Regulierte natürlic

Lfd. Nr.	a Bezeichnung der Wasserstraße und deren Länge in Kilometern	b Anlagekapital, soweit es mit hinreichender Sicherheit ermittelt werden konnte, bis 1. April 1906 Mk.	c Jahreszinsen des Anlagekapitals zu 3 % und 1/2 % Tilgung Mk.	d Laufende Ausgaben im Rechnungsjahre 1905 d 1 Sächliche Mk.	d 2 Persönliche Mk.	d 3 Spalte d 1 und d Mk.
1	Nichtkanalisierte Saar (26 km)	1 154 102	40 393	18 652	15 068	33 72
2	Mosel (222,5 km) . .	7 612 071	266 422	164 158	68 796	232 95
	a) im Reg.-Bez. Trier	2 756 980	96 494	89 449	32 644	122 09
	b) im Reg.-Bez. Coblenz	4 855 091	169 928	74 709	36 152	110 86
3	Nichtkanalisierter preußischer Main (12,15 km)	360 000	12 600	19 202	11 070	30 27
4	Rhein (345,8 km) . .	52 726 909	1 845 441	1 059 237	322 272	1 381 50
	a) im Reg.-Bez. Wiesbaden	4 208 013	147 280	148 536	27 413	175 94
	b) im Bereich der Rheinstrombauverwaltung	48 518 896	1 698 161	910 701	294 859	1 205 56
5	Weser im Bereiche der Weserstrombauverwaltung (338,36 km) . .	9 265 855	324 305	349 698	224 122	573 82
6	Aller (117 km) . . .	798 940	27 963	119 247	29 758	149 00
	a) im Bereich der Weserstrombauverwaltung	458 506	16 048	71 369	13 275	84 64
	b) im Reg.-Bez. Lüneburg	340 434	11 915	47 878	16 483	64 36
7	Elbe, im Bereich der Elbstrombauverwaltung (408 km)	40 957 200	1 433 502	1 454 074	409 791	1 863 86
8	Jeetzel im Reg.-Bez. Lüneburg (49 km) .	—	—	10 708	4 691	15 39
9	Schwinge (6,2 km) . .	735 990	25 759	48 628	14 382	63 01
10	Oste (76,3 km) . . .	177 684	6 218	17 495	12 172	29 66
11	Este (12,5 km) . . .	88 966	3 113	6 604	7 591	14 19
12	Lühe (12 km)	37 325	1 306	1 754	4 508	6 26
13	Pinnau (20,9 km) . .	188 771	6 607	5 691	1 392	7 08
14	Krückau (11,6 km) . .	77 026	2 696	5 741	1 394	7 13
15	Stör (52,6 km) . . .	729 088	25 518	33 402	7 936	41 33
16	Schlei (41 km) . . .	1 213 650	42 478	10 374	2 467	12 84

[1] Schätzung der Anlagekosten auf Grund des gegenwärtigen Bestandes an Bauwerken.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wasserstraßen.

e			f		g	h	i
Einnahmen im Rechnungsjahre 1905			Durch Vergleich der Einnahmen mit den laufenden Ausgaben (Spalte d) ergeben sich		Es fehlen zur vollen Deckung der Selbstkosten, einschließlich der Kapitalverzinsung und Tilgung	Kapitalverzinsung aus Betriebsüberschüssen	Bemerkungen
e 1 an Verkehrsabgaben	e 2 an Beiträgen, Mieten, Pächten und aus sonstigen Nutzungen	e 3 zusammen Spalte e 1 und e 2	f 1 Überschüsse	f 2 Fehlbeträge			
Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	%	
							Anlagekosten
1 554	2 737	4 291	—	29 429	69 822	—	seit 1831
11 308	19 642	30 950	—	202 004	468 426	—	
6 049	11 070	17 119	—	104 974	201 468	—	desgl. seit 1831
5 259	8 572	13 831	—	97 030	266 958	—	„ „ 1824
454	5 394	5 848	—	24 424	37 024	—	„ „ 1876
63 873	154 460	218 333	—	1 163 176	3 008 617	—	
12 401	15 260	27 661	—	148 288	295 568	—	„ „ 1816
51 472	139 200	190 672	—	1 014 888	2 713 049	—	„ „ 1816
7 731	35 781	43 512	—	530 308	854 613	—	„ „ 1842
40	227	267	—	148 738	176 701 [1]	—	
40	11	51	—	84 593	100 641	—	„ „ 1873
—	216	216	—	64 145	76 060	—	
32 454	155 402	187 856	—	1 676 009	3 109 511	—	„ „ 1816
25	21	46	—	15 353	15 353	—	
—	—	—	—	63 010	88 769	—	„ „ 1866
—	—	—	—	29 667	35 885	—	„ „ 1866
—	—	—	—	14 195	17 308	—	„ „ 1877
—	—	—	—	6 262	7 568	—	„ „ 1890
—	1	1	—	7 082	13 689	—	„ „ 1882
—	6	6	—	7 129	9 825	—	„ „ 1877
—	315	315	—	41 023	66 541	—	„ „ 1882
2 782	275	3 057	—	9 784	52 262	—	

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Lfd. Nr.	a Bezeichnung der Wasserstraße und deren Länge in Kilometern	b Anlagekapital, soweit es mit hinreichender Sicherheit ermittelt werden konnte, bis 1. April 1906 Mk.	c Jahreszinsen des Anlagekapitals zu 3 % und 1/2 % Tilgung Mk.	d Laufende Ausgaben im Rechnungsjahre 1905 d 1 Sächliche Mk.	d 2 Persönliche Mk.	d 3 Spalte d 1 und d 2 Mk.
17	Nichtkanalisierte Oder (544 km)	24 591 499	860 703	1 506 483	372 541	1 879 024
	a) im Bereich der Oderstrombauverwaltung	24 317 506	851 113	1 476 503	353 850	1 830 353
	b) im Reg.-Bez. Stettin	273 993	9 590	29 980	18 691	48 671
18	Ücker, ohne Ückerkanal 35 km)	125 207	4 382	19 245	9 051	28 296
19	Peene mit Tollense (148 km)	52 100	1 824	10 751	4 213	14 964
20	Warthe (347 km) . .	10 036 814	351 289	348 495	105 623	454 118
	a) im Reg.-Bez. Frankfurt	4 365 444	152 791	110 037	20 717	130 754
	b) im Reg.-Bez. Posen	5 671 370	198 498	238 458	84 906	323 364
21	Regulierte untere Netze (196 km)	7 697 000	269 395	123 874	65 869	189 743
22	Weichsel und Nogat im Bereich der Weichselstrombauverwaltung (283 km)	98 915 781	3 462 052	2 593 800	419 296	3 013 096
23	Sorge (14 km) . . .	76 210	2 667	9 584	2 619	12 203
24	Pregel (126 km) . . .	2 396 779	83 887	83 852	42 869	126 721
	a) im Reg.-Bez. Königsberg . . .	1 188 642	41 602	47 769	32 672	80 441
	b) im Reg.-Bez. Gumbinnen	1 208 137	42 285	36 083	10 197	46 280
25	Memel mit Atmath- und Rußstrom (112 km) .	11 610 793	406 378	275 681	100 151	375 832
26	Masurische Wasserstraßen (191 km)	904 529	31 659	30 630	25 537	56 167
	Zusammen 3748 km	272 530 289	9 538 557	8 327 060	2 285 179	10 612 239

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

e			f		g	h	i
Einnahmen im Rechnungsjahre 1905			Durch Vergleich der Einnahmen mit den laufenden Ausgaben (Spalte d) ergeben sich		Es fehlen zur vollen Deckung der Selbstkosten, einschließlich der Kapitalverzinsung und Tilgung	Kapitalverzinsung aus Betriebsüberschüssen	Bemerkungen
e 1 an Verkehrsabgaben	e 2 an Beiträgen, Mieten, Pächten und aus sonstigen Nutzungen	e 3 zusammen Spalte e 1 und e 2	f 1 Überschüsse	f 2 Fehlbeträge			
Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	%	
							Anlagekosten
12 626	43 267	55 893	—	1 823 131	2 683 834	—	seit 1816
12 626	43 267	55 893	—	1 774 460	2 625 573	—	desgl. seit 1816
—	—	—	—	48 671	58 261	—	
282	—	282	—	28 014	32 396	—	
—	—	—	—	14 964	16 788	—	
6 140	10 535	16 675	—	437 443	788 732	—	
5 228	1 365	6 593	—	124 161	276 952	—	„ „ 1816
912	9 170	10 082	—	313 282	511 780	—	„ „ 1858
225 805	3 410	229 215	39 472	—	229 923	0,51	
15 199	159 500	174 699	—	2 838 397	6 300 449	—	„ „ 1831
—	128	128	—	12 075	14 742	—	„ „ 1874
—	1 624	1 624	—	125 097	208 984	—	
—	464	464	—	79 977	121 579	—	„ „ 1840
—	1 160	1 160	—	45 120	87 405	—	„ „ 1851
6 489	15 530	22 019	—	353 813	760 191	—	„ „ 1849
3 064	2 823	5 887	—	50 280	81 939	—	„ „ 1845
389 826	611 078	1 000 904	—	9 611 335	19 149 892	—	

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

B. Kanalisierte Flüsse

	a	b	c	d		
Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße und deren Länge in Kilometern	Anlagekapital, soweit es mit hinreichender Sicherheit ermittelt werden konnte, bis 1. April 1906	Jahreszinsen des Anlagekapitals zu 3 % und 1/2 % Tilgung	Laufende Ausgaben im Rechnungsjahre 1905		
				d 1	d 2	d 3
				Sächliche	Persönliche	Spalte d 1 und d 2
		Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1	Kanalisierte Saar (31 km)	7 087 616	248 067	92 374	35 808	128 182
2	Kanalisierter Main (38 km)	8 964 570	313 760	133 459	26 798	160 257
3	Spoykanal (10 km) . .	562 696	19 694	11 971	4 170	16 141
4	Ems—Jade-Kanal (70 km)	9 095 770	318 352	53 350	26 968	80 318
5	Dortmund—Ems-Kanal (250 km)	71 248 973	2 493 714	905 274	220 655	1 125 929
6	Kanalisierte Fulda (28 km)	3 139 110	109 869	55 388	32 326	87 714
7	Ilmenau (28 km) . .	826 624	28 932	19 809	12 250	32 059
8	Kanalisierte Unstrut (65,5 km)	843 558	29 525	28 705	28 126	56 831
9	Kanalisierte Saale (144 km)	7 350 502	257 268	105 657	75 908	181 565
	a) Kanalstrecke im Reg.-Bez. Merseburg	5 852 223	204 828	86 515	67 957	154 472
	b) Kanalstrecke im Bezirk der Elbstrombauverwaltung . .	1 498 279	52 440	19 142	7 951	27 093
10	Märkische Wasserstraßen (1154 km)	90 257 963	3 159 028	1 112 412	799 449	1 911 861
	a) Berliner Wasserstraßen	23 608 404	826 294	257 886	161 932	419 018
	b) Übrige Märkische Wasserstraßen . .	66 649 559	2 332 735	854 526	637 517	1 492 043
11	Ückerkanal (0,35 km) .	65 450	2 291	1 898	3 071	4 969
12	Kanalisierte obere Oder nebst Großschiffahrtsweg um Breslau (149 km)	24 236 625	848 282	642 654	225 778	868 432
13	Klodnitzkanal (46 km) .	1 120 394	39 214	36 661	47 985	84 646

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und Kanäle.

e			f		g	h	i
Einnahmen im Rechnungsjahre 1905			Durch Vergleich der Einnahmen mit den laufenden Ausgaben (Spalte d) ergeben sich		Es fehlen zur vollen Deckung der Selbstkosten, einschließlich der Kapitalverzinsung und Tilgung	Kapitalverzinsung aus Betriebsüberschüssen	Bemerkungen
e 1 an Verkehrsabgaben	e 2 an Beiträgen, Mieten, Pächten und aus sonstigen Nutzungen	e 3 zusammen Spalte e 1 und e 2	f 1 Überschüsse	f 2 Fehlbeträge			
Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	%	
34 215	5 258	39 473	—	88 709	336 776	—	
138 876	4 749	143 625	—	16 632	330 392	—	
9 575	190	9 765	—	6 376	26 070	—	
6 700	7 734	14 434	—	65 884	384 236	—	
378 376	49 827	428 203	—	697 726	3 191 440	—	
20 354	2 291	22 645	—	65 069	174 938	—	
768	344	1 112	—	30 947	59 879	—	
752	397	1 149	—	55 682	85 207	—	
30 161	3 902	34 063	—	147 502	404 770	—	
19 428	3 463	22 891	—	131 581	336 409	—	
10 733	439	11 172	—	15 921	68 361	—	
3 729 518	213 011	3 942 529	2 030 668	—	1 128 360	2,29	
897 963	137 280	1 035 243	615 425	—	210 869	2,61	
2 831 555	75 731	2 907 286	1 415 243	—	917 492	2,13	
11 009	—	11 009	6 040	—	(+ 3 749)	9,23	
492 507	29 478	521 985	—	346 447	1 194 729	—	
20 707	4 284	24 991	—	59 655	98 869	—	

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

	a	b	c	d		
Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße und deren Länge in Kilometern	Anlagekapital, soweit es mit hinreichender Sicherheit ermittelt werden konnte, bis 1. April 1906	Jahreszinsen des Anlagekapitals zu 3 % und 1/2 % Tilgung	Laufende Ausgaben im Rechnungsjahre 1905		
				d 1	d 2	d 3
				Sächliche	Persönliche	Spalte d 1 und d 2
		Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
14	Bromberger Kanal und kanalisierte untere Netze (41 km)	2 547 468	89 161	188 871	56 273	245 144
15	Kanalisierte Brahe (13 km)	2 811 000	98 385	42 749	16 885	59 634
16	Kanalisierte obere Netze (105 km)	3 968 329	138 892	54 498	30 306	84 804
17	Weichsel—Haff-Kanal (20 km)	1 118 200	39 137	55 067	11 606	66 673
18	Elbinger Weichsel und Königsberger Weichsel (37 km)	2 764 560	96 760	16 715	7 310	24 025
19	Oberländischer Kanal (134 km)	5 766 667	201 833	114 700	60 245	174 945
20	Pregel—Memel-Wasserstraße (68 km) . . .	3 638 580	127 350	60 952	30 337	91 289
	Wasserstraßen der Gruppe B insgesamt 2431,85 km rund 2432,— „	247 414 655	8 659 514	3 733 164	1 752 254	5 485 418

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

e			f		g	h	i
Einnahmen im Rechnungsjahre 1905			Durch Vergleich der Einnahmen mit den laufenden Ausgaben (Spalte d) ergeben sich		Es fehlen zur vollen Deckung der Selbstkosten, einschließlich der Kapitalverzinsung und Tilgung	Kapitalverzinsung aus Betriebsüberschüssen	Bemerkungen
e 1 an Verkehrsabgaben	e 2 an Beiträgen, Mieten, Pächten und aus sonstigen Nutzungen	e 3 zusammen Spalte e 1 und e 2	f 1 Überschüsse	f 2 Fehlbeträge			
Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	%	
229 608	7 552	237 160	—	7 984	97 145	—	
204 148	2 453	206 601	146 967	—	(+ 48 582)	5,23	
18 259	460	18 719	—	66 085	204 977	—	
9 854	1 934	11 788	—	54 885	94 022	—	
27 321	2 845	30 166	6 141	—	90 619	0,22	
10 698	7 438	18 136	—	156 809	358 642	—	
91 803	6 799	98 602	7 313	—	120 037	0,2	
5 465 209	350 946	5 816 155	330 737	—	8 328 777	0,13	

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

C. Staats-

	a	b	c	d		
Lfd. Nr.	Hafenanlagen zu	Anlagekapital, soweit es mit hinreichender Sicherheit ermittelt werden konnte, bis 1. April 1906	Jahreszinsen des Anlagekapitals zu 3 % und 1/2 % Tilgung	Laufende Ausgaben im Rechnungsjahre 1905		
				d 1	d 2	d 3
				Sächliche	Persönliche	Spalte d 1 und d 2
		Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1	Ruhrort	21 404 267	Das Anlagekapital war bis auf 2 964 310 Mk. getilgt[1].	376 425	73 211	449 636
2	Weißenthurm	58 000	2 030	—	—	1 354
3	Braubach	42 400	1 484	—	—	2 563
4	Emden	18 104 998	633 675	392 631	46 450	439 081
5	Norderney	1 358 920	47 562	—	—	23 408
6	Norddeich	1 838 660	64 353	—	—	26 175
7	Geestemünde	18 970 074	663 952	334 747	99 018	433 765
8	Harburg	6 865 814	240 303	259 565	41 715	301 280
9	Schulau	189 002	6 615	—	—	5 710
10	Brunshausen	283 464	9 921	—	—	10 942
11	Glücksstadt	1 590 000	55 650	—	—	47 757
12	Husum	900 000	31 500	—	—	38 106
13	Tönning	363 394	12 719	—	—	17 154
14	Friedrichstadt	378 000	13 230	—	—	7 423
15	Munkmarsch	199 053	6 967	—	—	11 071
16	Rendsburg	297 374	10 408	—	—	5 843
17	Saßnitz	1 802 800	63 098	20 412	3 002	23 414
18	Stettin—Swinemünde Seeschiffahrtsstraße mit Einschluß der Hafenanlagen in Swinemünde	26 708 008	934 780	449 076	275 604	724 680
19	Kolberg	2 735 626	95 747	68 710	22 614	91 324
20	Rügenwaldermünde	4 762 492	166 687	81 628	15 476	97 104
21	Stolpmünde	4 770 217	166 958	130 404	35 870	166 274
22	Brahemünde	—	—	—	—	42 860
23	Danzig—Neufahrwasser	10 529 076	368 518	321 005	77 749	398 754
24	Hela	195 836	6 854	—	—	4 471
25	Pillau einschließlich des Königsberger Seekanals und der unteren Pregelstrecke	25 035 700	876 250	608 556	174 578	783 134
26	Memel	11 056 240	386 968	328 896	71 134	400 030
27	Schmelz	267 947	9 378	—	—	1 958

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

häfen.

e			f		g	h	i
Einnahmen im Rechnungsjahre 1905			Durch Vergleich der Einnahmen mit den laufenden Ausgaben (Spalte d) ergeben sich		Es fehlen zur vollen Deckung der Selbstkosten, einschließlich der Kapitalverzinsung und Tilgung	Kapitalverzinsung aus Betriebsüberschüssen	Bemerkungen
e 1 an Verkehrsabgaben Mk.	e 2 an Beiträgen, Mieten, Pächten und aus sonstigen Nutzungen Mk.	e 3 zusammen Spalte e 1 und e 2 Mk.	f 1 Überschüsse Mk.	f 2 Fehlbeträge Mk.	Mk.	%	
955 017	386 791	1 341 808	982 172	—	—	4,17	
3 573	—	35 73	2 219	—	(+ 189)	3,82	[1] Diese sind aus Anleihemitteln entnommen und bis jetzt noch nicht verzinst.
3 486	880	4 366	1 803	—	(+ 319)	4,25	
154 796	81 369	236 165	—	202 016	836 591	—	
19 249	194	19 443	—	3 965	51 527	—	
1 922	85	2 007	—	24 168	88 521	—	
236 685	129 986	366 671	—	67 094	731 046	—	
85 606	157 678	243 284	—	57 996	298 299	—	
1 135	88	1 223	—	4 487	11 102	—	
3 084	100	3 184	—	7 758	17 679	—	
9 940	1 732	11 672	—	36 085	91 735	—	
6 555	388	6 943	—	31 163	62 663	—	
1 852	100	1 952	—	15 202	27 921	—	
3 524	346	3 870	—	3 553	16 783	—	
9 826	501	10 327	—	744	7 711	—	
9 307	2 365	11 672	5 829	—	4 579	1,96	
50 057	1 186	51 243	27 829	—	35 269	1,54	
1 101 987	9 736	1 111 723	387 043	—	547 737	1,45	
10 589	384	10 973	—	80 351	176 098	—	
5 273	755	6 028	—	91 076	257 763	—	
24 967	1 338	26 305	—	139 969	306 927	—	
56 292	2 418	58 710	15 850	—	(+15 850)[2]	—	[2] Die alte Hafenanlage, von der Bromberger Hafen-Aktiengesellschaft erbaut, ist kostenlos auf den Staat übergegangen.
363 842	43 958	407 800	9 046	—	359 472	0,09	
210	—	210	—	4 261	11 115	—	
527 263	15 528	542 791	—	240 343	1 116 593	—	
107 013	5 954	112 967	—	287 063	674 031	—	
1 477	—	1 477	—	481	9 859	—	

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

D. Kommunale und

Übersicht über die Rentabilität der kommunalen und privaten

Bemerkung: Die Angaben in Spalte b enthalten

	a	b	c	d		
				Laufende Ausgaben im Rechnungsjahre 1904		
				d 1	d 2	d 3
Lfd. Nr.	Hafenanlagen zu	Anlagekapital, soweit es mit hinreichender Sicherheit ermittelt werden konnte, bis 1. April 1905	Jahreszinsen des Anlagekapitals zu 3½ %	Sächliche	Persönliche	Spalte d 1 und d 2
		Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1	Duisburg	13 000 000	358 276 (2,76 %)	—	—	866 984
2	Düsseldorf	11 428 774	332 920 (2,91 %)	—	—	441 692
3	Neuß	2 412 613	77 369	—	—	9 957
4	Mülheim a. Rh. . . .	1 242 301	48 058	—	—	92 843
5	Cöln	15 326 290	536 420	—	—	1 336 654
6	Bonn	642 000	22 470	—	—	10 559
7	Vallendar	38 931	1 557 (4 %)	—	—	4 537
8	Coblenz	1 200 000	42 000	—	—	26 782
9	Frankfurt a. M. — Hafen und Lagerhaus . . .	10 060 456	288 205	—	—	641 468
10	Leer	1 794 390	62 804	—	—	11 738
11	Weener	25 613	1 024	—	—	1 658
12	Papenburg	695 564	23 750 (3¾ % 3½ %)	—	—	6 600
13	Münster	1 585 750	59 466 (3¾ %)	—	—	56 879
14	Dortmund	5 227 554	183 202 (3,5 + 4 %)	—	—	184 921
15	Lehe	28 000	1 030 (3,68 %)	—	—	11
16	Blumenthal	2 895	—	—	—	24
17	Rönnebeck	18 250	730 (4 %)	—	—	105
18	Hemelingen	505 500	20 220 (4 %)	—	—	3 881
19	Rinteln, Kreishafen . .	138 921	4 862	—	—	1 905
20	Hameln	278 145	10 508 (3¾—4 %)	—	—	5 349
21	Stade	339 120	13 564 (4 %)	—	—	2 267
22	Elmshorn, Privathafen	43 580	1 525	—	—	100
23	Elmshorn, städt. Hafen	197 254	6 960	—	—	2 545
24	Itzehoe	227 119	8 443 (3,7 %)	—	—	8 267
25	Pellworm	5 581	223 (4 %)	—	—	1 662
26	Hadersleben	367 862	14 026 (3,81 %)	—	—	7 727

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

private Häfen.

Häfen, für deren Benutzung Abgaben erhoben werden.

alle wirklich investierten Anlagekapitalien.

e			f		g	h	i
Einnahmen im Rechnungsjahre 1904			Durch Vergleich der Einnahmen mit den laufenden Ausgaben (Spalte d) ergeben sich		Es fehlen zur vollen Deckung der Selbstkosten, einschließlich der Kapitalverzinsung	Kapitalverzinsung aus Betriebsüberschüssen	Bemerkungen
e 1 an Verkehrsabgaben	e 2 an Beiträgen, Mieten, Pächten und aus sonstigen Nutzungen	e 3 zusammen Spalte e 1 und e 2	f 1 Überschüsse	f 2 Fehlbeträge			
Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	%	
—	—	1 670 638	803 654	—	—	6,18	
—	—	850 915	409 223	—	—	3,58	
—	—	63 155	53 198	—	24 171	2,20	
—	—	158 961	66 118	—	—	5,32	
—	—	1 624 984	288 330	—	248 090	1,88	
—	—	18 271	7 712	—	14 758	1,20	
—	—	6 691	2 154	—	—	5,53	
—	—	47 353	20 571	—	21 429	1,71	
—	—	731 814	90 346	—	197 859	0,90	
—	—	18 890	7 152	—	55 651	0,39	
—	—	3 168	1 510	—	—	rd. 6,0	
—	—	17 042	10 442	—	13 308	1,50	
—	—	95 049	38 170	—	21 296	2,41	Außerdem 9600 Mk. zum Erneuerungsfonds.
—	—	310 364	125 443	—	57 760	2,39	
—	—	301	290	—	—	1,04	
—	—	75	51	—	—	1,07	
—	—	383	278	—	—	1,52	
—	—	4 879	998	—	—	0,19	
—	—	2 687	782	—	4 080	0,56	
—	—	8 763	3 414	—	7 094	1,22	
—	—	4 651	2 384	—	—	0,70	
—	—	1 366	1 266	—	259	2,90	
—	—	12 017	9 472	—	—	4 24	
—	—	18 216	9 949	—	—	4,4	
—	—	1 107	—	555	778	—	
—	—	31 092	23 365	—	—	6,35	

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

	a	b	c	d		
				Laufende Ausgaben im Rechnungsjahre 1905		
Lfd. Nr.	Hafenanlagen zu	Anlagekapital, soweit es mit hinreichendes Sicherheit ermittelt werden konnte, bis 1. April 1905	Jahreszinsen des Anlagekapitals zu 5½ % Tilgung	d 1 Sächliche	d 2 Persönliche	d 3 Spalte d 1 und d 2
		Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
27	Sonderburg	48 277	1 810 (3¾ %)	—	—	10 113
28	Düwig	16 000	720 (4½%)	—	—	256
29	Apenrade	121 648	4 562 (3¾%)	—	—	9 682
30	Flensburg	433 617	15 586	—	—	60 088
31	Kappeln	38 300	1 436 (3¾%)	—	—	2 797
32	Eckernförde	32 000	1 280 (4 %)	—	—	2 988
33	Schleswig	189 000	7 127 (3¾%)	—	—	4 692
34	Rendsburg, Kreishafen	264 594	9 922 (3¾%)	—	—	785
35	Kiel	1 229 626	49 185 (4 %)	—	—	138 486
36	Neufeld	11 944	478	—	—	2 693
37	Neustadt	84 632	3 385 (4 %)	—	—	9220
38	Magdeburg, Neustädter Hafen	7 955 690	318 227	—	—	436 396
39	Aken, städtische Ufer- und Ladeplätze	40 480	1 619 (4 %)	—	—	1 265
40	Halle, Schaaffsche Lade- und Umschlagstelle .	30 000	1 500 (5 %)	—	—	300
41	Wittenberge,					
	a) städtischer Packhof .	37 500	1 312	—	—	6 378
	b) städtische Hafenanlagen	130 000	4 550	—	—	2431
42	Brandenburg	52 270	1 828	—	—	53
43	Potsdam	67 900	2 396	Diese Kosten trägt der Pächter		
44	Spandau	710 310	24 860	—	—	2 458
45	Berlin, Urbanhafen . .	2 207 902	77 277	—	—	18 975
46	Charlottenburg . . .	294 037	10 291	—	—	8 957
47	Rixdorf	373 650	13 077	—	—	8 700
48	Stralsund	929 520	37 180 (4 %)	—	—	26 117
49	Jarmen	49 001	1 764 (3,6 %)	—	—	1 626
50	Greifswald	1 337 302	53 492 (4 %)	—	—	10 706
51	Wolgast	293 980	10 298	—	—	6 642

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

e			f		g	h	i
Einnahmen im Rechnungsjahre 1905			Durch Vergleich der Einnahmen mit den laufenden Ausgaben (Spalte d) ergeben sich		Es fehlen zur vollen Deckung der Selbstkosten, einschließlich der Kapitalverzinsung und Tilgung	Kapitalverzinsung aus Betriebsüberschüssen	Bemerkungen
e 1 an Verkehrsabgaben	e 2 an Beiträgen, Mieten, Pächten und aus sonstigen Nutzungen	e 3 zusammen Spalte e 1 und e 2	f 1 Überschüsse	f 2 Fehlbeträge			
Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	%	
—	—	11 073	960	—	850	1,9	
—	—	1 540	1 284	—	—	8,—	
—	—	18 308	8 626	—	—	7,9	
—	—	104 414	44 326	—	—	9,8	
—	—	4 264	1 467	—	—	3,83	
—	—	9 633	6 645	—	—	20,75	
—	—	12 895	8 203	—	—	4,4	
—	—	7 355	6 570	—	3 352	2,5	
—	—	199 883	61 397	—	—	5,—	
—	—	3 401	708	—	—	6,1	
—	—	16 564	7 344	—	—	8,7	
—	—	512 163	75 767	—	242 460	0,95	
—	—	2 629	1 364	—	255	3,36	
—	—	676	376	—	1 124	1,25	
—	—	7 879	1 501	—	—	4,—	
—	—	3 891	1 460	—	3 090	1,12	
—	—	136	83	—	1 745	0,15	
—	—	3 200 (Pacht)	3 200	—	—	4,71	
—	—	6 672	4 214	—	20 646	0,59	
—	—	32 001	13 026	—	64 251	0,59	
—	—	37 712	28 755	—	—	9,77	
—	—	17 700	9 000	—	4 077	2,4	
—	—	45 260	19 143	—	18 037	rd. 2,—	
—	—	5 026	3 400	—	—	7,48	
—	—	24 750	14 044	—	39 448	1,05	
—	—	13 000	6 358	—	3 931	2,16	

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

	a	b	c	d		
				Laufende Ausgaben im Rechnungsjahre 1904		
				d 1	d 2	d 3
Lfd. Nr.	Hafenanlagen zu	Anlagekapital, soweit es mit hinreichender Sicherheit ermittelt werden konnte, bis 1. April 1905	Jahreszinsen des Anlagekapitals zu 5½ %	Sächliche	Persönliche	Spalte d 1 und d 2
		Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
52	Ückermünde	196 977	7 879 (4 %)	—	—	11 129
53	Wollin	8 000	260 (3¼ %)	—	—	3 554
54	Stettin	21 351 780	854 071 (4 %)	—	—	1 224 540
55	Greifenhagen	62 000	2 480 (4 %)	—	—	2 313
56	Schwedt a. O. . . .	66 000	2 310	—	—	611
57	Küstrin a. d. Oder . .	—	—	—	—	1 205
	„ a. d. Warthe .	—	—	—	—	1 300
58	Frankfurt a. O. . . .	270 800	9 478	—	—	7 025
59	Fürstenberg a. O., Bollwerk	3 118	109	—	—	143
60	Neusalz a. O.	469 350	16 352 (3,48 %)	—	—	24 383
61	Lübchen	5 600	196	—	—	193
62	Breslau	7 217 500	252 612	—	—	291 596
63	Posen	1 857 000	72 280 (3,89 %)	—	—	27 480
64	Bromberg, Schleppschiffahrts-Akt.Ges. .	482 200	16 677	—	—	80 546
65	Elbing	1 227 000	Der größte Teil des Anlagekapitals ist vom Staat			
66	Tolkemit	119 000				
67	Königsberg, Städtischer Aschhof	388 500	13 597	—	—	7 784

In den vier Übersichten A bis D sind weder die See- und Binnenwasserstraßen noch die See- und Binnenhäfen als gesonderte Gruppen behandelt, entsprechend der im ersten Bande vertretenen Auffassung, daß ein verschiedener Rechtszustand für See- und Binnenschiffahrt nicht besteht. Die Längen der Wasserstraßen sind in den Übersichten A und B durch Halbierung der Uferlängen berechnet; das mußte geschehen, weil vielfach die Grenzen von Staaten durch Wasserstraßen gebildet werden.

In der Übersicht B sind diejenigen regulierten natürlichen Wasser-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

e			f		g	h	i
Einnahmen im Rechnungsjahre 1904			Durch Vergleich der Einnahmen mit den laufenden Ausgaben (Spalte d) ergeben sich		Es fehlen zur vollen Deckung der Selbstkosten, einschließlich der Kapitalverzinsung	Kapitalverzinsung aus Betriebsüberschüssen	Bemerkungen
e 1 an Verkehrsabgaben	e 2 an Beiträgen, Mieten, Pächten und aus sonstigen Nutzungen	e 3 zusammen Spalte e 1 und e 2	f 1 Überschüsse	f 2 Fehlbeträge			
Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	%	
—	—	12 093	964	—	6 915	0,48	
—	—	3 565	11	—	249	0,13	
—	—	1 625 028	400 488	—	453 583	1,87	
—	—	5 314	3 001	—	—	4,84	
—	—	3 981	3 370	—	—	5,1	
—	—	1 107	—	98	—	—	
—	—	1 553	253	—	—	—	
—	—	10 398	3 373	—	6 105	1,24	
—	—	141	—	2	111	—	Im Liegehafen (Fürstenberger See) sind im Jahre 1904 mit Rücksicht auf die Notlage der Schiffer Abgaben nicht erhoben worden.
—	—	21 778	—	2 605	18 957	—	
—	—	393	200	—	—	3½	
—	—	281 376	—	10 220	—	—	
—	—	59 736	32 256	—	40 024	1,73	
—	—	67 637	—	12 909	29 786	—	
hergegeben. In Elbing ist der Staat bei den Unterhaltungskosten mit jährlich 73 000 Mk. beteiligt.							
—	—	29 788	22 004	—	—	5,66	Die städt. Hafenanlagen sind in den letzten Jahren ausgebaut worden, ein neuer Tarif ist am 1. Juli 1905 in Kraft getreten.

straßen, welche einen Bestandteil zusammenhängender Wasserstraßensysteme bilden, miteinbegriffen. Das gilt insbesondere von der regulierten Deime; sie gehört zu der unter B 20 aufgeführten Pregel—Memel-Wasserstraße, welche in ihrer nördlichen Fortsetzung aus dem Großen Friedrichsgraben, dem Seckenburger Kanal und der begradigten Gilge besteht.

Die Übersicht D beruht auf den eigenen Angaben der Gemeindeverwaltungen; es ist deshalb möglich, daß hier die Berechnungen nicht überall nach ganz gleichmäßigen Grundsätzen durchgeführt worden sind.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Zusammenstellungen der Wasserstraßen enthalten nicht alle tatsächlich vorhandenen Schiffahrtswege und nicht die Gesamtheit der wirklich aufgewendeten Wasserbaukosten, wenn auch der unberücksichtigt gebliebene Anteil verhältnismäßig unbedeutend ist. Es fehlen unter den regulierten Flüssen zum Beispiel die Sauer und die Leine, unter den teilweise kanalisierten die Lahn, Lippe und Ruhr, unter den Kanälen fast alle nordhannoverschen Moorkanäle, weil sie für die Schiffahrt im ganzen, für die Güterbewegung auf den deutschen Wasserstraßen, entweder überhaupt nicht mehr in Betracht kommen oder nur noch in ganz unbedeutendem Maße benutzt werden. Ferner sind die Küstenfahrwasser in den Bodden, Watten und Haffen nicht berücksichtigt.

Unter den Seewasserstraßen fehlen diejenigen über das Stettiner und frische Haff, weil die hierfür gemachten Aufwendungen bis vor kurzer Zeit einen integrierenden Bestandteil der Ausgaben für die Seehäfen Swinemünde und Pillau gebildet haben. Erst nach den letzten Vertiefungsarbeiten, welche unter Ertragsbürgschaft der Kaufmannschaften in Stettin und Königsberg ausgeführt wurden, ist über die Kosten dieser Arbeiten und über die aus den vertieften Fahrrinnen erzielten Einnahmen eine besondere Buchführung eingerichtet worden.

Die Fahrrinne über das Stettiner Haff hat seit 1895 einen Kapitalaufwand von 5 700 000 Mk. und einen Mehraufwand für Unterhaltung von 178 000 Mk. verursacht, so daß einschließlich der Verzinsung mit 3½ vom Hundert eine Jahresausgabe von 377 000 Mk. zu decken ist, der eine tatsächliche Einnahme von 362 536 Mk. im letzten Jahre gegenüberstand.

Die Fahrrinne über das frische Haff, der sogenannte Königsberger Seekanal, kostete 11 617 000 Mk., die einen Zinsenaufwand von 406 595 Mk. bedingen. Dazu treten die Mehrkosten der Unterhaltung mit 174 000 Mk., so daß im ganzen eine Belastung der Staatskasse in Höhe von 580 000 Mk. vorliegt, der eine Einnahme von zuletzt 285 000 Mk. gegenüberstand [1].

In der vorstehenden Übersicht C sind die beiden Seewasserstraßen mit den Häfen Swinemünde und Pillau als wirtschaftliche Einheit behandelt.

Der Kaiser Wilhelmkanal ist hier wegen seiner gleichzeitigen Widmung für militärische Zwecke nicht mitbehandelt, abgesehen davon, daß

[1] Das Anlagekapital beider Wasserstraßen ist hier nur mit 3½prozentigen Annuitäten berücksichtigt, um die äußere Vergleichbarkeit der Zahlen mit denjenigen in den vorstehenden Nachweisungen A und B zu wahren. Tatsächlich haben die beiden Kaufmannschaften in Stettin und Königsberg 3½ % Zinsen und ½ % Tilgung für entsprechende Kapitalanteile verbürgt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

er auch nicht eigentlich — im Sinne der Finanzierung — als preußische Wasserstraße gelten kann. Dasselbe gilt von den Seewasserstraßen der Unterelbe und Unterweser, von welchen die erstere durch Hamburg, die letztere durch Bremen ausgebaut und unterhalten wird. Für diese Zwecke hat Hamburg seit 1859 etwa 62 und Bremen etwa 61 Millionen Mk. ausgegeben.

Von Lübeck sind für die Regulierung der Trave zwischen der Stadt und dem Meere seit 1850 etwa 9 Millionen Mk. aufgewendet worden.

Die Anlagekosten für die preußischen Wasserstraßen sind in der Literatur bisher regelmäßig bedeutend höher angenommen worden als sie in den vorstehenden Zahlenübersichten berechnet sind. Das beruht wahrscheinlich darauf, daß die sämtlichen wirklich geleisteten Ausgaben der Vergangenheit zusammengezählt wurden, ohne Rücksicht darauf, ob sie zur Erhaltung des jeweilig bestehenden Zustandes oder zu seiner Verbesserung dienten. Die hier angegebenen Kapitalwerte enthalten nur den letzteren Teil der Baraufwendungen. Ein gewisses Maß von Unterhaltungskosten, und zwar ein recht erhebliches, hätte auf die großen Ströme auch dann verwendet werden müssen, wenn sie nicht gleichzeitig als Wasserstraßen gedient hätten; welcher Teil dieser Kosten von den Uferbesitzern und vom Staate aufgebracht wurde, läßt sich freilich nicht mehr feststellen. Anderseits müssen bedeutende Summen alljährlich zur Unterhaltung solcher Bauwerke und Anstalten ausgegeben werden, welche ausschließlich dem Schiffahrtsinteresse dienen.

Die Summe der Unterhaltungskosten wird in der Regel zu niedrig angenommen, weil nur die fächlichen Ausgaben in Rechnung gestellt zu werden pflegen, während die Gehälter, Ruhegehälter, Witwen- und Waisenversorgungen unberücksichtigt bleiben. Insofern sind namentlich auch die in den Jahresberichten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt mitgeteilten Zahlen für Preußen unvollständig.

Um auf Grund des Zahlenmaterials, welches in den vorstehenden Übersichten zusammengestellt ist, die wirkliche Selbstkostengrenze für jede Wasserstraße oder Wasserstraßengruppe zu finden, müßten bei dem Anlagekapital und bei den Unterhaltungskosten derjenigen Wasserstraßen, welche nicht lediglich dem Schiffahrtsinteresse dienen, entsprechende Abzüge gemacht, hiernach die jährlichen Aufwendungen bestimmt und deren Summe durch die Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer geteilt werden; der so ermittelte Einheitssatz wäre im Sinne des Artikel 54 der Reichsverfassung rechtlich zulässig.

Eine derartige Ermittelung ist im Jahre 1901 auf Wunsch der Kommission, welche das damals zum zweiten Male vorgelegte Wasserstraßengesetz zu beraten hatte, nach vorheriger Verständigung über die ad hoc

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

beliebten Voraussetzungen, Maßstäbe und Grenzen von der Regierung aufgestellt worden. Es wurden die umstehenden Übersichten, welche später zu vielen Irrtümern und Mißverständnissen Anlaß gegeben haben, der Kommission vorgelegt.

Diese Übersichten können, wie bei ihrer Vorlegung ausdrücklich bemerkt wurde, keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Genauigkeit machen und nur ein sehr ungefähres Bild der Sachlage geben. Sie mußten in sehr kurzer Frist aus dem unmittelbar verfügbaren Marterial, unter Verzichtleistung auf weitere Nachforschungen, zum Zwecke einer vorläufigen und annähernden Unterrichtung aufgestellt werden. Man war übereingekommen, sich mit diesem Material einstweilen zu begnügen.

Darüber, daß die Berechnungsgrundlagen der Nachprüfung und Ergänzung bedürften, wenn es sich später einmal um die Aufstellung von Tarifen handeln sollte, bestand kein Zweifel. Insbesondere war es von vornherein klar, daß die pauschale Annahme, wonach bei allen Strömen die Hälfte der Baukosten im Schiffahrtsinteresse aufgewendet sein sollte, der Berichtigung bedurfte; denn tatsächlich ist der Anteil der Schiffahrt an diesen Aufwendungen individuell sehr verschieden, teils größer, teils geringer als

I. Übersicht der Abgabensätze, die auf den wichtigeren um außer Deckung der laufenden Unterhaltungs- und der Anlagekosten

1	2	3	4	5	6
Lfde. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Herstellungs- und Regulierungskosten (1866 bis einschl. 1897/98) Mk.	3½ prozentige Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten (Sp. 3) rund Mk.	Unterhaltungs- und Betriebskosten für 1897/98 Mk.	Jährliche Gesamtausgabe (Spalte 4 und 5 Mk.
1	Rhein	17 000 000	595 000	1 235 000	1 830 000
2	Mosel	1 250 000	44 000	214 000	258 000
3	Weser abwärts bis Bremen	4 180 000	146 000	537 000	683 000
4	Elbe abwärts bis zur Seevemündung . . .	11 015 000	386 000	1 514 000	1 900 000
5	Oder abwärts bis Schwedt ausschl. der Kanalstrecke	11 790 000	413 000	1 560 000	1 973 000
6	Warthe	3 150 000	110 000	542 000	652 000
7	Weichsel und Nogat . .	10 990 000	385 000	1 991 000	2 376 000
8	Memel	6 310 000	221 000	312 000	533 000
	Summa	65 685 000	2 300 000	7 905 000	10 205 000

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Hälfte. Ebensowenig sollte der Frage, wie weit das Anlagekapital rückwärts zu berechnen sei, und ob die Unterhaltungskosten ganz oder teilweise und gegebenenfalls mit welchen Anteilen der Schiffahrt zur Last gelegt werden müßten, irgendwie durch diese Aufstellung vorgegriffen werden. Sie dürfte aber doch für den preußischen Anteil des Rheines der Wirklichkeit im tonnenkilometrischen Ergebnis ungefähr entsprechen. Es wurden im Jahre 1905 auf dieser Stromstrecke 5 379 000 000 t km gefahren, die bei einer Durchschnittsabgabe von 0,04 Pfg. eine Einnahme von 2 151 600 Mk. gebracht hätten. Dazu kommt die schon vorhandene Einnahme von 218 000 Mk., so daß im Ganzen 2 369 600 Mk. aufkommen würden. Dieser Betrag reicht aus, um reichlich $^3/_4$ des Anlagekapitals von rund 53 Millionen Mark zu verzinsen — freilich nicht bei dem heutigen Stande der Staatsanleihen — und einen gleich großen Anteil der laufenden Unterhaltungskosten zu decken. Wenn drei Vierteile der Strombaukosten des Rheins auf Schiffahrtsinteressen gerechnet werden, so wird das der Lage des Stromes in einem Gebirgstale zwischen Rüdesheim und Bonn, den früheren Strombauleistungen der Grundbesitzer und dem Umstande, daß die Landwirtschaft von den Strombauten zwischen Biebrich und Rüdesheim wenig positive Förderung gehabt hat, ungefähr entsprechen.

verbesserten natürlichen Flußläufen erhoben werden müßten, Betriebskosten eine $3^1/_2$ prozentige Verzinsung und Tilgung zu erzielen.

7	8	9	10	11
Jahreseinnahme von Verkehrsabgaben (für Benutzung von Sicherheitshäfen, Schiffbrücken u. dgl.) für 1897/93 Mk.	Also Mehrausgabe jährlich (Sp. 6 abzüglich Sp. 7) Mk.	Tonnenkilometer in 1898	Zur Deckung der Mehrausgabe in Spalte 8 ist also von 1 tkm aufzubringen Pfg.	Bemerkungen
142 000	1 688 000	4 045 000 000	0,04	In Spalte 3 sind nur 50 % der wirklichen Anlagekosten seit 1866 berücksichtigt, von den anderen 50 % wird angenommen, daß sie für andere als Schiffahrtszwecke nützlich verwendet sind. Dafür sind auch die Einnahmen aus dem, der Regel nach durch wasserbauliche Maßregeln entstandenen Grundbesitz nicht von den Ausgaben abgezogen. In Spalte 5 ist die Pensionslast für die Beamten nicht berücksichtigt.
—	258 000	6 000 000	4,3	
15 000	668 000	109 000 000	0,6	
95 000	1 805 000	2 475 000 000	0,07	
125 000	1 848 000	751 000 000	0,2	
5 000	647 000	88 000 000	0,7	
37 000	2 339 000	175 000 000	1,3	
—	533 000	112 000 000	0,5	
419 000	9786 000	7 761 000 000	0,13	

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

II. Übersicht der Abgabensätze, die auf den wichtigeren Kanälen Deckung der laufenden Unterhaltungs- und Betriebskosten eine

1	2	3	4	5	6	7
Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Herstellungs- und Regulierungskosten bis einschl. 1897/98 Mk.	3½prozentige Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten (Spalte 3) rund Mk.	Jährliche Unterhaltungs- und Betriebskosten Mk.	Jährliche Gesamtausgabe (Spalten 4 und 5) Mk.	Jahreseinnahme an Verkehrsabgaben Mk.
1	Main	8 485 000	297 000	185 000	482 000	112 000
2	Dortmund—Ems-Kanal .	77 000 000	2 695 000	790 000	3 485 000	70 000
3	Saar	6 750 000	236 000	113 000	349 000	28 000
4	Kanalisierte Fulda . . .	2 960 000	104 000	65 000	169 000	12 000
5	Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder (Märkische Wasserstraßen)	52 000 000 (bis einschl. 1900)	1 820 000	1 860 000	3 680 000	2 370 000
6	Kanalisierte obere Oder . .	18 850 000	660 000	274 000	934 000	237 000
7	Klodnitz-Kanal	3 058 000	107 000	59 000	166 000	7 000
8	Kanalisierte Brahe, Bromberger Kanal und regulierte Netze	15 800 000	553 000	357 000	910 000	516 000
9	Weichsel—Haff-Kanal . .	1 080 000	38 000	30 000	68 000	13 000
10	Elbinger Weichsel	2 500 000	87 000	40 000	127 000	20 000
11	Oberländischer Kanal . .	5 700 000	200 000	134 000	334 000	10 000

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und kanalisierten Flußläufen erhoben werden müßten, um außer 3½prozentige Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten zu erzielen.

8	9			10			11
Verhältnis der Ausgabe (Spalte 6) zu der Einnahme (Spalte 7)	Gegenwärtiger Abgabensatz			Künftiger Abgabensatz unter Zugrundelegung der Verhältniszahlen in Spalte 8			Bemerkungen
	Klasse I Pf.	Klasse II Pf.	Klasse III Pf.	Klasse I Pf.	Klasse II Pf.	Klasse III Pf.	
4 : 1	4,6 für die t Ladung und Haltung	2,3	—	18,4	9,2	—	Das Anlagekapital ist für 5 (Märkische Wasserstraßen) nur von 1866 ab, im übrigen von Entstehung der künstlichen Wasserstraße an berechnet, und zwar — weil eine solche Berechnung aus anderer Veranlassung schon vorher aufgemacht worden war — bis 1. April 1898.
49 : 1	1,17 für t Ladung und 5 km	0,58 für t Ladung und 5 km	0,23 für t Ladung und 5 km	57,3	28,4	11,3	
12 : 1	1 für t Ladung und 5 km	—	—	12	—	—	
14 : 1	2,8 für die t Ladung und Haltung	1,4 für die t Ladung und Haltung	—	39,2	19,6	—	Unter den laufenden Ausgaben ist die Pensionslast nicht aufgeführt.
1,5 : 1	8 für t Tragfähigkeit und Schleuse	4 für t Tragfähigkeit und Schleuse	—	12	6	—	Bei den märkischen Wasserstraßen ist das Anlagekapital von 1866 bis zur Gegenwart (allerdings nicht ganz vollständig) berechnet; auch ist bei den laufenden Ausgaben die Pensionslast berücksichtigt.
4 : 1	2 für t Tragfähigkeit und Staustufe	1 für t Tragfähigkeit und Staustufe	—	8	4	—	
24 : 1	2,8 für t Tragfähigkeit und Schleuse	1,4 für t Tragfähigkeit und Schleuse	—	67,2	33,6	—	Das Anlagekapital des Dortmund—Ems-Kanals ist bis zum 1. April v. J. berechnet.
	kanalisierte Brahe:						
1,8 : 1	4 für t Tragfähigkeit und ganze Strecke	2 für t Tragfähigkeit und ganze Strecke	—	7,2	3,6	—	Die Angaben in Spalte 5 und 7 beziehen sich auf die Gegenwart.
	Bromberger Kanal:						
	1,7 für t Tragfähigkeit und Schleuse	0,85 für t Tragfähigkeit und Schleuse	—	3,06	1,53	—	Die Anlagekapitalien sind ihrem ganzen Umfange nach — ohne Abzug für andere als Schiffahrtsinteressen — in Ansatz gebracht. Die aus anderen Quellen als Verkehrsabgaben fließenden — übrigens verhältnismäßig unbedeutenden — Einnahmen sind in Spalte 6 nicht abgezogen. Anderseits befinden sich unter den Einnahmen in Spalte 7 auch Hafengelder und ähnliche Gebühren.
	regulierte Netze:						
	8 für t Tragfähigkeit und Teilstrecke	4 für t Tragfähigkeit und Teilstrecke	—	14,4	7,2	—	
5 : 1	8 für t Tragfähigkeit und Schleuse	4 für t Tragfähigkeit und Schleuse	—	40	20	—	
6 : 1	18 für t Tragfähigkeit und Schleuse	9 für t Tragfähigkeit und Schleuse	—	108	54	—	
33 : 1	7,5 für t Tragfähigkeit bei Liebemühl,	—	—	247,5	—	—	
	12,5 desgl. bei Kleppe	—	—	—	412,5	—	

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

E. Die wirkliche Höhe der Schiffahrtsabgaben.

§ 13. Wasserstraßen.

Die Mißdeutung, welche den Übersichten Seite 278—281 vielfach zuteil geworden ist, richtete sich auf den Zweck und Sinn der in den vorletzten Spalten ausgeworfenen, die Höhe der Abgaben darstellenden Zahlen. Diese Zahlen waren, wie es nach der Art der gestellten Aufgabe nicht anders sein konnte, durch Division mit den Tonnenkilometern oder in anderer Art berechneten Verkehrsgrößen in die Summe der jährlichen Selbstkosten gefunden worden; sie bezeichneten also die Höhe der theoretisch möglichen und verfassungsrechtlich zulässigen, nicht der praktisch erreichbaren und tatsächlich zu erhebenden Abgaben. Es ist einigermaßen auffallend, daß jenes Mißverständnis überhaupt entstehen konnte; denn die errechneten Zahlen sind zum großen Teil von einer solchen Höhe, — für die Mosel 4 Pfg. für die Weichsel 1,3 Pfg., für den Dortmund—Emskanal 11,5 und 2 Pfg., für die Saar 12 Pfg. vom t km —, daß ein den Verhältnissen einigermaßen nahestehender Leser über ihre Bedeutung nicht im Zweifel sein kann.

Noch mehr als die Politik im allgemeinen ist die Verkehrspolitik die Kunst des Erreichbaren. Für die Tarifbildung kann es in der Praxis in erster Reihe auf die wirtschaftliche Möglichkeit der Abgaben, nicht auf jene Divisionsrechnung ankommen. Innerhalb der durch das Prinzip der Selbstkostendeckung gezogenen Grenzen können nur diejenigen Abgaben erhoben werden, welche mit dem öffentlichen Interesse verträglich sind und von der Schiffahrt ohne Nachteil — namentlich ohne Verdrängung des Verkehrs auf die Eisenbahnen oder wettbewerbenden Wasserstraßen — getragen werden können. Im allgemeinen ist die Spannung zwischen der verfassungsrechtlich zulässigen und der wirtschaftlich möglichen Schiffahrtsabgabe so groß und infolgedessen die Gefahr der Überschreitung der Selbstkostengrenze bei der Tarifbildung für Wasserstraßen so fernliegend, daß auf eine Untersuchung der Lage dieser Grenze für jede einzelne natürliche Wasserstraße — bei den künstlichen ist sie kaum zweifelhaft — verzichtet werden kann. Eine solche Untersuchung würde überdies einen sehr großen Raum einnehmen und zu einer ausführlichen Erörterung regionaler und lokaler Fragen führen, die bei der Gesamtheit der Leser kein entsprechendes Interesse und Verständnis finden könnten.

Für die Weser ist gegenüber einer theoretisch möglichen Abgabe von 0,6 Pfg. eine Verständigung darüber erzielt worden, daß die Schiffahrt mit 0,05 Pfg. für das t km im Durchnitt zu belasten sei.

Tatsächlich werden in Preußen, in Deutschland und einigen ausländischen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Staaten die folgenden Befahrungsabgaben erhoben, die zwar in Preußen nicht überall nach t km berechnet, aber für den Zweck der Vergleichung auf den gemeinsamen Nenner der tonnenkilometrischen Belastung in der Weise gebracht sind, daß bei den nach dem Hebestellensystem behandelten Wasserstraßen überall deren Gesamtlänge als durchfahren angenommen worden ist [1].

Es ist hiernach zu zahlen in Pfennigen:

I. In Preußen:

1.	preußische Saale	0,03—0,09
2.	Dortmund—Emskanal	0,05—0,35
3.	kanalisierte obere Netze	0,06—0,14
4.	Berlin—Havelmündung	0,08—0,17
5.	zwischen Pregel und Memel (Sköpen)	0,09—0,23
6.	obere Oder (Kosel—Breslau)	0,10—0,40
7.	oberländischer Kanal (Drausen—Deutsch-Eylau)	0,13—0,37
8.	Berlin—Niegripp	0,14—0,33
9.	Berlin—Hohensaathen	0,14—0,35
10.	Wasserstraßen zwischen Warthe und Weichsel (Dragemündung—Brahemünde)	0,15—0,35
11.	Berlin—Fürstenberg (Oder)	0,17—0,38
12.	Berlin—mecklenburgische Grenze	0,17—0,42
13.	Saar	0,20
14.	regulierte Emster	0,26—0,66
15.	Teltowkanal	0,27—0,59
16.	kanalisierter Main	0,30—0,60
17.	kanalisierte Fulda	0,35—0,70
18.	Klodnitzkanal	0,39—0,97
19.	Weichsel—Haffkanal	0,40—1,00
20.	Elbinger—Weichsel	0,44—1,04

II. Im übrigen Deutschland.

1.	anhaltische Saale	0,08—0,20
2.	mecklenburgische Havel (Müritz-See—preußische Grenze)	0,13—0,45
3.	Elbe—Travekanal	0,15—0,33

[1] Für Ortsverkehr ist die Belastung natürlich bei den nach dem Hebestellensystem behandelten Wasserstraßen verschieden je nach der Lage des Anfangs- und Endpunktes einer Fahrt zur Hebestelle, vgl. IV § 2.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

4.	Stör (Mecklenburg)	0,19—0,65
5.	Elsaß-lothringische Kanäle	0,20
6.	Elde (Mecklenburg)	0,23—0,78
7.	Donau—Mainkanal	1,00
III.	Nichtdeutsche Kanäle:	
1.	Wasserstraßen des belgischen Staates .	0,13 kanalisierte Flüsse 0,4 Kanäle
2.	Niederländische Wasserstraßen	0,2—0,8
3.	Ourcqkanal	0,3—1,6
4.	Sambre—Oisekanal (ohne den auf 0,4 zu schätzenden, in die Tariffätze eingerechneten Schlepplohn)	0,8—32
5.	Kanal von Saint Dénis	1,6—5,6
6.	Kanal von Saint Dizier	2,8—4,8
7.	Kanal von Saint Martin	4,8—32
8.	Für die Wasserstraße zwischen Paris und dem nordfranzösischen Kohlenbezirk sind durch das französische Gesetz vom 22. Dezember 1903 — loi relative au Canal du Nord — Abgabensätze von 0,48, 08 und 0,96 Pfg. vom Tonnenkilometer vorgeschrieben.	
9.	In England liegen die gesetzlichen Höchstbeträge der Abgaben für die unterste Klasse des 8 klassigen Tarifs bei 0,15 und für die oberste bei 1 Pfg.	

Die Reihenfolge ist bei Vorhandensein mehrerer Güterklassen — die preußischen Tarife sind außer bei den Wasserstraßen unter I 13 und 17 alle vierklassig — nach der Höhe derjenigen Abgaben, welche für die im Binnenschiffahrtsverkehr wichtigsten Massengüter in der niedrigsten Klasse zu zahlen sind, in aufsteigender Richtung gewählt worden.

Die Wasserstraßen unter I 14 und 15 stehen nicht unter Staatsverwaltung; sie haben verhältnismäßig hohe Tarife.

Die höchsten Schiffahrtsabgaben in Deutschland sind die auf dem bayerischen Ludwigskanal erhobenen. Die preußischen Wasserstraßen unter I 19 und 20 erreichen den festen Einheitssatz jenes Kanals nur mit der ersten Tarifklasse; außerdem sind sie nur 20 und 25 km lang, während der Ludwigskanal eine Länge von 172 km hat.

Zur praktischen Veranschaulichung der Höhe der Befahrungsabgaben

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

erscheint schließlich auch ein Vergleich mit denjenigen Abgaben, welche dem Landverkehr als Entgelt für die Benutzung von Straßen und Brücken auferlegt werden, nicht ungeeignet. Nach dem preußischen Chausseegeldtarif vom 29. Februar 1840 ist bei jeder Hebestelle für jedes Pferd 10 Pfg. zu zahlen. Bei einer durchschnittlichen Länge der Hebestrecken von 7,5 km ist unter der nur für ebene Straßen zutreffenden Voraussetzung einer bewegten Last von 1000 kg ein tonnkilometrischer Satz von 1,3 Pfg. zu entrichten; sehr oft wird die tatsächliche Belastung sich höher stellen. Gleichwohl unterwerfen sich zahlreiche ländliche Kreise und Gemeinden in Preußen dieser Last, weil sie auf einer anderen Finanzierungsgrundlage in den Besitz erstrebter Verkehrsverbesserungen nicht gelangen können. Aus demselben Grunde erheben die Gemeinden Duisburg und Homberg für die einmalige Überschreitung ihrer Rheinbrücke von einer erwachsenen Person 10 Pfg. und von einem zweispännigen Fuhrwerk 130 Pfg. Die deutschen Staaten würden nach dem preußischen Vorschlage für die Benutzung des verbesserten Rheinfahrwassers auf 350 km Länge zur Versendung von 1000 kg Kohle von Duisburg nach Mannheim etwa 7 Pfg. erheben. Jenes Fuhrwerk könnte über die Duisburger Rheinbrücke etwa 2 Tonnen befördern, sodaß die Tonne mit 65 Pfg. oder mit mehr als dem neunfachen der in Vergleich gestellten Schiffahrtsabgabe belastet wäre.

§ 14. Häfen.

Die tatsächliche Höhe der Hafenabgaben läßt sich viel schwerer durch zahlenmäßige Zusammenstellungen veranschaulichen wie die der Befahrungsabgaben, weil ein allen gemeinsamer, für eine Vergleichung geeigneter Maßstab bei den ersteren fehlt. Der für Befahrungsabgaben angewendete Entfernungsmaßstab, die Berechnung nach Tonnkilometern, ist bei den Hafengeldern der Natur der Sache nach ausgeschlossen, weil es sich um Schiffahrtsanstalten handelt, die durch Stilliegen der Schiffe und durch Löschen oder Laden von Gütern benutzt werden. Man kann daher Vergleiche über die Höhe der Hafengelder untereinander und der Hafengelder mit Befahrungsabgaben im allgemeinen nur nach den finanziellen Gesamtergebnissen anstellen. Diese sind, wie die Zusammenstellungen Steite 260—275 ergeben, für die Häfen viel günstiger als für abgabepflichtige Wasserstraßen. Die ersteren kommen dem finanziellen Ideal der vollen Selbstkostendeckung sehr viel näher wie die letzteren. Bei den kommunalen Häfen ist die Kapitalverzinsung die fast ausnahmslose Regel, bei den Wasserstraßen ist sie eine Ausnahme. Die vereinigten Duisburg—Ruhrorter Häfen haben bedeutend mehr, die Häfen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Cöln und Düsseldorf zusammen haben ungefähr ebensoviel Einnahmen, wie die gesamte Rheinstromkasse haben würde. Die in den Häfen geforderten örtlichen Schiffahrtsabgaben pflegen der tonnkilometrischen Belastung für lange Strecken der Wasserstraße zu entsprechen, wie schon früher angedeutet worden ist[1].

Unter den Hafenabgaben sind im allgemeinen die kommunalen weit höher als die staatlichen; die Gemeinden pflegen der Schiffahrt gegenüber das Gebührenprinzip stärker zu betonen als der Staat. Zur Veranschaulichung dieser Tatsache möge die nachstehende Zusammenstellung derjenigen Abgaben dienen, welche ein geeichtes Binnenfahrzeug von 150 t Tragfähigkeit mit 120 t Kohlen oder Ziegelsteinen — löschend oder ladend — in 16 preußischen Häfen der pommerschen Küsten- und Binnengewässer nach den geltenden Tarifen zu zahlen hat.

Die Abgaben betragen in

Swinemünde	6,—	Mk.	
Anklam	7,80	„	
Pasewalk	11,25	„	
Ückermünde	9,75	„	
Wollin	9,—	„	
Demmin	17,25	„	
Pölitz	11,25	„	
Kammin	15,—	„	
Wolgast	63,—	„	
Stettin	39,—	„	Ziegel an Land löschend
	6,96	„	Kohlen vom Seeschiff ladend
Barth	9—12	„	
Stralsund	51—61	„	
Lassan	15,—	„	
Neuwarp	7,50	„	
Loitz	9,—	„	
Jarmen	15,—	„	

Von diesen Häfen ist nur der in Swinemünde staatlich, während alle anderen den Gemeinden gehören.

Allerdings kann, wenn bei einer Anzahl von kommunalen Häfen die Einnahmen über die Grenze der Selbstkosten hinausgehen, hieraus noch nicht auf eine Verletzung des Art. 54 der Reichsverfassung geschlossen werden. Denn es handelt sich in der Nachweisung S. 270—275 nur um den Abschluß

[1] Vgl. III § 7; insbesondere das Beispiel von Bingen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

eines Jahres, und im Interesse der Stabilität sowohl der Tarife als auch der Gemeindefinanzen wird man eine Neuregelung der Schiffahrtsabgaben erst dann verlangen müssen, wenn sich herausstellt, daß die Überschüsse eine dauernde Erscheinung geworden sind.

Eine allgemeine Vergleichung der Hafenabgaben in der deutschen Binnenschiffahrt ist aus einer Reihe von Gründen nicht möglich; insbesondere auch deshalb nicht, weil die finanzielle Behandlung einiger wichtiger Binnenumschlagsplätze von Rücksichten und Gesichtspunkten bestimmt ist, welche keineswegs den wirtschaftlichen Verhältnissen der Schiffahrt und der Schiffahrtsanstalten entlehnt, sondern den Interessen partikularer Eisenbahnnetze und ihrem gegenseitigen Wettbewerbe entnommen sind. Derartige, dem eigentlichen Wesen der Schiffahrt ferner liegende Gesichtspunkte kommen bei den Seehäfen der Natur der Sache nach in geringerem Maße zur Geltung, was zur Folge hat, daß die Seehafengelder weniger inkommensurabel sind.

Aber auch hier lassen sich Vergleiche zwischen der Belastung des Verkehrs in den einzelnen Hafenplätzen nur schwer und nur in sehr bedingter Weise anstellen.

Da die Tarife vielfach auf die Größe der Schiffe, auf ihre Eigenschaft als Dampfer oder Segler, auf das Maß der Ausnutzung des Laderaumes, auf die Art der Ladung und auf andere Begleitumstände Rücksicht nehmen, so müssen ganz bestimmte Fahrzeuge, Gütermengen und Güterarten der Vergleichung zu Grunde gelegt werden. Die für diesen Zweck gewählten Schiffsgrößen und Güter sind aber nicht für alle Seehäfen gleichmäßig typisch und praktisch maßgebend. Mit den hieraus sich ergebenden Vorbehalten soll nachstehend eine vergleichende Berechnung der gesamten Belastung mit Schiffahrtsabgaben — einschließlich der Befahrungsabgaben auf etwaigen Zufuhrstraßen — für einen Dampfer von 3500 cbm Nettoraumgehalt, welcher 2000 t Zucker nach England bringt und mit ebensoviel Roheisen in denselben Hafen zurückkehrt, gegeben werden. Dabei scheiden die Lotsengelder, soweit sie besonders berechnet werden, und ebenso die Abgaben und sonstigen Unkosten für Besorgung des Lösch- und Ladegeschäfts aus. Es ist nur die Raumgehaltsabgabe und das Kaigeld berücksichtigt; die Benutzung des Kais ist vorausgesetzt. Hiernach hätte jener Dampfer zu zahlen in:

Memel	840,—	Mk.
Königsberg	2590,—	„
Danzig	840,—	„
Stettin	2407,50	„
Rostock	1237,—	„

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Lübeck	1050,—	Mk.
Hamburg	1137,50	„
Harburg	230,—	„
Bremen	2630,—	„
Emden	250,—	„

In Hamburg ist der Tiefgang und die Liegezeit schätzungsweise bestimmt und nur die Raumgebühr für das Anlegen an dem Kai, nicht die Lösch- und Ladegebühr, berechnet. Ebenso ist für Hamburg und Harburg die hamburgische Elbschifffahrtsabgabe nach geschätztem Tiefgange in Rechnung gestellt.

Diese Zahlen lassen immerhin den Unterschied erkennen, welcher in der Belastung des Seeverkehrs zwischen den hart am Meere oder in seiner unmittelbaren Nähe belegenen und den nur durch lange Flußstrecken oder durch Haffe zugänglichen Häfen besteht und in Anbetracht der hohen Kosten, welche durch den Ausbau längerer Zugangsstraßen erwachsen, auch bestehen muß. Nur Hamburg nimmt unter der letzteren Klasse von Häfen eine besondere Stellung ein.

Freilich muß bei der Vergleichung jener Zahlen auch das Maß von Vorteilen, welches der Schiffahrt in den einzelnen Häfen geboten wird, mit berücksichtigt werden. Indessen handelt es sich hier um Verhältnisse, welche im einzelnen sehr verschieden liegen und einer zahlenmäßigen Darstellung sich entziehen. Die nicht an der Küste liegenden, nur durch Ströme oder Seekanäle erreichbaren Häfen haben dafür wieder den Vorteil der kürzeren Verbindungslinie nach dem Hinterlande und der entsprechend billigeren Eisenbahnfrachten.

Man kann einen Vergleich zwischen der tatsächlichen Höhe der Hafenabgaben auch in der Weise anstellen, daß man die Hafengeldeinnahme eines bestimmten Jahres durch die Zahl der ein- und ausgegangenen Gütertonnen teilt. Hierdurch ergeben sich für 14 preußische Seehäfen folgende Vergleichszahlen. Es betrug die durchschnittliche Belastung einer Gütertonne 1905 in

Emden	6
Geestemünde	9
Harburg	6
Altona	9
Kiel	23
Swinemünde	12
Stettin	25
Kolberg	15
Rügenwaldermünde	14

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Stolpmünde	17
Danzig Neufahrwasser	20
Pillau	15
Königsberg	37
Memel	22

Noch schwieriger ist naturgemäß ein Vergleich zwischen der Höhe der Abgaben in inländischen und ausländischen Häfen, weil dabei die Verschiedenheit der maßgebenden Verhältnisse noch wesentlich stärker sich geltend macht. Um den Vergleich auf eine etwas breitere und zuverlässigere Grundlage zu stellen, sind hier in bezug auf die beim Ein- und Ausgange beförderten Güter vier Fälle nebeneinander berücksichtigt; immerhin können die nachstehenden Zahlen keinen unbedingten Anspruch auf zutreffende Darstellung der Sachlage machen und nur mit entsprechendem Vorbehalte gegeben werden [1].

[1] Ähnliche Vergleiche zwischen amerikanischen und europäischen Hafenabgaben sind angestellt in dem kürzlich erschienenen Buch des Professors der Pennsylvania Universität Emory R. Johnson. Ocean and Inland Water Transportation. London Sidney Appleton 1906 S. 247 ff.

Aus den nachfolgenden Zahlenreihen ersieht man, daß die Abgaben in den preußischen Seehäfen, besonders in den unmittelbar an der See gelegenen, niedriger sind als die Abgaben in den meisten ausländischen Häfen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Vergleichende Übersicht der Hafenabgaben für einen Dampfer von 3500 cbm Nettoraumgehalt (= 1235,5 Registertons), welcher vom Ausland mit

a 2000 t Rohzucker, b 2000 t Getreide, c 2000 t Kali, d 2000 t Rohzucker eingeht und mit a 2000 t Roheisen, b 2000 t Erzen, c 2000 t Kohlen d 2000 t Getreide nach dem Auslande geht.

Der Aufenthalt im Hafen dauert 4 Tage.

Lfde. Nr.	Es ist zu entrichten im Hafen zu	Hafengeld Mk.	Hafengeld Pf.	Abgabe für Seewasserstraßen Mk.	Abgabe für Seewasserstraßen Pf.	Feuer- u. Bakengeld Mk.	Feuer- u. Bakengeld Pf.	Für Löschen und Laden Mk.	Für Löschen und Laden Pf.	Sonstige Abgaben Mk.	Sonstige Abgaben Pf.	Summe Mk.	Summe Pf.	
	Rußland.													
1	Petersburg	a—d 533	74	—	—	—	—	a 5274 b 1318 c 3296 d 3296	72 68 70 70	— — — —	— — — —	a 5808 b 1852 c 3830 d 3830	46 42 44 44	
2	Reval	wie Petersburg		—	—	—	—	wie Petersburg		6	48[1]	a 5814 b 1858 c u. d 3836	94 90 92	[1] Für Seemannsheim und Rettungsgesellschaft.
3	Riga	a—d 535	68	—	—	—	—	816 Abreßgeld	91	—	—	1352	59	Eingehend mt Kohlen, Kali, Rohzucker, Getreide. Ausgehend mit Getreide.
4	Libau	a—d 535	68	—	—	—	—	1046	72	13	39[2]	1595	79	[2] Rettungsverein.
4a	Odessa	wie Petersburg		—	—	—	—	wie Petersburg		27	32[3]	5835 1879 c u. d 3857	78 74 76	[3] Quarantäne und Kanzleigebühr.
	Schweden.													
5	Lulea	a—d 278	32	139 Baggerabg.	16	695	82	139	16	41	74[4]	1294	20	[4] Seemannshausabgabe.
6	Stockholm	„ 278	32	—	—	695	82	278	32	55	68[5]	1308	14	[5] Wie 6 und Hospitalgelder.
7	Oxelösund	„ 278	32	—	—	695	82	—	—[6]	41	75[6]	1015	89	[6] Der Hafen gehört einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft, welche Kaiabgaben nicht erhebt, um den Verkehr nach Oxelösund zu ziehen.
8	Gothenburg	„ 278	32	—	—	695	82	278	32	62	62[7]	1315	08	[7] Abgabe an die deutsche Kirche.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

9	Christiania	a c d	277	87	—	—	1806	19	90	36	50	76[1]	2225	18	[1] Hafenvoigtpolizei und Börsenabgabe (im Winter noch Eisabgabe).
		b	277	87	—	—	1111	50	90	36	50	76[1]	1530	49	
10	Narwik	a c d	111	15	—	—	1806	19	64	57	6	30[1]	1988	21	
		b	111	15	—	—	1111	50	64	57	6	30	1293	52	
	Dänemark.														
11	Kopenhagen	a—d	38	36	—	—	—	—	a c d 138	94	5	63[2]	a c d 745	43	[2] Brückenöffnungsgeld, welches aber nicht auf jeden Fall zu bezahlen ist.
									517	50	—	—	—	—	
									b 701	44	—	—	b 790	43	
12	Aarhus		278	10*	—	—	—	—	a 3150	—	41	72[3]	a 3469	82	[3] Litzengeld (f. d. Wachtdienst).
									b 956	25	—	—	b 1276	09	
									c 1170	—	—	—	c 1489	82	
									d 2756	25	—	—	d 3076	07	
13	Esbjerg		277	88	—	—	—	—	a 3150	—	—	—	a 3427	88	
									b 787	50	—	—	b 1065	38	
									c 1237	50	—	—	c 1515	38	
									d 2812	50	—	—	d 3090	38	
	Niederlande.														
14	Amsterdam		398	68	—	—	—	—	—	—	—	—	398	68	An Lotsen- und Bootsgeld ist zu entrichten im Sommer 471 Mk. 92 Pf., im Winter 551 „ 42 „
15	Rotterdam		380	87	—	—	—	—	—	—	—	—	380	87	Außerdem staatl. Lotsengeld.
	Belgien.														
16	Antwerpen		340	69	595 Lotsengebühr (Schiffahrtsabgabe)	08	—	—	—	—	31 Seemannsamt	59	967	36	Die Abgaben erhöhen sich im Winter um rund 95 Mk. und bei Benutzung der Dockkais im Sommer um rund 227 Mk., im Winter „ „ 322 „
17	Gent		417	72[4]	498 desgl.	53	—	—	272	55	31 desgl.	59	1220	39	Im Winter etwas höhere Abgaben. [4] Das Hafengeld ermäßigt sich von der 11. Reise innerhalb desselben Kalenderjahres ab.
18	Brügge	Nicht vergleichbar, weil die Lösch- und Ladegebühr schwankend ist.													
19	Zeebrügge														

* Für nicht in Aarhus beheimatete und nicht in regelmäßiger Fahrt auf Aarhus gehende Dampfer.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Lfde. Nr.	Es ist zu entrichten im Hafen zu	Hafengeld Mk.	Pf.	Abgabe für Seewasserstraßen Mk.	Pf.	Feuer- u. Bakengeld Mk.	Pf.	Für Löschen und Laden Mk.	Pf.	Sonstige Abgaben Mk.	Pf.	Summe Mk.	Pf.
	England.												
20	London	a—d 1891	77[1]	315	20	505	84	a 15 297 b 10 382 c 9 446 d 16 148	58 20 10 58	a—d 392 Lotsengebühr für Rechnung des Trinity House	65	a 18 403 b 13 487 c 12 551 d 19 254	04 66 56 04
21	Liverpool	a—d 1681	58	—	—	578	—	—	—	265 Lotsengebühr	51	2 525	09
22	Hull	Nicht vergleichbar, weil die Lösch- und Ladegebühr schwankend ist.											
23	Sunderland	a—d 472	99	—	—	532	13	630	59	—	—	1 635	71
24	Middlesborough	a—d —	—	535 in europ. Fahrt	96[2]	670	06	630	59	125 Lotsengebühr	94[3]	1 962	55
25	Newcastle	724	03	212	24	508	57	630	59	—	—	2 075	43
26	Leith	Nicht vergleichbar, da das Kai nur zugleich mit Kränen und Arbeitskräften usw. für Einladen und Ausladen zur Verfügung gestellt und bezahlt werden kann.											
27	Glasgow	a—d —	—	840	78	584	80	10	21	91 Lotsengebühr	90	1 527	69
28	Cardiff	735	69[4]	—	—	505	84	1 702	—[5]	388 do.	06	3 351	59
	Frankreich.												
29	Havre, europäische Fahrt	a c d 801	13[5]	—	—	—	—	980	10[6]	150	17[7]	1 931	40
	außereuropäische „	1401	82	—	—	—	—	980	10	200	23	2 582	15
	europäische „	b 701	01	—	—	—	—	858	60	150	17	1 709	78
	außereuropäische „	1201	59	—	—	—	—	858	60	200	23	2 260	42
30	St. Nazaire												
	europäische Fahrt	1001	44[5]	—	—	—	—	1 073	25[6]	100	11	2 174	80
	außereuropäische „	1502	02	—	—	—	—	1 073	25	150	17	2 725	44

[1] Bei europäischer Fahrt nur die Hälfte.

[2] Verschieden nach Herkunft des Schiffs.

[3] In der Winterzeit etwas höher.

[4] Für europäische Fahrt, sonst 2 p für 1 n reg. t. mehr. Ein: Getreide. Aus: Kohlen.

[5] Eingangs-Kaigebühr.

[6] Maklergebühr.

[7] Sanitäts- und Rettungsgebühr.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

31	Bordeaux		1220	83[8]	—	—	—	—	a	1 620[6]	—	a—d 100	08[9]	2 940	91	[8] Bei nur teilweiser Beladung des Dampfers geringer, sowie von der 4. Reise innerhalb eines Kalenderjahres ab.
									b	1 215	—	—	—	2 535	91	
									c	891	—	—	—	2 211	91	
									d	1 620	—	—	—	2 940	41	[9] Gesundheitspolizeiliche Gebühren.
32	Marseille außereuropäische Fahrt		1000	92[10]	—	—	—	—		364	50[6]	[11] 150	05	1 515	47	[10] Bei europäischer Fahrt nur die Hälfte.
																[11] Bei Kohlen geringer.
33	Algier	a u. b	500	38	—	—	—	—		486	—	100	07	1 086	45	Bei außereuropäischer Fahrt erhöhen sich die Abgaben um 550 Mk. 42 Pf.
		c	500	38	—	—	—	—		324	—	100	07	924	45	
		d	500	38	—	—	—	—		648	—	100	07	1 248	45	
												Sanitätsabgaben				

Spanien.

34	Barcelona v. Europa n. Amerika	a—d	2430	—	—	—	—	—	a	16 200 (8910)	—	—	—	a 18 630 (11 340)[12]	—	[12] Anscheinend ist bei Roheisen nicht der richtige Tarifsatz angewandt.
									b	6 804	—	—	—	b 9 234	—	
									c	8 910 (4050)	—	—	—	c 11 340 (6480)[13]	—	[13] Degl. bei Kali.
									d	12 150	—	—	—	d 14 580	—	
	v. Amerika n. Europa	a—d	2430	—	—	—	—	—	a	15 390 (12 150)	—	—	—	a 17 820 (14580)	—	
									b	8 910	—	—	—	b 11 340	—	
									c	12 150 (4050)	—	—	—	c 14 580 (6480)	—	
									d	14 580	—	—	—	d 17 010	—	
	v. Europa n. Europa	a—d	2430	—	—	—	—	—	a	12 150 (8910)	—	—	—	a 14 580 (11340)	—	
									b	7 290	—	—	—	b 9 720	—	
									c	8 910 (4050)	—	—	—	c 11 340 (6480)	—	
									d	11 340	—	—	—	d 13 770	—	
	v. Amerika n. Amerika	a—d	2430	—	—	—	—	—	a	19 440 (12 150)	—	—	—	a 21 870 (14580)	—	
									b	8 424	—	—	—	b 10 854	—	
									c	12 150 (4050)	—	—	—	c 14 580 (6480)	—	
									d	15 390	—	—	—	d 17 820	—	

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Lfde. Nr.	Es ist zu entrichten im Hafen zu	Hafengeld Mk.	Pf.	Abgabe für Seewasserstraßen Mk.	Pf.	Feuer- u. Bakengeld Mk.	Pf.	Für Löschen und Laden Mk.	Pf.	Sonstige Abgaben Mk.	Pf.	Summe Mk.	Pf.	
	Italien.													
35	Genua	a—d 1500	53	—	—	—	—	—	—	—	—	1500	53	
36	Neapel	1450	51	—	—	—	—	—	—	4	04	1454	55	
37	Venedig	(wie Neapel)		—	—	—	—	—	—	Stempel —	—	1450	51	Wenn diese Abgabe dreifach bezahlt wird, so gilt sie für ein ganzes Jahr und für alle italienischen Häfen.
	Österreich.													
38	Triest	a—d 839	80	—	—	—	—	In den besonderen Krangebühren enthalten		—	—	839	90	Von der 3. Reise innerhalb desselben Kalenderjahres ab Ermäßigung.
39	Fiume	wie Triest		—	—	—	—			—	—	—	—	
	Vereinigte Staaten von Nordamerika.													
40	Neu York	a—d 312	31	—	—	—	—	38	56	86 10	94 50	448	31	
41	Boston	a 311 c 311	47 47	— —	— —	— —	— —	6468 5544	— —	142 142	38 38	6921 5997	85 85	Die Beispiele b und d sind nicht vergleichbar, da Getreide nach Hohlmaß (Bushel) tarifiert wird.
42	San Francisco	a—d 311	34	—	—	—	—	a—c 1024 d 1074	63 24	35 —	28 —	a—c 1371 d 1420	25 86	
	Kanada.													
43	Montreal	a 2956 b 1016 c 2402 d 1755	80 40 40 60	— — — —	— — — —	— — — —	— — — —	— — — —	— — — —	a—d 124	82[1]	a 3081 b 1141 c 2527 d 1880	62 22 22 42	[1] Abgaben für Hospital und Hafenaufsicht.
44	Quebec	Nicht vergleichbar, da die Abgaben in der Hauptsache mit 1 ‰ des deklarierten Wertes der ein- und ausgehenden Ware berechnet werden.												

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

V.

Erhebung und Organisation.

Für die Einrichtung des Erhebungsdienstes kommen zwei verschiedene Systeme in Betracht: die Erhebung an den Durchgangsstellen und die Erhebung an den Lösch- und Ladeplätzen. Das erstere Verfahren hat gewisse Vorzüge für den Fall, daß man nur den die Hebestellen berührenden Verkehr belasten will. Man braucht dann weiter keine Kontrolle über die Weglänge und den Verbleib des Schiffes zu führen; aber man kann das wirtschaftlich richtigste System der tonnenkilometrischen Berechnung der Abgaben nicht anwenden und muß auf die Erfassung des ganzen Verkehrs verzichten. Zwischen den Hebestellen entwickelt sich oft eine Schiffahrt auf kürzere Entfernungen, die tatsächlich abgabenfrei bleibt; die Vermehrung der Zahl der Hebestellen über eine gewisse Grenze hinaus ist ohne anderweitige Unzuträglichkeiten nicht möglich. Außerdem kann die Erhebung der Abgaben vom Durchgangsverkehr nur an solchen Stellen — in größerem Maßstabe wenigstens — durchgeführt werden, wo die Schiffe ohnehin aus anderer Veranlassung ihre Fahrt unterbrechen müssen. Tatsächlich ist auch die Zahl derjenigen Hebestellen, an welchen die Schiffe nur zum Zwecke der Entrichtung von Schiffahrtsabgaben halten müssen, sehr gering; es sind das überdies Hebestellen, die an wenig verkehrreichen Wasserstraßen liegen. Der entstehende Aufenthalt würde auf stark befahrenen Schiffahrtswegen den Verkehr allzusehr erschweren und ihn in finanzieller Hinsicht vielleicht mittelbar ebenso schwer oder noch schwerer belasten, als es unmittelbar durch die Höhe der Abgaben geschehen kann[1].

Die bestehenden Hebestellen befinden sich fast ausschließlich an Stauanlagen, wo die Schiffe nicht nur der Durchschleusung wegen, sondern oft auch aus dem Grund Aufenthalt haben, weil bei stärkeren Schiffsansammlungen auf die Durchschleusung gewartet werden muß. In dieser

[1] Vgl. die Ausführungen unter IV: Die Bemessung der Schiffahrtsabgaben, § 2b. Die Entfernung.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zeit kann die Berechnung und Erhebung der Abgaben ohne Nachteil für den Verkehr vorgenommen werden.

Das System der Erhebung an den Lösch- und Ladeplätzen ist zunächst bei Hafenabgaben selbstverständlich.

Für Befahrungsabgaben ist diese Erhebungsweise die notwendige Voraussetzung der tonnenkilometrischen Berechnung und der vollständigen Erfassung des ganzen Schiffsverkehrs. Bei denjenigen Wasserstraßen, welche teilweise außerhalb der Reichsgrenzen liegen, muß allerdings die Erhebung vom Durchgangsverkehr am Grenzübergange hinzutreten. Der Grenzübergang muß also — im Sinne dieses Erhebungssystems — entweder als Einladeplatz oder als Ausladeort behandelt werden, je nachdem die Erhebung vor oder nach Beendigung der Reise stattfinden soll. Ein besonderer Aufenthalt entsteht hierdurch für die Schiffe nicht, da sie beim Eingange wegen der Zollabfertigung und beim Ausgange wegen der durch das Reichsgesetz vom 20. Juli 1879 vorgeschriebenen Erklärung ohnehin anhalten müssen. Daß die Erhebung an den Lösch- und Ladeplätzen mit Zeitopfern für die Schifffahrt nicht verknüpft ist, bedarf keiner besonderen Eröterung. In der Regel müssen an diesen Plätzen ohnehin örtliche Schiffahrtsabgaben von Schiff oder Ladung oder von beiden entrichtet werden. Auch die Kontrolle über den Ladungsinhalt ergibt sich hier, ebenso wie an den Grenzübergängen, von selbst.

Die Erhebung am Einladeorte und bei der Einfuhr über die Reichsgrenze, wie sie auf dem Dortmund-Emskanal, den reichsländischen Wasserstraßen und dem Donau—Mainkanal tatsächlich besteht, verdient für die Binnenschiffahrt aus überwiegenden praktischen Gründen den Verzug, insbesondere auch deshalb, weil die Erhebung beim Eingange über die Grenze sich leichter vollzieht wie beim Ausgange, wo der Aufenthalt zum Zwecke der Abgabe der statistischen Erklärungen im allgemeinen kürzer bemessen ist. Es kann bei der Erhebung am Einladeorte allerdings vorkommen, daß das Reiseziel des Schiffes während der Fahrt sich ändert und infolgedessen entweder Nachzahlungen für längere oder Rückerstattungen für kürzere Entfernungen notwendig wären, was bei der Erhebung am Ausladeorte vermieden würde; indessen sind die hieraus möglicherweise entspringenden Weiterungen nicht von ausschlaggebender Bedeutung. — Unter Umständen könnte auch eine Kombination der Erhebung am Lade- und Löschplatze zweckmäßig sein.

Es liegt in der Natur der Sache, daß die materielle Regelung des Abgabewesens nach verschiedenen Tarifsystemen auch auf die Organisation des Erhebungsdienstes zurückwirkt. Die primitive Bemessung der Schiffahrtsabgaben nach der Schiffsgröße stellt an die Tätigkeit des Erhebungspersonals

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

verhältnismäßig geringe Anforderungen. Die Berechnungsgrundlage im Einzelfalle ist der aus dem Meßbrief ersichtliche Raumgehalt der Seeschiffe und die aus dem Eichschein zu entnehmende Tragfähigkeit der Binnenfahrzeuge. Diese Berechnungsgrundlage ist unveränderlich und in der Regel keiner weiteren Nachprüfung oder Kontrolle bedürftig; eine Erklärung des Schiffers über den Ladungsinhalt ist nur insoweit erforderlich, als dieser auf die Höhe des Einheitssatzes der Abgabe von Einfluß ist.

Bei Ladungstarifen muß eine solche Erklärung stets verlangt und durch Ablesung der Eiche, durch Einsichtnahme von Frachtpapieren oder auf andere Weise geprüft werden. Insofern steigert diese feinere, den wirtschaftlichen Verhältnissen der Schiffer enger angepaßte Art der Bemessung von Schiffahrtsabgaben die Beanspruchung des Verwaltungsapparates. In der Regel wird die Erklärung durch amtliche Beglaubigung zu einem Begleit- und Ausweispapier gemacht, oder es werden besondere Fahrscheine, welchen diese Eigenschaft beiwohnt, auf Grund der Frachterklärungen ausgefertigt.

Für den Stückgutverkehr, der einen besonders schleunigen Betrieb voraussetzt, ist nachträgliche Angabe des Ladungsinhalts gestattet, weil die Güter häufig ohne Frachtpapiere, unmittelbar vor Abgang der nach regelmäßigen Fahrplänen verkehrenden Schiffe, verladen und diese Papiere mit der Post nachgeschickt werden.

Gegen die mehrklassigen Ladungstarife ist früher oft geltend gemacht worden, daß sie zu einer wesentlichen Erschwerung des Abfertigungsdienstes und gleichzeitig zu entsprechender Belästigung der Schiffahrt führen müßten, weil die Abgabe richtiger Frachterklärungen den Schiffern viel Zeit und Mühe kosten würde, auch die Eingliederung der mannigfaltigen Frachtgüter in eine größere Zahl von Güterklassen vielfach zweifelhaft sein könne. Diese Befürchtungen haben sich aber als weit übertrieben und im wesentlichen unbegründet erwiesen. Zunächst kann für einheitliche Ladungen, für diejenigen Ladungen, welche aus derselben Güterart oder aus Gütern derselben Tarifklasse bestehen, irgend welche Schwierigkeit durch Vermehrung der Tarifklassen nicht erwachsen. Die Erhebung der Abgaben vollzieht sich praktisch in der Weise, daß der Erheber aus einem alphabetischen Güterverzeichnis den für die Ladung zu entrichtenden Abgabensatz feststellt, sofern er ihm nicht ohne weiteres gegenwärtig ist, was bei den im Verkehr vorwiegenden, tagtäglich beförderten Massengütern, wie Steine, Kohlen und Getreide unzweifelhaft zutrifft. Ob in jenem Verzeichnis 3, 5 oder 7 Tarifklassen[1] durch Beisetzung entsprechender Zahlen unterschieden

[1] Schon die Octroi-Konvention für die Rheinschiffahrt von 1804 kannte 7 Güterklassen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

werden, ist für die Mühewaltung des Erhebers ohne Bedeutung. Ebensowenig kann die Deklaration des Ladungsinhaltes für den Schiffer schwierig sein, wenn er einheitliche Ladung führt.

Die einheitlichen Ladungen sind nun aber in der Schiffahrt weitaus überwiegend. Sie stellen auf den märkischen Wasserstraßen — nach der Zahl der Schiffe berechnet — auf den Hauptlinien 91 und auf den Nebenlinien einschließlich des Finowkanals 94 vom Hundert dar, während sie nach dem Ladungsgewicht berechnet einen wesentlich höheren Anteil erreichen würden, weil die Tragfähigkeit der Mischladungen befördernden Schiffe, namentlich der Güterdampfer, im allgemeinen geringer ist und weniger ausgenutzt wird. Auf dem Rhein gehören zu den Massengütern, welche der Regel nach in einheitlichen, geschlossenen Schiffsladungen befördert werden, insbesondere Kohlen, Getreide, Basalte, Schwemmsteine und andere Steine, Kies, Erz, Petroleum und Holz; diese repräsentierten 1905 allein 5 549 800 000 tkm von 6 493 300 000 tkm im ganzen. Die aus der Vervielfältigung der Güterklassen entstehenden Erschwernisse können also immer nur für einen sehr kleinen Teil des Gesamtverkehrs überhaupt fühlbar werden. Anderseits entsteht aus dieser Vervielfältigung auch wieder eine Erleichterung für den Erhebungsdienst insofern, als die schroffen Übergänge in der Höhe der Abgabensätze, wie sie etwa der preußische Zweiklassentarif mit Verdoppelung der Einheitssätze für die höhere Klasse enthielt, vermieden werden, und der Anreiz zu Hinterziehungen sich entsprechend abschwächt.

Eine Vereinfachung und Erleichterung des Abfertigungsverfahrens läßt sich möglicherweise dadurch erreichen, daß man aus allen Gütern, welche in geringen, ein bestimmtes Gewicht nicht erreichenden Mengen gefahren werden, eine besondere Tarifklasse — gleichsam eine Stückgutklasse — mit besonderem Einheitssatze bildet. Hierfür würde die Erfahrung sprechen, daß im allgemeinen nur solche Güterarten in kleineren Gewichtsmengen verschifft zu werden pflegen, welche auf der Eisenbahn als Stückgut oder in einer der Wagenladungsklassen tarifieren. Vor sieben Jahren haben die östlichen Binnenschiffahrtsbeteiligten sich zwar gegen diese Anregung ablehnend verhalten, und sie ist infolgedessen nicht weiter verfolgt worden; inzwischen ist aber in dem französischen Gesetze vom 22. Dezember 1903 bei der Feststellung des Tarifs für den Canal du Nord derselbe Gedanke derart verwirklicht worden, daß alle Güter in Mengen von weniger als 5 t zu einer besonderen Tarifklasse mit höherem Einheitssatze zusammengefaßt sind.

Von großer praktischer Wichtigkeit für die Gestaltung des Erhebungsdienstes ist auch die Frage der Heranziehung oder Freilassung der leeren Schiffe. Im letzteren Falle wird eine sehr bedeutende Zahl von Gelderhebungen und Abfertigungsakten erspart und die Inanspruchnahme des

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Personals entsprechend vermindert. Auf den märkischen Wasserstraßen finden etwa 9/10 aller ankommenden Schiffe keine Rückladung und treten die Rückreise leer an. Im Rheinverkehr oberhalb Duisburg gilt dasselbe von 2/3 bis 3/4 der zu Tal gehenden Fahrzeuge. Auf der oberen Oder finden 4/5 bis 5/6 der Schiffe keine Fracht für die Talreise. Es handelt sich also um große Unterschiede in der Beanspruchung des Verwaltungsapparates. Im finanziellen Erfolge kommt es auf dasselbe hinaus, wenn man den Ertrag der Abgabe von leeren Schiffen auf die in beladenen Fahrzeugen beförderten Güter — unter entsprechender Bemessung der Einheitssätze — mit verteilt. Auch für die Verteilung der Abgabenlast auf die einzelnen Schiffe und Schiffer ist es ohne wesentliche Bedeutung, ob man die leeren Schiffe neben den beladenen oder die letzteren etwas stärker belastet. Denn im Durchschnitt längerer Zeiträume wird die Zahl der Leerfahrten und der Fahrten mit Ladung auf den einzelnen Wasserstraßen sich ziemlich ausgleichen, wenn auch vorübergehend und in geringem Maße Ausnahmen vorkommen mögen.

Für die praktische Lösung der Frage, ob die leeren Schiffe zu den Abgaben herangezogen werden sollen oder nicht, müssen diese Momente — neben den aus dem Gesichtspunkte des Gebührenprinzips und der Beanspruchung von Schiffahrtsanstalten hergeleiteten Erwägungen — ebenfalls berücksichtigt werden.

Die Erhebung der Schiffahrtsabgaben erfordert ein sehr geringes Maß von persönlichen und sächlichen Kosten, weil sie von dem für die Unterhaltung und den Betrieb der Schiffahrtsanstalten ohnehin erforderlichen Personal mitbesorgt wird. An den Schleusen und in den Häfen müssen Beamte vorhanden sein, welche den Betrieb leiten, die Verkehrspolizei handhaben und die Bewegung der Schiffe sowohl als auch der Güter aufzeichnen. Solche Aufzeichnungen müssen, gleichviel ob Schiffahrtsabgaben erhoben werden oder nicht, schon zu statistischen Zwecken und aus allgemeinen Verwaltungsrücksichten unter allen Umständen gemacht werden. Die Verwaltung muß darüber unterrichtet sein, in welchem Umfange die Wasserstraßen und Häfen durch den Verkehr beansprucht werden, und welche dienstlichen Aufgaben sich daraus für das Personal ergeben; solche Unterlagen kann sie nur durch eine entsprechende Listenführung erlangen. Der Durchgangsverkehr an den Grenzübergängen und der Eingangsverkehr in Seehäfen bedarf überdies schon im Zollinteresse einer genauen Überwachung, welche sich leicht mit der Erhebung der Schiffahrtsabgaben vereinigen läßt. Tatsächlich wird diese auch in den meisten Seehäfen von den Zollbehörden mitbesorgt. In den Binnenhäfen können Befahrungsabgaben ohne Belästigung der Schiffahrttreibenden und ohne wesentliche Mehrbelastung der Verwaltung zugleich mit den Hafen-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

geldern erhoben werden, wie es tatsächlich am Dortmund—Emskanal vielfach, namentlich in Emden und Dortmund, geschieht. Die gesamten Erhebungskosten betrugen für diese Wasserstraße 1905, einschließlich der fiskalischen Kanalhäfen 13 877 Mk. bei 346 584 Mk. Einnahmen, also 4 vom Hundert, während gleichzeitig die märkischen Wasserstraßen bei 3 730 412 Mk. Einnahme 122 616 Mk. oder 3,3 vom Hundert Erhebungskosten verursachten. Zum Vergleiche sei erwähnt, daß die Erhebungskosten für die zur Reichskasse fließenden Steuern und Zölle auf 6 vom Hundert veranschlagt werden.

Die Erhebung kann unmittelbar von der Verwaltung oder auch mittelbar durch Übertragung an einen Pächter bewerkstelligt werden. Das letztere Verfahren war früher bei den Mainschiffahrtsabgaben angewendet worden, und zwar durch pachtweise Überlassung der Hebungsbefugnis an die Stadt Frankfurt, welche dem Staate eine jährlich um 5 vom Hundert steigende Summe zahlte, die Gefahr der Nichterreichung des Pachtbetrages übernahm und die Einziehung der Abgaben im wesentlichen durch das Verwaltungspersonal des städtischen Hafens bewirkte. Jetzt besteht die pachtweise Erhebung der Schiffahrtsabgaben in Preußen nirgendwo.

Wie durch die Einschiebung eines Pächters zwischen den Hebungsberechtigten und die Zahlungspflichtigen die Einnahme des ersteren aus einer ungewissen und schwankenden in eine feste Pauschsumme verwandelt wird, so werden auch zur Erleichterung des Erhebungsdienstes und der Geschäftsführung bei den beteiligten Transportbetrieben zuweilen seitens der Verwaltung unmittelbar einzelnen Schiffahrtstreibenden feste Abfindungssummen, meist in Jahresbeträgen bewilligt.

Besondere Aufgaben erwachsen bei der Organisation des Erhebungsdienstes auf solchen Wasserstraßen, welche mehreren Staaten gemeinsam sind, wie es in Deutschland gerade bei den wichtigsten Strömen, Rhein und Elbe, sowie ferner bei der Weser, Saar, Lahn, Saale und Havel, beim Neckar und Main und bei einigen Kanälen der Fall ist.

Zwar ist das Hebestellensystem auch hier ohne weiteres anwendbar, entweder derart, daß jeder Staat die Einnahmen der auf seinem Gebiet belegenen Durchgangshebestellen bezieht, oder in der Weise, daß die Gesamteinnahmen auf gemeinsame Rechnung gehen und nach einem vereinbarten Maßstabe geteilt werden. Die erstere Regelung bestand früher für die Erhebung der Rheinzölle und besteht noch jetzt für die Schiffahrtsabgaben auf der Saale und Havel sowie ferner auf dem Main[1]; die letztere galt auf der Mosel und Elbe zur Zeit der Flußzölle.

[1] Der letztere Fluß ist nur auf dem von Preußen kanalisierten unteren Teile abgabenpflichtig. Die der Stadt Frankfurt gewährte Begünstigung des Umschlags-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Auch bezüglich der nicht an Durchgangspunkten, sondern in den Ankunftshäfen und sonstigen Löschplätzen erhobenen Schiffahrtsabgaben auf der Unter- und Außenweser besteht ein Gemeinschaftsverhältnis insofern, als sämtliche Einnahmen, einschließlich der in Preußen und Oldenburg aufgekommenen, an den die Wasserstraße verbessernden und unterhaltenden bremischen Staat abgeführt werden.

Etwas anders liegt jedoch die Sache bei der Erhebung nach dem tonnenkilometrischen Entfernungsmaßstabe auf gemeinsamen Wasserstraßen. Hier würde, wenn lediglich bei der Einladung oder Ausladung erhoben werden sollte, ein gesondertes Vorgehen für den Anteil eines Einzelstaates nicht möglich sein, weil die Ein- und Ausladungen sich ganz verschieden über die Gesamtausdehnung der Wasserstraßen verteilen. Am Rhein hat zum Beispiel der untere preußische Stromteil sehr viel mehr Einladungen als der obere süddeutsche Teil, wo die Ausladungen bedeutend überwiegen. Hier müßte also im Falle der Einführung von Befahrungsabgaben auf der Stromstrecke eines Einzelstaates die Erhebung sowohl bei der Einladung von abgehenden, als auch bei der Ausladung von ankommenden Gütern für die innerhalb des Staatsgebietes zurückzulegende oder schon zurückgelegte Entfernung vorgenommen werden. Sehr viel zweckmäßiger wäre allerdings die Erhebung in allen Ausgangshäfen bei gleichzeitiger Einführung von Abgaben für das ganze Stromgebiet.

Die gegenseitige Unterstützung der einzelstaatlichen Behörden bei der Einziehung von Schiffahrtsabgaben könnte schon jetzt auf Grund des Reichsgesetzes vom 9. Juni 1895 in gewissem Umfange verlangt werden.

---

verkehrs ist durch das bundesfreundliche Entgegenkommen der preußischen Regierung auch der hessischen Nachbarstadt Offenbach gewährt worden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Dritter Teil.

Die verkehrspolitische Lage.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die verkehrspolitische Lage.

Der Ausgangspunkt für die politische Beurteilung der Schiffahrtsabgaben liegt in der Bedeutung, welche ihnen für die künftige Entwicklung unserer Wasserstraßen, für die Verbesserung unserer Ströme und ihre Verbindung zu einem deutschen Wasserstraßennetze beizumessen ist. Es handelt sich um ein verkehrspolitisches Problem, dessen Lösung nicht ohne wesentliche Nachteile hinausgeschoben werden kann — um die Aufgabe der Finanzierung weiterer Stromverbesserungen und Kanalbauten.

Zwar wird über das Vorhandensein dieses Problems gestritten. Es gibt eine Gruppe von Politikern, welche des Glaubens ist, oder sich den Anschein gibt zu glauben, daß die Fortentwicklung unserer Wasserstraßen in dem durch die Gesamtinteressen der deutschen Volkswirtschaft und das besondere Bedürfnis einzelner Landesteile gebotenen Maße auch ohne den Übergang zu einer neuen Finanzierungsgrundlage, ohne die praktische Verwirklichung des Gebührenprinzips, hinlänglich gesichert sei. Daneben gibt es eine zweite Gruppe, welche die Auffassung vertritt, man brauche diesen Übergang deshalb nicht mitzumachen, weil die Wasserstraßen weiterer Verbesserungen nicht bedürfen.

Wenn eine von beiden Gruppen Recht hätte, wäre allerdings die Voraussetzung dieser Erwägungen hinfällig. Es würde sich in Sachen Schiffahrtsabgaben vom Standpunkte der Staatsfinanzen nur um eine wünschenswerte Mehreinnahme oder um die Abwälzung künftiger Mehrausgaben und vom Standpunkte der Verkehrsinteressen um nichts weiter handeln, als um finanzielle Zumutungen, gegen die man sich möglichst wehrt. Der Widerstand wäre an sich zweckmäßig und subjektiv berechtigt, weil dabei nur gewonnen und keinesfalls verloren werden könnte; es würde lediglich die Wahrscheinlichkeit des Erfolges oder Mißerfolges zu erwägen sein. Im umgekehrten Falle wäre der Widerstand ein Fehler und geeignet, die Interessen der Widerstrebenden selbst zu gefährden.

Es muß also zunächst die Frage beantwortet werden, ob wirklich auf den Ausbau unserer Wasserstraßen nur dann gerechnet werden kann, wenn

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

das Gebührenprinzip für die deutschen Schiffahrtswege grundsätzlich anerkannt und durchgeführt wird.

In dem langen politischen Streit über die Schiffahrtsabgaben ist sehr oft der Versuch gemacht worden, die Sachlage so darzustellen, als ob die auf Verallgemeinerung der Schiffahrtsabgaben gerichtete Bewegung nur eine vorübergehende Zeitströmung sei, entstanden aus einer Verbindung wirtschaftlicher Reaktionäre, verkehrsfeindlicher Agrarier und kleinlicher Fiskalisten. Es handele sich um einen Rückfall in merkantilistische, wenn nicht gar mittelalterliche Wirtschaftsgedanken, um einen Anachronismus, der an seiner eigenen inneren Unmöglichkeit, an seiner Unvereinbarkeit mit dem Wesen und den Lebensbedingungen der heutigen Volkswirtschaft über kurz oder lang scheitern müsse. Daß der die langen Unterläufe des Rheins, der Weser und der Elbe beherrschende preußische Staat andauernd eine derartige Politik treiben und die Verbesserung der großen Ströme sowohl als auch ihre Verbindung untereinander von der Verallgemeinerung des Gebührenprinzips dauernd abhängig machen könnte, sei kaum zu befürchten. Preußen könne nicht nur mit Rücksicht auf seine eigenen Interessen, sondern auch in seiner Eigenschaft als führender Staat im Deutschen Reiche sich dieser großen, auch den Oberliegern zugute kommenden Kulturaufgabe schließlich doch nicht entschlagen. Ihm erwachse aus jener Eigenschaft eine Verpflichtung zur Selbstlosigkeit, ein nobile officium, dessen Erfüllung von Bedingungen und Gegenkonzessionen nicht abhängig gemacht werden könne. Versuche in dieser Richtung würden keine Aussicht auf Erfolg haben.

Es ist bereits in dem die historische Entwicklung der Abgabenfrage behandelnden Abschnitt dargelegt worden, daß seit einer Reihe von Jahrzehnten der Zug der Zeit auf eine immer stärkere Betonung des Gebührenprinzips überhaupt und namentlich auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens gerichtet ist. Diese Strömung geht aus einer idealen Quelle hervor, aus dem Gerechtigkeitsempfinden der öffentlichen Meinung, und aus einer sehr realen, nämlich aus den wachsenden Schwierigkeiten der Geldbeschaffung für die Aufgaben des Staates und der Gemeinden, sowie aus der hierdurch bedingten Notwendigkeit, die gebührenmäßige Selbstkostendeckung von denjenigen zu beanspruchen, welche die öffentlichen Einrichtungen unmittelbar benutzen und deren Vorteile unmittelbar genießen. Die starke Wirkung dieser beiden Faktoren zeigt sich bei den Gemeinden fast noch mehr als bei den Staaten. Die Entwicklung der Gesetzgebung über Gemeindeabgaben und der einzelnen Gemeindehaushalte läßt die entschiedene Abkehr von dem gemeinwirtschaftlichen Prinzip und die stärkere Betonung des Prinzips der besonderen Entgeltlichkeit, insbesondere den Ausbau des Gebührenwesens,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

deutlich erkennen. Die Gemeinsamkeit der Interessen, welche innerhalb einer Stadtgemeinde an einem Netz von Abzugskanälen bestehen, ist viel stärker wie die Gemeinsamkeit der Interessen an dem preußischen Wasserstraßennetze — wenn man von einem solchen überhaupt sprechen will — innerhalb des Staatsgebietes; und doch erheben die Stadtgemeinden besondere Gebühren für den Anschluß an jene Kanäle und für ihre Benutzung.

Die Lehre von der Gemeinnützigkeit der Wasserstraßen, von der Ausgleichung zwischen Wasserbaukosten und Steuerleistungen und von der Universalität des Umschlagsverkehrs findet in der öffentlichen Meinung immer weniger Widerhall. Es erscheint aussichtslos, die Masse der Wähler davon zu überzeugen, daß es recht und billig sei, den Benutzern der Eisenbahn die vollen Selbstkosten des Staates und eine bedeutende Verkehrssteuer für allgemeine Staatszwecke aufzuerlegen, den Benutzern eines Teiles der Wasserstraßen aber die geringen Beiträge zur Deckung der staatlichen Aufwendungen für das Fahrwasser dauernd zu erlassen. Noch unhaltbarer aber und mit dem Gerechtigkeitsgefühl noch weniger vereinbar ist die differenzielle Behandlung der Wasserstraßen untereinander. Ein unbefangener Beurteiler wird es nicht verstehen und nicht billigen können, daß der Staat seine Leistungen für die Verbesserung natürlicher Wasserstraßen entgeltlich oder unentgeltlich zur Verfügung stellen soll, je nachdem die eine oder die andere Methode der Verbesserung von den Technikern bevorzugt worden ist, oder je nachdem es sich um See- oder Binnenschiffahrt handelt. Auch die Unterscheidung zwischen künstlichen und verbesserten natürlichen Wasserstraßen hat in dem Gerechtigkeitsempfinden keine Stütze. Der Reichskanzler hat dies Empfinden in seinem Briefe vom 20. Juli 1907 an den Zentralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt mit den Worten ausgedrückt:

„Die Dienste, welche künstliche und natürliche Wasserstraßen dem Verkehr leisten, sind in der Hauptsache so gleichartig, daß eine unterschiedliche Behandlung in der Kostendeckungsfrage nicht aufrecht erhalten werden kann."

Eine solche Verkehrspolitik wäre, selbst wenn sie dem geltenden Recht entspräche, jedenfalls de lege ferenda nicht zu rechtfertigen. Je länger die Erörterung der Abgabenfrage in der breiten Öffentlichkeit andauert, um so stärker und allgemeiner wird die Überzeugung von der staatswirtschaftlichen Berechtigung der Schiffahrtsgebühren sich geltend machen. Wenn man die Verhandlungen der deutschen Parlamente über diesen Gegenstand verfolgt, so findet man, daß in allen bürgerlichen Parteien, von der äußersten Rechten angefangen bis zur süddeutschen Demokratie, die Sache der Schiffahrtsabgaben eine große und ständig wachsende Zahl von Anhängern hat. Die Bestimmung des preußischen Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 über

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Einführung der Schiffahrtsabgaben auf natürlichen Wasserstraßen ist mit einer sehr großen, bis tief in die Reihen der Linken hineinreichenden Mehrheit angenommen worden; da die Abstimmung hierüber vorweg genommen war, so konnten die Gegner der Schiffahrtsabgaben den dafür in Betracht kommenden § 19 ablehnen und später trotz dieser Vorschrift das Gesetz im ganzen annehmen. Die großen rheinisch-westfälischen Handelskammern, die Handelskammern im Ems- und Wesergebiet und viele andere haben sich mit dem Gedanken der Verallgemeinerung der Schiffahrtsabgaben abgefunden. Die Handelskammer Görlitz hält z. B. „im Interesse einer stetigen Verbesserung des Fahrwassers unserer großen Ströme eine mäßige und unter Kontrolle des Landtages stehende Abgabenerhebung für unentbehrlich".

Die Gruppe derjenigen, welche den bestehenden Zustand und die an ihn sich knüpfenden Interessen verteidigen, ist zwar rührig, aber klein. Es wird dieser Gruppe kaum gelingen, die öffentliche Meinung davon zu überzeugen, das für die wirtschaftliche Zukunft eines jeden Landes und namentlich auch des Deutschen Reiches so überaus wichtige Problem der Überwindung der Entfernungsunterschiede sei nun einmal ohne Verzicht auf die Selbstkostendeckung für einen Teil unserer Wasserstraßen nicht zu lösen. Die Tatsache, daß die technisch und wirtschaftlich weniger leistungsfähigen Eisenbahnen dasselbe Problem ohne Staatszuschüsse gelöst haben, spricht allzu deutlich gegen jene Darstellung.

Es ist von Interesse, wie ein hervorragender französischer Fachmann, der die Wasserstraßenfrage in Deutschland zum Gegenstande seines besonderen Studiums gemacht hat, die Lage der Verhältnisse beurteilt. Er sagt hierüber:

„Le principe des péages a fini par triompher en Allemagne, parce qu'il était juste et qu'on ne s'oppose pas impunément au progrès de la justice. Que chaque commerçant et chaque industriel paie le transport des articles, au moyen desquels il exerce son commerce ou son industrie, il semble, que ce soit assez normal. Pourquoi mettre à la charge des contribuables la moitié de ce prix de transport, alors surtout que d'autres industriels et d'autres commerçants, desservis seulement par la voie ferrée, sont forcés de payer, pour les mêmes transports, tout ce que coûte le service qui leur est rendu, et de verser en plus à l'Etat un impôt énorme. Il ne serait juste de faire payer par l'Etat les frais de ces transports, que si tous ces citoyens en profiteraient à peu près dans la même proportion[1].

[1] Louis Marlio. Ingénieur des Ponts et Chaussées. Docteur en droit.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Es sind das unwiderlegliche Wahrheiten, die man nur mit der nötigen Entschiedenheit und Beharrlichkeit auszusprechen braucht, um ihnen schließlich zum Siege zu verhelfen.

In Marquardsens Handbuch des öffentlichen Rechts hat Eugen von Phillippovich mit folgenden Worten zu dieser Frage Stellung genommen[1]:

„Es wäre ein merkwürdiger Zustand, wenn der Staat Wasserstraßen subventionierte, damit ihm auf diesen private Transportunternehmungen eine den Ertrag seiner Bahnen schmälernde Konkurrenz bereiten. Es ist endlich im Interesse einer nationalwirtschaftlichen Beherrschung der großen Verkehrsmittel unzulässig, Wasserstraßen zu subventionieren, auf welchen die Tarifpolitik der Bahnen durchkreuzt werden kann."

Die Abgabenfreiheit eines Teiles der Wasserstraßen ist aber nichts anderes als eine Subventionierung.

Am 16. Juni 1900 schrieb der Königlich Sächsische Ministerpräsident von Metzsch — der Brief wurde seiner Zeit in der Tagespresse veröffentlicht — an den sächsischen Mühlenverband[2]:

„Den Bestrebungen, die auf Abänderung des Artikels 54 Absatz 4 der Reichsverfassung und der einschlagenden Staatsverträge mit Österreich gerichtet sind, und auf Einführung von mäßigen, mindestens teilweise Deckung der Selbstkosten der Elbuferstaaten gewährenden Schiffahrtsabgaben abzielen, steht die (Königlich Sächsische) Staatsregierung sympathisch gegenüber und hat an ihrem Teile bei den Vorarbeiten für den Abschluß eines neuen deutschen Elbschiffahrtsvertrages mit Österreich in diesem Sinne mitgewirkt."

Dieser positiven Kundgebung eines leitenden Staatsmannes mag schließlich noch der vom Institut de droit international angenommene Entwurf zur völkerrechtlichen Regelung der Flußschiffahrt, insofern er als Ausdruck des abstrakten Rechtsempfindens der Gegenwart gelten darf, angereiht werden. Es heißt dort in Artikel 5:

„Les droits de navigation prélevés sur les fleuves internationaux auront pour but exclusif de couvrir les frais des travaux d'amélioration de ces fleuves — also ohne Unterscheidung von besonderen

---

La politique allemande et la navigation intérieure. Librairie de la société du recueil. J. B. Sirey. Paris 1907 S. 192/3.

[1] Grundriß der politischen Ökonomie, Einleitungsband, IV. Abteilung. Volkswirtschaftspolitik S. 62. Tübingen, Mohr, 1907.

[2] Die Stellung des Müllereigewerbes zu der Frage der Schiffahrtsabgaben ist bereits im zweiten Teil unter II: „Die staatswirtschaftliche Berechtigung der Schiffahrtsabgaben" in § 8 erörtert.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und nicht besonderen Anstalten oder von Binnen- und Seeschiffahrt — et ceux de l'entretien de la navigabilité en général."

Alles das und vieles andere[1] weist darauf hin, daß eine starke und andauernde Zeitströmung gegen die Abgabenfreiheit der Wasserstraßen und vollends gegen den systemlosen Zustand, der auf diesem Gebiete in Deutschland tatsächlich besteht, gerichtet ist. Diese Zeitströmung hat auch die Gestaltung des preußischen Staatshaushaltsetats insofern positiv beeinflußt, als darin nur noch für solche Schiffahrtsanstalten — abgesehen etwa von der Fortsetzung früher begonnener Bauten — Mittel ausgeworfen worden sind, deren Benutzung von Schiffahrtsabgaben abhängig gemacht wird. Völkerrechtliche Verpflichtungen zur Verbesserung natürlicher Wasserstraßen bestehen für Preußen nicht mehr, nachdem das in der Elbschiffahrtsadditionalakte vom 13. April 1844 vereinbarte Regulierungsziel erreicht ist. Für den Rhein bestand eine eigentliche Stromverbesserungspflicht nach der Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 niemals, wenigstens nicht nach der Meinung der vertragschließenden Staaten, welcher Meinung gegenüber die abweichende Ansicht des Arbeitsausschusses der Rheinschiffahrtsinteressenten keine praktische Bedeutung haben kann[2]. Die am Rhein ausgeführten Verbesserungsbauten, welche ohne Zweifel weit hinausgehen über das „Ingutenstandsetzen" des Fahrwassers, sind vom Standpunkte der Rheinschiffahrtsakte freiwillige Leistungen.

Die langsame aber sichere Wirkung jener Zeitströmung wird wirksam unterstützt durch die Eigenart unserer wirtschaftlich-finanziellen Lage.

Ein gewaltiger wirtschaftlicher Aufschwung, eine außerordentliche, wahrscheinlich in Deutschland niemals dagewesene Zunahme des allgemeinen Wohlstandes, fällt zusammen mit peinlichen finanziellen Schwierigkeiten des Reichs und der meisten Bundesstaaten. Eine solche Zeit, in welcher der praktische Beweis dafür erbracht wird, daß die Entwicklung des Wohlstandes und der Finanzen, der Steuerkraft und der Steuern, nichts weniger als parallel verläuft, eine Zeit, welche sich zur Wiedererhöhung früher ermäßigter Posttarife genötigt sah, eine Zeit, in welcher aus finanziellen Beweggründen

[1] Es soll hier nur des Beispiels halber auf die Kundgebungen der württembergischen Handelskörperschaften aus dem Frühjahr 1907, des Aschaffenburger Bezirksgremiums für Handel und Gewerbe im Jahresbericht 1906 usw. hingewiesen werden.

[2] Vgl. Denkschrift von 1905 S. 11. Im übrigen ist es eine bemerkenswerte und interessante Tatsache, daß die den Schiffahrtsabgaben ablehnend gegenüberstehenden Interessenten sich nie auf den Art. 23 des Staatsvertrages vom 31. Dezember 1851, Band I S. 303, berufen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

an einem so wichtigen Verfassungsgrundsatze gerüttelt wird, wie die Überlassung der direkten Steuern an die Einzelstaaten es ist — eine solche Zeit ist der Erhaltung des Privilegiums der Abgabenfreiheit gewisser, bei weitem nicht aller, Wasserstraßen und der Geltendmachung von Verfassungsbedenken gegen die Abschaffung dieses regionalen und lokalen Privilegiums sehr wenig günstig.

Zwar ist im Jahre 1906 durch die Reichssteuergesetze eine Stempelabgabe von Eisenbahn- und Schiffsfrachtbriefen eingeführt worden, die aber den Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen in viel geringerem Maße belastet wie den Eisenbahnfrachtverkehr. Die Abgabe brachte in dem Jahr vom 1. Oktober 1906 bis 30. September 1907 im ganzen 15 048 559 Mk. für Deutschland ein. Da der alte, den Seeverkehr treffende Konossementsstempel zuletzt[1] 973 568 Mk. ertragen hatte, so ist die Einnahme vom Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr auf rund 14 Millionen Mark anzunehmen.

Bei gleichmäßiger Belastung der frachtpflichtigen Tonnenkilometer, deren im Jahre 1905 auf den Eisenbahnen 40,7 und auf den Wasserstraßen 15 Milliarden gefahren worden sind, würden auf die ersteren rund 10 230 000 und auf die letzteren 3 770 000 Mk. Frachtbriefstempel entfallen. In Wirklichkeit sind aber vom Eisenbahnverkehr 13 300 000 und von der Binnenschiffahrt nur 700 000 Mk. aufgebracht worden[2]. Die tonnenkilometrische Neubelastung durch die Stempelabgaben beträgt für den Bahnverkehr 0,0326 Pfg., also beinahe ebensoviel, wie die dem Rheinverkehr zugemutete Schiffahrtsabgabe[3], während die gesamte deutsche Binnenschiffahrt nur mit 0,0046 Pfg. vom Tonnenkilometer belastet worden ist.

---

[1] Im Rechnungsjahre 1905.

[2] Die Seeschiffahrt muß in diesem Zusammenhange schon deshalb ausscheiden, weil sie mit der Eisenbahn im allgemeinen nicht in einem Wettbewerbsverhältnis steht. Die obige Rechnung ist in der Weise gemacht, daß die wirklich verwendeten Stempelbeträge für alle deutschen Staatsbahnen mit Ausnahme eines der kleineren Bahnsysteme ermittelt und aus der so gefundenen Wertzahl nach dem Verhältnis der Tonnenkilometer die Belastung des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes bestimmt ist. Die 1905 auf der Eisenbahn überhaupt gefahrenen Tonnenkilometer betrugen 44,567 Milliarden; in diesem Zusammenhange konnten aber nur die frachtpflichtigen Güterbeförderungen berücksichtigt werden. Der tonnenkilometrischen Leistung der Eisenbahnen im Rechtssinne ist diejenige der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mit rund 163 146 000 tkm hinzugerechnet.

[3] Die schweigende Ergebung, mit welcher die Eisenbahnfrachtinteressenten die neue Verkehrssteuer hingenommen haben, steht in seltsamem Gegensatze zu dem lauten Zorn einer Gruppe von Schiffahrtsbeteiligten über die ihnen angesonnene bescheidene Selbstkostendeckung.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Es herrscht also keineswegs Parität zwischen Eisenbahn und Schiffahrt auf dem Gebiete der Verkehrsbesteuerung. Die Eisenbahn ist auch hier wieder um etwa 3 070 000 Mk. mehrbelastet, obwohl sie — wie oben dargelegt — mit höheren Betriebsselbstkosten arbeitet.

Wenn ferner von den Gegnern der Schiffahrtsabgaben vielfach behauptet wird, die jetzt abgabefreien Wasserstraßen genügten dem Verkehrsbedürfnis, und es fehle an jeder Veranlassung, die Ausführung weiterer Stromverbesserungen durch Annahme einer neuen Finanzierungsgrundlage zu erkaufen, so scheint diese Anschauung auf einer bedenklichen Selbsttäuschung zu beruhen. Die abgabefreien Wasserstraßen sind nicht in der Lage, eine verkehrspolitische Sonderexistenz zu führen. Sie bilden einen integrierenden Bestandteil des großen deutschen Verkehrsnetzes. Dies ist kein bloßes Aggregat, sondern ein lebendiger Organismus, in welchem kein einzelnes Glied sich entwickeln kann ohne fühlbare Rückwirkung auf die anderen. Wenn der Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen bisher stärker zugenommen hat als derjenige auf den Eisenbahnen, so beruht das zwar nicht ausschließlich aber doch hauptsächlich auf der fortgesetzten, bedeutenden Verbesserung der Schiffahrtswege und der hierdurch beeinflußten fallenden Entwicklung der Wasserfrachten. Diese Entwicklung wird auf den abgabefreien Wasserstraßen zum Stillstand kommen, wenn ihr Ausbau ins Stocken gerät. Ein solcher Stillstand ist aber gleichbedeutend mit einem Rückschritt, sofern die Verbesserung benachbarter und wettbewerbender Wasserstraßen mit Hilfe von Schiffahrtsabgaben kräftig voranschreitet, die Frachten auf diesen Schiffahrtswegen entsprechend sinken und außerdem die Eisenbahntarife ihre fallende Bewegung fortsetzen. Es ist unausbleiblich, daß hierdurch mit der Zeit bedeutende Verschiebungen eintreten müssen. Auf dem Gebiete des gegenseitigen Wettbewerbes der Wasserstraßen wird anscheinend das Wesergebiet den ersten Anwendungsfall bringen, wo durch Einführung von Schiffahrtsabgaben unter Bürgschaftsleistung beteiligter Verbände die Aller zu einem leistungsfähigen Schiffahrtswege ausgebaut wird. Infolgedessen erhält Bremen eine wesentlich bessere Verbindung mit dem rasch aufblühenden Industriegebiet im östlichen Hannover, insbesondere mit dem Öl- und Kalibezirk um Celle, was auf die Begrenzungslinie zwischen den Umschlagsgebieten der Weser—Aller- und Elbschiffahrt ohne Zweifel eine Rückwirkung üben wird.

Die Veränderungen infolge des Stehenbleibens einzelner Binnenwasserstraßen würden aber noch weit übertroffen werden von den tiefgreifenden Wirkungen, welche der Stillstand in der baulichen Entwicklung der großen Ströme und in der Abwärtsbewegung der Wasserfrachten bei fortgesetzter Ermäßigung der Eisenbahntarife auf das Wettbewerbsverhältnis zwischen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Schienen- und Wasserstraßen üben müßte. Der Einheitssatz für das Tonnenkilometer hat sich auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen von 1879 bis 1902 um 16 vom Hundert verbilligt, und es ist wenig wahrscheinlich, daß die Ära der Tarifermäßigungen damit abgeschlossen ist. Wenn die große, universale, über das ganze Staatsgebiet ausgebreitete Masse der Eisenbahnfrachtinteressenten auch nur einen Teil derjenigen Entschlossenheit, welche die verhältnismäßig kleine Gruppe der Schiffahrtsinteressenten in der Abwehr einer mäßigen Selbstkostendeckung andauernd betätigt, auf die Verminderung des Überschusses über die Eisenbahnselbstkosten oder überhaupt auf Tarifermäßigungen verwendet — solche Ermäßigungen sind bekanntlich oft ohne finanzielle Opfer möglich —, so wird eine weitere Verbilligung der Eisenbahnfrachten nicht ausbleiben. Nicht nur ist im preußischen Landtage ein von den konservativen und Mittelparteien des Abgeordnetenhauses gestellter Antrag auf Ermäßigung der Eisenbahntarife im Jahre 1905 mit großer Mehrheit angenommen worden [1], sondern auch außerhalb Preußens sind gleiche Wünsche laut geworden. Das weitblickende Stadtoberhaupt von Mannheim hat mit besonderem Nachdruck die Forderung der Verbilligung der preußischen Eisenbahnfrachten erhoben [2], wobei er sich sicherlich nicht auf den partikularen Standpunkt stellte, da es mindestens zweifelhaft sein kann, ob diese Maßregel den badischen Interessen in jeder Hinsicht entsprechen würde.

Das hiernach von weiten Kreisen erstrebte und mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwartende Fallen der Eisenbahnfrachten würde eine sehr bedeutende Rückwirkung auf die Schiffahrtsinteressen haben und viel dazu

---

[1] Es war der Antrag Arnim-Friedberg-Zedlitz vom 6. März 1905, welcher dahin ging,

„innerhalb der durch die Rücksicht auf die Finanzlage des Staates und die Konkurrenzverhältnisse gezogenen Grenzen planmäßiger als bisher auf die Ermäßigung der Tarife, insbesondere für solche Güter Bedacht zu nehmen, welche als Produktionsmittel oder Produkte der heimischen Gütererzeugung für deren Ertragsfähigkeit, insbesondere für die Ertragsfähigkeit von Handel und Industrie, von großer Bedeutung sind."

In der Hauptsache wird es sich dabei um die Kohlentarife handeln. Die Regierung ließ erwidern,

„sie sei darauf bedacht, innerhalb der durch die Finanzlage des Staates und die Wettbewerbsverhältnisse gezogenen Grenzen die Tarife, insbesondere für die im Beschlusse genannten Güter, weiter herabzusetzen."

Der Grundgedanke jenes Antrages war der, daß die Wohltat billigerer Transportkosten nicht auf die Anwohner der neuen Wasserstraßen — deren Bau gerade damals beschlossen wurde — beschränkt bleiben dürfe.

[2] Bei der Tagung des Vereins für Socialpolitik in Mannheim am 25. September 1905, vgl. S. 76 des Sitzungsberichts und S. 37 dieses Buches.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

beitragen, daß die Meinung von der Überflüssigkeit weiterer Stromverbesserungen als Irrtum erkannt wird. Denn je billiger ein Gut zwischen dem Hervorbringungs- und Verbrauchsorte auf der Eisenbahn gefahren wird, um so geringer wird der Anreiz zur Benutzung des Wasserweges im Umschlagsverkehr, um so kürzer wird der Aktionsradius der Binnenschiffahrt, um so enger wird die Verkehrszone der einzelnen Binnenwasserstraße. Die fortschreitende Ermäßigung der preußischen Eisenbahntarife zieht naturgemäß den Beschäftigungsgrad der Binnenschiffahrt, die wirtschaftliche Entwicklung der Umschlagsplätze an den oberen Stromläufen, den Verkehr und die Finanzen der nach diesen Umschlagsplätzen gravitierenden kleineren Eisenbahnsysteme stark in Mitleidenschaft. Anderseits wäre es ein volkswirtlich unhaltbarer und nicht zu rechtfertigender Standpunkt, Eisenbahnfrachtermäßigungen deshalb hintanhalten zu wollen, weil Verschiebungen zum Nachteil anderer wettbewerbender Verkehrswege, Verkehrsunternehmungen oder Verkehrsgruppen eintreten könnten. Es handelt sich dabei um keine Produktions- und Konsumtionsinteressen, sondern lediglich um Interessen des Transportgewerbes und der Umschlagsplätze. Die Verbraucher und Hervorbringer können von Tarifermäßigungen der Eisenbahnen nur gewinnen; sie nehmen die billigsten Frachten, wo sie zu haben sind. Es ist nicht bekannt geworden, daß jemals ein Bezirks- oder Landeseisenbahnrat eine Tarifherabsetzung deshalb abgelehnt hätte, weil der Beschäftigungsgrad der Binnenschiffahrt durch eine solche Maßregel berührt oder ihr der Wettbewerb erschwert werden würde.

Es muß der Binnenschiffahrt — zumal sie im allgemeinen der Eisenbahn gegenüber mit billigeren Beförderungsselbstkosten arbeitet — die Aufgabe gestellt werden, ihre Stellung durch gleichwertige Frachtermäßigungen zu behaupten. Zu diesem Zwecke bedarf es aber vor allem eines weiteren Ausbaues der Binnenwasserstraßen, der seinerseits von der Kostendeckung durch Schiffahrtsabgaben abhängig ist. Wenn früher die Flußzölle aufgehoben wurden, um der Binnenschiffahrt den Wettbewerb mit der Eisenbahn zu ermöglichen, so ist heute gerade zu demselben Zwecke die Einführung von Schiffahrtsabgaben praktisch notwendig.

Eine besondere Bedeutung gewinnt diese Maßregel auf den gemeinsamen Wasserstraßen insofern, als sie zu neuen, entwicklungsfähigen wirtschaftspolitischen Organisationen führen kann und — unter der Voraussetzung des Durchdringens sachlicher Erwägungen — führen muß. Es liegt in der Natur der Sache begründet, daß die Verwirklichung des Gebührenprinzips für diejenigen Flüsse, welche mehrere Staaten begrenzen oder durchströmen, anf eine genossenschaftliche und nationale Regelung der Frage

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

drängt. Die Regelung in partikularem Rahmen, in Beschränkung auf die Stromanteile der Uferstaaten, ist für die zwei Staatsgebiete trennenden Wasserstraßen, also der Regel nach für halbe Strombreiten[1], so gut wie unmöglich und für alle übrigen Fälle des gemeinsamen Strombesitzes unzweckmäßig. Die Nachteile würden sich nach zwei Richtungen geltend machen, einerseits bei der Tarifbildung und anderseits bei der Einrichtung des Erhebungsdienstes. Die Tarifbildung würde im Falle der partikularen Erhebung von Schiffahrtsabgaben verschieden ausfallen können und wahrscheinlich auch müssen. Das gilt insbesondere von der Höhe der Einheitssätze, welche sich nach der Stärke des Verkehrs und der Größe des Aufwandes für die Wasserstraße richtet. Es wäre ein merkwürdiger Zufall, wenn das Verhältnis dieser beiden Faktoren in allen Uferstaaten dauernd gleich bliebe. Außerdem könnte aber auch die autonome Regelung der Frage zu verschiedenen Tarifsystemen führen und in diesem Falle wäre die gleichmäßige Bemessung der Sätze von vornherein ausgeschlossen[2]. Daß die Verschiedenheit der Tarife auf einer Wasserstraße oder auf einer zusammenhängenden Gruppe von Binnenschiffahrtswegen ein wesentlicher Nachteil sein würde, bedarf keiner weiteren Darlegung; es braucht nur an den bedeutenden Fortschritt erinnert zu werden, der durch die Vereinheitlichung der Tarife für die Rhein-, Weser- und Elbzölle vor etwa 80 bis 100 Jahren nach der übereinstimmenden Ansicht aller Zeitgenossen erreicht wurde. Der Verkehr auf den Wasserstraßen drängt, weil er auf weite Entfernungen sich erstreckt und an keine Staatsgrenzen sich bindet, zu einheitlicher Regelung für möglichst weite Gebiete; deshalb werden sich in einem Bundesstaate die Schiffahrtsangelegenheiten mehr zur zentralen als zur partikularen Behandlung eignen. Das gilt auch für die Frage der Selbstkostendeckung durch Schiffahrtsabgaben, für die Bildung der Tarife, für den Erlaß der Gebührenordnungen und deren Handhabung. Insbesondere wird die Erhebung der Abgaben nach dem die zweckmäßigste Lösung darstellenden tonnenkilometrischen System bei der Ein- und Ausladung für die Schiffahrt und die Verwaltung erleichtert durch das Inein-

---

[1] Ausnahmsweise kommt es vor, daß einem Uferstaate die ganze Strombreite gehört. Dies trifft bei der unteren Trave zu, die ausschließlich lübeckisch ist, obwohl Mecklenburg an einem Ufer grenzt.

[2] Für die Saale haben sich Preußen und Anhalt vor einigen Jahren auf ein übereinstimmendes Tarifsystem verständigt, während die Einheitssätze verschieden sind. Für die Havel sind weder Tarifsystem noch Einheitssätze für Preußen und Mecklenburg gemeinsam. Auf der Saale und Havel werden aber die Abgaben nach dem Hebestellensystem erhoben, bei welchem jene Unstimmigkeiten sich viel weniger fühlbar machen als bei der tonnenkilometrischen Erhebung.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

andergreifen und Zusammenwirken der Organe aller Uferstaaten, während im Falle des autonomen Vorgehens der einzelnen Länder der Erhebungsdienst sich weniger einfach gestalten würde.

Die hiernach anzustrebende Vereinheitlichung der Tarife und des Erhebungsdienstes ist nun aber für die Dauer kaum erreichbar ohne ein gewisses Maß von Gemeinschaftlichkeit im Haushalt der unter Ausgaben gestellten Wasserstraßen, ohne eine Art von Finanzgemeinschaft der Uferstaaten hinsichtlich der für die gemeinsamen Flüsse zu leistenden Ausgaben und ihrer Kostendeckung durch Schiffahrtsabgaben. Ohne solche Vergesellschaftung der materiellen Grundlagen für die Tarifbildung würde die formale Gleichheit der Tarifsysteme und Einheitssätze ganz verschiedene Ergebnisse für den einzelnen Uferstaat herbeiführen oder doch herbeiführen können. Derselbe Tarif würde für einen Staat vielleicht ein die Selbstkosten übersteigendes, also verfassungsmäßig unzulässiges Ergebnis haben, während ein anderer möglicherweise bei weitem nicht seine Ausgaben decken könnte, je nachdem das Verhältnis zwischen der Dichtigkeit des Verkehrs und der Kostspieligkeit des Strombaues innerhalb der einzelnen Flußstrecken und Hoheitsgebiete wechselt. Die formale Einheit läßt sich aber hier dauernd nur insoweit aufrecht erhalten, als sie der Ausdruck einer Gemeinschaft sachlicher Interessen ist.

Diese Gemeinschaft könnte etwa in der Weise begründet werden, daß man die Schiffahrtsabgaben eines Stromgebietes für gemeinsame Rechnung vereinnahmt und unter die Uferstaaten nach dem aus dem Grundsatze der Selbstkostendeckung sich ergebenden Maßstabe ihrer wirklichen Aufwendungen für Verbesserung und Unterhaltung der Wasserstraßen verteilt. Die durch das Gebührenprinzip gebotene Ausgleichung zwischen Einnahmen und Ausgaben braucht dann nicht für einzelne Stromteile, sondern nur für ganze Stromgebiete, etwa für den Rhein und seine Nebenflüsse, soweit diese für Rheinschiffe zugänglich sind, stattzufinden.

Eine solche Finanzgemeinschaft würde für die künftige Entwicklung der Schiffahrtsinteressen und des Wasserstraßennetzes in Deutschland möglicherweise sehr bedeutende, tiefeinschneidende Folgen haben. Sie würde es ermöglichen, daß die von der ganzen Schiffahrt eines Stromgebietes aufgebrachten Mittel angesetzt und fruchtbar gemacht werden für den Ausbau des gemeinsamen Verkehrssystemes ohne Rücksicht darauf, aus welchem Staatsgebiete die Einnahmen stammen, und in welchem Staate die verbesserungsbedürftigen Stromstrecken liegen. Diese vereinigten Mittel würden voraussichtlich — selbst bei verhältnismäßig geringen Einheitssätzen — dazu ausreichen, um sehr bedeutende, bisher für unmöglich gehaltene und vielleicht auch tatsäch-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lich für partikulare Finanzen unmögliche Aufgaben auf dem Gebiete des Wasserbaues zu lösen. Den Einzelstaaten würde die Strombaulast abgenommen und auf die organisierte Gesamtheit der Schiffahrtsbeteiligten aller Länder innerhalb des Verkehrsgebietes übertragen. Das veraltete, überlebte und den steigenden Anforderungen der Neuzeit nicht mehr gewachsene Prinzip der Uferbaulast könnte durch das der Intessentenbaulast ersetzt werden. Die innere Ungerechtigkeit und Unzweckmäßigkeit jenes Prinzips ergibt sich schon aus der Erwägung, daß der Flächenraum, die Bevölkerung, die Steuerkraft und das Schiffahrtsinteresse eines Uferstaates zu seiner Uferlänge und Strombaulast in ganz verschiedenem Verhältnis stehen können und tatsächlich auch stehen. Es kann nicht eingewendet werden, daß das staatsrechtliche Prinzip der Uferbaulast bisher seine Schuldigkeit getan habe. Die Regulierung des Oberrheins nach Straßburg ist nur mit vielen Schwierigkeiten, Verstimmungen und Verzögerungen zwischen den Uferstaaten zustande gekommen und der Gedanke der Interessentenbaulast durch Schiffahrtsabgaben hat schon damals recht deutlich an das Tor der Erwägungen gepocht[1]. Aber es sind noch mehr gemeinsame Wasserstraßen auszubauen, wenn den Gesamtinteressen des deutschen Verkehrs ausreichende Pflege zuteil werden soll; es mag hier nur auf den Oberrhein von Straßburg aufwärts, auf den Neckar und den Main hingewiesen werden. Die Verwirklichung dieser und mancher anderer Verkehrspläne stößt nicht nur auf finanzielle Hindernisse, sondern auch auf andere Widerstände, die sich aus divergierenden regionalen und lokalen Interessen verschiedener Art ergeben. Die Überwindung solcher Widerstände wird aber wesentlich erleichtert, wenn wenigstens die finanziellen Hindernisse aus dem Wege geräumt werden, und das kann durch die Verselbständigung der Schiffahrtsinteressen in besonderen Zweckverbänden, durch Bildung von Finanzgemeinschaften zur gemeinsamen Erhebung und Verwendung von Schiffahrtsabgaben allerdings erreicht werden. Durch solche Organisationen kann vielleicht den deutschen Wasserstraßen dasjenige Maß von staatlicher Fürsorge, diejenige Unabhängigkeit von partikularen Strömungen und mehr oder weniger kleinlichen — wenn auch subjektiv berechtigten — Sonderinteressen zuteil werden, die ihnen von vornherein beschieden gewesen wären, wenn die geschichtliche Entwicklung in Deutschland nicht zur politischen Mannigfaltigkeit, sondern zum Einheitsstaate geführt hätte.

Die in den einzelnen Stromkassen zusammenlaufenden Mittel würden eine Art von Fideikommissum der deutschen Schiffahrtsinteressen bilden, dessen Vorhandensein den Ausbau unserer Wasserstraßen unabhängig macht von

[1] Vgl. S. 28 und 29 die Erklärung des badischen Ministers Schenkel.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

den Schwankungen und Wechselfällen in der finanziellen Entwicklung einer großen Zahl von Einzelstaaten, während jetzt deren freiwilliges Zusammenwirken von Fall zu Fall mühsam erstrebt werden muß, wenn etwas für einen Strom oder ein Stromgebiet geschehen soll.

Die Verwirklichung des Grundsatzes der Selbstkostendeckung durch Bildung von Zweckverbänden hat bemerkenswerte Vorbilder in der Organisation der englischen Wasserstraßen. England ist zwar seit Jahrhunderten ein Einheitsstaat; aber dieses Staatswesen hat sich der Fürsorge für das Verkehrswesen — Landwege, Wasserstraßen, Häfen und Eisenbahnen — grundsätzlich entschlagen und sie lokalen oder regionalen Verbänden und Unternehmungen öffentlicher und privater Art überlassen. Die beteiligten öffentlichen Verbände haben auf wirtschaftlichem Gebiete ein solches Maß von Selbstverwaltung und autonomer Bewegungsfreiheit, daß die Analogie mit bundesstaatlichen Verhältnissen — unter den bei derartigen Vergleichen unvermeidlichen Beschränkungen und Vorbehalten[1] — wohl als zulässig anzusehen ist. Man hat nun in England die einheitliche Behandlung von Wasserstraßen zu sichern gewußt durch Zweckverbände, public trusts oder conservancy boards, welche aus Vertretern der beteiligten Gemeinden und der sonstigen Interessenten zusammengesetzt sind. Als Beispiel mag hier das Thames conservancy board erwähnt werden, welches aus Vertretern der Admiralität, des Handelsamts, des Trinity House (der Leuchtfeuerbehörde), der Stadt London und einiger anderer Städte, der Grafschaften Gloucester, Wiltshire, Oxford, Berkshire, Buckingham, Surrey, Middlesex, Essex und Kent, der Schiffsreeder, der Kleinschiffer (sailing barges, lighters and steam tugs), der dock owners und der wharfingers besteht. Die Schiffahrttreibenden sind also auch, und zwar durch gewählte Vertreter, an der Verwaltung beteiligt.

Die Zusammenfassung der deutschen Schiffahrtsinteressen in Zweckverbänden für die einzelnen Stromgebiete könnte vielleicht auch in Deutschland als nützliche Maßregel sich erweisen und zur Lösung der schwierigen Abgabenfrage beitragen.

Von der sehr bedeutenden Finanzkraft derartiger Organisationen mögen die folgenden, das Rheingebiet betreffenden Zahlenbeispiele eine ungefähre Vorstellung geben. Die deutsche Rheinschiffahrt zwischen Basel und Emmerich würde bei dem sehr niedrigen Einheitssatze von durchschnittlich 0,04 Pfg. vom tkm im Jahre 1905 — ohne Nebenflüsse — 2 600 000 Mk. aufgebracht haben.

---

[1] Die englischen Verbände sind nicht nur Finanzgemeinschaften, sondern auch mit eigenen unmittelbaren Verwaltungsbefugnissen ausgestattet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Der Rheinverkehr hat nun aber im Durchschnitt der letzten zehn Jahre um 346 000 000 tkm zugenommen; unter der Voraussetzung des weiteren Anwachsens in gleichem Maßstabe würden die Einnahmen der Finanzgemeinschaft um 138 000 Mk. jährlich steigen. Es können also, wenn diese Einnahmen nur zur Verzinsung und Tilgung von Strombaukapitalien — neben der Deckung von Betriebs- und Unterhaltungskosten — dienen, jährlich sehr bedeutende Summen für Verbesserungen aufgewendet werden.

Das Rheingebiet hat allerdings dank seines großen Verkehrs besonders günstige Verhältnisse aufzuweisen; schon das Elbgebiet steht ihm in dieser Beziehung nach, und für andere Ströme ist von vornherein klar, daß zunächst und in absehbarer Zeit die Selbstkostendeckung aus Schiffahrsabgaben nicht erreichbar ist. Das Wesergebiet bringt mit einem Einheitssatze von 0,05 Pfg. vom tkm bei seinem jetzigen Verkehr, einschießlich der Fulda und Aller, nur 100 000 Mk, während die Ausgaben um ein vielfaches höher sind. Die Uferstaaten würden in solchen Fällen den durch Abgaben nicht gedeckten Kostenanteil aus Mitteln der Steuerzahler zu leisten haben.

Die Berechtigung des Gedankens der Finanzgemeinschaften wird aber durch diesen Umstand nicht berührt.

Die innere Selbständigkeit der Uferstaaten wird durch eine solche Gemeinschaft nicht beeinträchtigt; ihre Hoheitsrechte und Verwaltungsbefugnisse hinsichtlich der Ströme bleiben ungeschmälert. Sie müssen nur wegen derjenigen Bauten, deren Finanzierung aus gemeinsamen Mitteln sie erstreben, mit den andern Uferstaaten sich verständigen und die ihnen überwiesenen Mittel tatsächlich für diese Bauten verwenden[1]. Anderseits werden sie um den Betrag der durch Abgaben aufgebrachten Strombaukosten finanziell entlastet. Die Strombaulast, oder vielmehr die Kostendeckung für Stromverbesserungen im besonderen Interesse der Schiffahrt und bis zu der durch ihre Leistungsfähigkeit gezogenen Grenze, wird auf die daraus Vorteil ziehenden Schiffahrtsbeteiligten in ähnlicher Weise übertragen, wie die Last der im Vorflutinteresse erforderlichen Verbesserungen nicht-

[1] Der zwischen den Weseruferstaaten bestehende Zweckverband zur Regulierung der Außenweser ist ähnlich organisiert; nur daß dort die Verhältnisse es nicht möglich machten, jeden Staat auf seinem Gebiete bauen zu lassen. Infolgedessen baut Bremen allein, wie es auch die von allen Staaten vereinnahmten Schiffahrtsabgaben allein — mit der Verpflichtung zur Rechnungslegung — erhält. Oldenburg und Preußen sind aber für den Fall des Zurückbleibens der Einnahme aus Schiffahrtsabgaben hinter den Baukosten zur anteiligen Deckung der Ausfälle verpflichtet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schiffbarer Ströme den beteiligten Grundbesitzern, welche zu diesem Zwecke in Meliorations-Genossenschaften organisiert sind, vom Staate auferlegt wird. Man könnte die auf gemeinsamer Abgabenerhebung beruhenden Finanzgemeinschaften oder Zweckverbände auch als große Meliorationsgenossenschaften zur Pflege deutscher Schiffahrtsinteressen auffassen, als eine Art von Gemeinbürgschaft für die künftige Entwicklung eines deutschen Wasserstraßennetzes, das schwerlich jemals auf eine andere Art und auf anderen Grundlagen entstehen wird.

Es lassen sich allerdings gegen die hier angedeuteten, ganze Stromgebiete umfassenden und die Gesamtheit der Uferstaaten vereinigenden Verbände zwei Einwendungem mit einem gewissen Schein von Recht erheben. Man kann zweifeln, ob Lasten und Vorteile innerhalb dieser Gemeinschaften immer gleichmäßig verteilt sein werden, und man kann geltend machen, daß der durch die vereinigte Finanzkraft der Stromschiffahrt ermöglichte Ausbau des gesamt-deutschen Wasserstraßennetzes — insbesondere die Verlängerung der Großschiffahrtswege über die jetzigen Endpunkte hinaus und die Verbesserung der Nebenflüsse — gewisse Verschiebungen in den bestehenden Verkehrsverhältnissen hervorbringen und gewisse Interessen möglicherweise nachteilig beeinflussen werde.

Was zunächst das erstere Bedenken anbetrifft, so ist allerdings der Verkehr und deshalb auch das von ihm zu erwartende Aufkommen an Schiffahrtsabgaben ungleichmäßig über die Hauptströme und ihre Nebenflüsse verteilt. Insbesondere ist der Rheinschiffsverkehr an der deutsch-niederländischen Grenze bei Emmerich mit 21 Millionen t am stärksten, um dann in der Richtung zu Berg ständig abzunehmen; er beträgt — nach Abzweigung von 2 1/2 Millionen t an der Mainmündung — in Mannheim-Ludwigshafen nur 8 Millionen t und in Straßburg-Kehl nur noch 1 Million t[1]. Infolgedessen ist auch das Verhältnis der Verkehrsmengen zu den Uferlängen in den einzelnen Staaten sehr verschieden; es stellt sich für den Unterrhein sehr viel günstiger als für den Oberlauf des Stromes. Es entfielen von rund 6,5 Millionen tkm auf Preußen 82,8, auf Hessen 12,1, auf Baden 2,5, auf Bayern 2 und auf das Reichsland 0,6 v. H., während die Verhältniszahlen der Uferlängen zwischen Basel und der niederländischen Grenze

[1] In runden Zahlen für 1905. In Mannheim—Ludwigshafen und Straßburg—Kehl ist die Zufuhr bergwärts und die Abfuhr talwärts berechnet; für die beiden ersteren Häfen außerdem die Durchfuhr von und nach dem Oberrhein geschätzt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

für Preußen 50, für Hessen 11,2, für Baden 19,3, für Bayern 6,2 und für das Reichsland 13,3 v. H. betragen[1].

Diese Zahlen lassen deutlich erkennen, daß die Kasse der Finanzgemeinschaft hauptsächlich mit den in Preußen aufkommenden Abgaben gespeist werden wird, während anderseits die Verbesserungen, deren das rheinische Wasserstraßensystem bedarf, vielleicht überwiegend außerhalb der preußischen Hoheitsgrenzen liegen werden. Als solche Verbesserungen können neben der Durchführung der — jetzt bei St. Goar aufhörenden — 2,5 Metertiefe bis zur Mainmündung oder bis Mannheim noch die Kanalisierung des Mains bis Aschaffenburg und des Neckars bis Heilbronn, die Regulierung des Rheins bis Straßburg und noch weiter aufwärts für die nächste Zeit in Frage kommen.

Indessen wird hieraus ein durchschlagender Einwand gegen den Gedanken der Zweckverbände oder Finanzgemeinschaften nicht hergeleitet werden können. Dieser Gedanke beruht auf der Annahme der Solidarität der wirtschaftlichen Interessen innerhalb der einzelnen Stromgebiete, insbesondere im ganzen deutschen Rheingebiet, und eine derartige Solidarität ist auch — insoweit es sich um die Entwicklung der Schiffahrt und um die Befruchtung des gesamten Wirtschaftslebens durch die Verbesserung der Wasserstraßen handelt — tatsächlich im wesentlichen vorhanden. Die Verlängerung der Großschiffahrtswege auf dem Rhein nach Süden, auf dem Neckar nach Südosten und auf dem Main nach Osten würde nicht nur dem badischen Oberland, dem Oberelsaß, Württemberg und Bayern, sondern auch großen preußischen Interessen förderlich sein. Die Gemeinsamkeit der wirtschaftlichen Vorteile ergibt sich schon aus der Erwägung, daß die für die deutschen Eisenbahnen bisher vergeblich erstrebte Gemeinschaft der Betriebsmittel für die Schiffahrt von jeher besteht. In der Schiffahrt gibt es — dank der privaten Organisation ihres Betriebes — keine Unterscheidung nach Staatsgebieten, keine Umladungen, keine unnötigen Leerläufe und keinen Wechsel der Motore an den Landesgrenzen. Die Betriebsmittel werden nach reinen Zweckmäßigkeitsrücksichten in der Weise verwendet, welche der jeweiligen Verkehrslage am besten entspricht; die Schiffe nehmen über-

[1] Die Zahlen sind für die Tonnenkilometer und für die Uferlängen

Preußen	5 379 000 000	691,6 km
Hessen	786 000 000	155,4 „
Baden	162 000 000	266,7 „
Bayern	132 000 000	85,7 „
Reichsland	35 000 000	183,8 „

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

all Fracht, wo sie solche finden, und nach jedem auf dem zusammenhängenden Wasserstraßennetz erreichbaren Punkte. Deshalb hat die preußische Rheinflotte ein Interesse an allen Stromverbesserungen, nicht nur an den auf preußischem Gebiete vorzunehmenden; dies Interesse ist um so bedeutender, als in der deutschen Rheinflotte die preußische mit 68,8 v. H. der Gesamttragfähigkeit weitaus überwiegt[1]. Die den Oberrhein, den Neckar und Main befahrenden Schiffe werden hauptsächlich die preußische Flagge führen. Aber auch die mit der Schiffahrt zusammenhängenden wirtschaftlichen Interessen, welche durch weitere Ausgestaltung des rheinischen Wasserstraßennetzes wesentlich gefördert werden würden, haben zum großen, vielleicht überwiegenden Teile ihren Sitz am preußischen Niederrhein. Es ist schwer zu sagen, ob der Beitrag Preußens, oder vielmehr die Beitragsleistung der Schiffahrt von den auf preußischem Gebiete geleisteten Tonnenkilometern oder auch die Beitragsleistung preußischer Schiffe von den in Deutschland ausgeführten Fahrten, in angemessenem Verhältnis stehen würde zu den Vorteilen, welche für preußische Interessen aus der hier angedeuteten künftigen Organisation erwachsen können. Der Versuch einer genauen Feststellung des do ut des für die einzelnen Staaten und Interessengruppen würde wahrscheinlich auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen. Solche Versuche würden aber auch dem genossenschaftlichen Grundgedanken der Zweckverbände nicht entsprechen. Die Verzichtleistung auf rechnungsmäßige Bestimmung der Vorteile und Lasten für jeden einzelnen, die Abstandnahme von Vergleichen der Teilnehmer untereinander hinsichtlich ihres verhältnismäßigen Nutzens aus der Gemeinschaft und das Vertrauen auf die mittelbare Förderung der Einzelinteressen durch die wirtschaftliche Entwicklung der Gesamtheit sind bis zu einem gewissen Grade unentbehrliche Faktoren für jede genossenschaftliche Organisation auf dem Gebiete des öffentlichen und selbst des privaten Rechtes. Ohne diese Faktoren wäre auch der Zollverein nicht zustande gekommen, und wenn man die Geschichte seiner Entstehung verfolgt bis zu dem letzten Abschnitte des Zollanschlusses der Hansestädte, so findet man mehr als einmal die Erscheinung, daß die Besorgnisse einzelner Mitglieder, die Gemeinschaft werde ihnen mehr Nachteile als Vorteile bringen, durch die praktische Erfahrung widerlegt worden sind.

Der Grundgedanke des Zollvereins ist in mancher Beziehung dem hier angedeuteten Gedanken der Zweckverbände und Stromkassen ähnlich.

[1] Nach den Angaben der Providentia vom August 1906 entfielen von einer Tragfähigkeit von 1 826 800 t auf Preußen 1 256 800, Baden 367 400, Hessen 102 800, Elsaß-Lothringen und Hansastädte (Rheinseedampfer) 55 800, Bayern 41 200 und Württemberg 2 800 t.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

In beiden Fällen handelt es sich um bloße Finanzgemeinschaften, die jeden Eingriff in die Autonomie der Einzelstaaten vermeiden, um die Erhebung von Abgaben für gemeinsame Rechnung und ihre Verteilung an die Mitglieder nach einem vereinbarten Maßstabe. Wenn im Zollverein jedes Mitglied über seinen Anteil verfügen konnte, während er hier nur zu Schiffahrtsverbesserungen verwendet werden darf, so ist diese Bindung nicht durch den Zweckverband, sondern durch die Reichsverfassung gegeben. Die Schiffahrtsabgaben sind eben ihrem Wesen nach Zwecksteuern, im weiteren Sinne des Wortes.

Der zweite Einwand ist insofern begründet, als durch die Verlängerung der Großschiffahrtsstraßen in den deutschen Stromgebieten allerdings Verkehrsverschiebungen entstehen können und werden, Verkehrsverschiebungen, welche die Interessen von Umschlagplätzen und Eisenbahnlinien in Mitleidenschaft ziehen. Man kann nicht den Main nach Aschaffenburg, den Neckar nach Heilbronn kanalisieren, den Rhein bis Straßburg oder Basel regulieren, den Oberrhein bis Konstanz schiffbar machen oder Leipzig an die Saalewasserstraße anschließen, ohne Rückwirkung auf die Interessen der Umschlagsplätze Frankfurt, Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Straßburg, Halle, Riesa und der diese Umschlagsstellen bedienenden Eisenbahnen. Solche Rückwirkungen und Verschiebungen sind aber mit jedem Ausbau des Verkehrssystems, nicht nur der Wasserstraßen, notwendig verbunden; um ihretwillen kann ein solcher Ausbau nicht unterlassen oder hintangehalten werden. Kein Umschlagsplatz kann für sich beanspruchen, daß der Vorteil der Wasserstraßen und der billigen Schiffsfrachten gerade bei ihm aufhöre, daß ihm die Bedienung eines gewissen Hinterlandes und der aus dieser Verkehrsentwicklung entspringende Nutzen dauernd verbleibe. Die, übrigens auch wandelbaren und im Laufe der Zeiten wechselnden, lokalen und regionalen Einzelinteressen müssen zurücktreten hinter dem ewigen, großen, nationalen Interesse an der Förderung des deutschen Wirtschaftslebens. Solche Förderung hat aber den Ausbau der natürlichen Wasserstraßen bis zur Grenze des technisch und wirtschaftlich Erreichbaren zur wesentlichen — wenn auch nicht alleinigen — Voraussetzung.

Die Franzosen nennen ihr Wasserstraßennetz, nicht nur in der Sprache des täglichen Lebens, sondern auch in der Sprache der Gesetze outillage national. Mit vollem Rechte wenden sie diese Bezeichnung an, die ganz ebenso auf die gemeinsamen Ströme in Deutschland paßt. Auch sie gehören zu den wichtigsten Werkzeugen der Wohlfahrt des deutschen Volkes; ihr weiterer Ausbau ist nicht mehr als eine partikulare, sondern als eine nationale Aufgabe anzusehen — nicht nur deshalb, weil er die Kräfte

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

mancher Einzelstaaten übersteigt, sondern auch aus dem zweiten Grunde, weil seine wirtschaftlichen Folgen über die partikularen Hoheitsgrenzen weit hinausreichen. Diese nationale Aufgabe wird schwerlich auf anderem Wege als auf demjenigen der gemeinsamen Erhebung mäßiger Schiffahrsabgaben durch Zweckverbände der Uferstaaten in absehbarer Zeit gelöst werden.

Preußen hat sich bei dem Ausbau seiner Wasserstraßen von jeher durch nationale und nicht durch partikulare Gesichtspunkte leiten lassen. Man war sich wohl darüber klar, daß der Oder—Spreekanal und der Elbe—Travekanal mehr den hanseatischen Seehäfen Hamburg und Lübeck als dem preußischen Seehafen Stettin zugute kommen würde, und man baute sie doch, im Interesse der deutschen Verkehrsentwicklung. Man regulierte die Elbe bis zur sächsischen Grenze aufwärts und verschaffte dadurch Sachsen den Anschluß an einen Großschiffahrtsweg, obwohl man vom Standpunkte der preußischen Interessen allein nicht so weit zu gehen brauchte, sondern etwa an der Saalemündung hätte aufhören können; denn das preußische Interesse an der Elbschiffahrt ist — insofern liegen die Verhältnisse wesentlich anders als beim Rhein — bei weitem nicht das überwiegende [1]. Über die Entwicklung der Dinge am Rhein sagt eine Denkschrift der preußischen Regierung vom 3. November 1879:

„Derartige Schiffe (von 400 t Ladefähigkeit) gingen erst nach dem Jahre 1830 über Cöln hinaus und nur bei günstigem Wasserstande bis Mannheim. — Schiffe von 8000 Zentner Tragfähigkeit mit 1,8 bis 2 m Tiefgang gehörten zu den Seltenheiten."

Mannheim war also für Fahrzeuge, die heute zu den kleinsten Rheinschiffen gerechnet werden, nicht regelmäßig erreichbar, und Cöln befand sich in der vorteilhaften Lage des Umschlagsplatzes.

Wenn Mannheim seitdem ein Umschlags-, Handels- und Industrieplatz ersten Ranges geworden ist und die niederrheinischen Uferstädte, vor allem das alte Handelsemporium Cöln in so außerordentlichem Maße überflügelt hat, so ist das wiederum ein glänzendes Denkmal der nationalen Selbstlosigkeit des preußischen Staates, der in seiner Fürsorge für den deutschen Rhein keine partikularen Staatsgrenzen kannte. Die Übertragung dieser preußischen Verkehrspolitik auf den Oberrhein, den Neckar und den Main unter gleichzeitiger Verbreiterung der finanziellen Grundlagen zum Vorteil der kleineren süddeutschen Staaten, ist die Aufgabe unserer Zeit, und es

[1] Die Bodenschätze, welche der Elbschiffahrt die wichtigsten Massengüter liefern, finden sich am Rhein auf preußischem, an der Elbe aber nicht auf preußischem Gebiete. Dies gilt namentlich von Kohlen und Steinen, teilweise auch von Kali.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kann wohl darauf gehofft werden, daß diese große Aufgabe, das zu erstrebende und erreichbare hohe Ziel, der Gedanke des Fortschrittes und der nationalen Interessengemeinschaft, im Laufe der Zeit immer mehr Anhänger finden wird in den Kreisen derer, die es angeht. Schon jetzt sind deutliche Anzeichen einer solchen Entwicklung in Süddeutschland zu bemerken. Der Plan der Neckarkanalisierung wird nicht nur in Württemberg verfolgt, sondern auch von den Handelskammern in Darmstadt und Heidelberg[1] lebhaft befürwortet.

Zu dem hier erörterten Gemeinschaftsgedanken hat in der Mannheimer Protestversammlung vom 16. Februar 1907 der Heidelberger Professor Gothein in bemerkenswerter Weise Stellung genommen. Während er die Harmonie und Solidarität der Interessen zwischen den Steuerzahlern und der Binnenschiffahrt, zwischen den Staatsfinanzen und den Hafenplätzen, ja sogar zwischen diesen Plätzen und der Landwirtschaft[2] mit Entschiedenheit vertritt, kann er solche Solidarität zwischen der Schiffahrt auf dem Hauptstrom und den Nebenflüssen keinesfalls anerkennen.

„Nun ist doch ganz klar — sagt Gothein —, auch wenn wir diesen Seitenströmen und dem Hinterlande die Verbesserungen recht von Herzen gönnen, daß diejenigen, welche die Abgaben zahlen, sich damit selber unmittelbar schädigen. Denn Mannheim allein hätte, wenn man seinen bisherigen Verkehr der Berechnung zugrunde legt, 58 Prozent der gesamten künftigen Schiffahrtsabgaben aufzubringen und es ist selbstverständlich und ist auch nie bestritten worden, daß Mannheim nur Nachteile von jenen Verbesserungen, die anderen zugute kommen, haben wird. Es wird also geradezu verlangt, daß sich die bisherige Schiffahrt ihr eigenes Grab auf ihre eigenen Kosten grabe."

Hier kommt lediglich der lokale Interessenstandpunkt zum Ausdruck. Es werden die Nachteile, welche aus der Verlängerung einer Wasserstraße für den bisherigen Schiffahrtsendpunkt und Umschlagsplatz entstehen können und in manchen Fällen tatsächlich entstanden sind, in lebhaften Farben geschildert, und zwar mit besonderer Nutzanwendung auf den württembergischen Plan der Neckarkanalisierung; denn ein anderer „Seitenstrom" als der Neckar und ein anderes Hinterland als Württemberg kommt für Mannheim in diesem Zusammenhange nicht in Frage. Dabei scheinen aber sehr wesentliche Irrtümer und Mißverständnisse dem Redner untergelaufen zu sein.

---

[1] Vgl. Jahresbericht Darmstadt 1905 S. 74 und Heidelberg 1905 S. 30—33.
[2] Stenographisches Protokoll S. 38.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Sollte die Neckarkanalisierung zustande kommen, was nicht nur im württembergischen, sondern auch im allgemein deutschen Interesse dringend wünschenswert ist[1], so würde ein Teil der jetzt in Mannheim zwischen Schiff und Eisenbahn umgeschlagenen Waren in Heilbronn umgeschlagen werden. Der württembergische Empfänger würde dann die Schiffahrtsabgabe zahlen, also derjenige, der den Vorteil von der Wasserstraße hat, nicht der durch den Ausbau des deutschen Stromsystems „unmittelbar geschädigte" Mannheimer Spediteur oder Zwischenhändler. Was den in Mannheim verbleibenden Verkehr anbelangt, so darf wohl im Gegensatz zu Gothein angenommen werden, daß die dortigen Geschäftsleute die Schiffahrtsabgaben künftig ebensowenig aus eigener Tasche zahlen werden, wie jetzt die Frachten. Denn die ersteren würden künftig in den letzteren enthalten sein; es ist mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß beides nach wie vor den Empfängern der Ware im Umschlagsgebiete in Rechnung gestellt werden wird. In eine Kritik der Zahl 58 vom Hundert soll hier nicht eigetreten werden, zumal die Art ihrer Berechnung nicht ersichtlich ist. An die Möglichkeit der Rückerstattung von Schiffahrtsabgaben für Durchfuhrgüter, welche über Mannheim von und nach der Schweiz und Österreich befördert werden, scheint dabei nicht gedacht zu sein.

Auf einem Mißverständnis beruht ferner wohl das „von der Schiffahrt auf ihre eigenen Kosten gegrabene Grab". Wenn Mannheim angeblich alle Abgaben zahlt, einschließlich derjenigen für die künftige Schiffahrt nach Heilbronn, so ist doch die Schiffahrt als Transportgewerbe in der angenehmen Lage, die ihr durch den Ausbau des rheinischen Wasserstraßensystems zufallenden großen Vorteile, den Nutzen aus einer wesentlichen Erweiterung ihres Erwerbsfeldes und aus der Steigerung ihres Beschäftigungsgrades lastenfrei zu genießen. Die deutsche Rheinschiffahrt ist überdies zum weitüberwiegenden Teile preußisch und auch der verbleibende Rest ist keineswegs ausschließlich Mannheimisch.

Man darf freilich hierbei nicht vergessen, daß es sich in Mannheim

[1] Auch Gothein erkennt das Bedürfnis nach billigeren Transportkosten für Württemberg an. „Wir wissen alle sehr wohl, daß Württembergs Industrie an den hohen Transportkosten krankt, daß sich deshalb fast nur noch Industrien, die hochwertige Waren herstellen, dort halten können, daß dies der Hauptgrund ist, weshalb Württemberg an Bevölkerungszunahme so stark hinter dem Nachbarlande Baden zurückbleibt." S. 36 des Protokolls. Nur sagt Gothein nicht, wie er „unserem schwäbischen Hinterlande, das heute in unseren Reihen so einmütig vertreten ist", — seitdem hat sich das bekanntlich geändert — die nötige Frachtverbilligung verschaffen will.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

um politische Agitation gehandelt hat, um eine Agitation gegen Pläne, die man nicht hinreichend kannte. Man wußte indessen diese Lücke durch Aufstellung positiver, meist unrichtiger Behauptungen auszufüllen. Man hatte „die unabweisbare Vermutung, daß Preußen fiskalische und volkswirtschaftliche Sonderinteressen verfolge", und die Veranstalter der Mannheimer Kundgebung glaubten demgegenüber die Interessen der Allgemeinheit mit besonderem Nachdrucke verteidigen zu sollen.

Man konnte in Mannheim hören, daß Preußen schon vor 34 Jahren, zur Zeit der kompakten liberalen Mehrheit, agrarische Politik in Sachen der Chausseegelder getrieben habe. Diejenigen, die es angeht, werden mit Erstaunen und vielleicht Bedauern die bestimmte Mitteilung gelesen haben:

„Man hat, um die Widerstrebenden zu gewinnen, Essen und Umgebung eine Verbreiterung und Vertiefung des Kanals über das vorher bestimmte Maß hinaus zugesagt."

Es wurde weiter festgestellt, daß die Rheinschiffahrt auch „für alle Kanäle aufkommen solle". Mit der Erwähnung dieser Einzelheiten soll aber keine vollständige Aufzählung, sondern nur eine Kennzeichnung der Agitationsweise gegeben werden.

Die gegen die preußischen Pläne gerichtete Bewegung, welche zwar nur von wenigen Stellen aus, aber mit umso größerer Heftigkeit und Rücksichtslosigkeit betrieben worden ist, weist einige sehr charakteristische Züge auf.

Es ist sonst eine Eigentümlichkeit der heutigen Zeitströmung, die sogenannte bureaukratische Regierungsweise zu verdammen; die Zeitungen sind angefüllt mit Klagen über den „heiligen Bureaukratius", über die steife Unzugänglichkeit und Zugeknöpftheit der Beamten, über ihren Mangel an Fühlung mit der Bevölkerung, über ihre Fernhaltung vom praktischem Leben. Man verlangt, daß kaufmännisch — nach den im Geschäftsleben wirksamen Gesichtspunkten — regiert oder wenigstens verwaltet werde. Und man klagt über den Formalismus des Rechtes, das man so anwenden und auslegen müsse, wie es einen vernünftigen Sinn habe und in das praktische Leben hineinpasse.

Dieselben Kreise, welche in solchen Klagen sich zu ergehen pflegten, haben in der Agitation gegen die preußischen Schiffahrtsabgaben mit umgekehrter Front gekämpft. Man fand es höchst tadelnswert, daß Staatsbeamte mit Handelskammern und wirtschaftlichen Vereinigungen in unmittelbaren persönlichen Meinungsaustausch traten, um Irrtümer und Mißverständnisse zu beseitigen, Verständigungen anzubahnen, Kompromisse zu erwägen, praktische Möglichkeiten zu erörtern und für neue Gedanken zu werben. In der Mannheimer Versammlung gab ein Vertreter des sächsischen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Handelsstandes seinem Verdrusse über diesen — der bureaukratischen Überlieferung nicht entsprechenden — modus procedendi dadurch Ausdruck, daß er auf die beteiligten, mit Namen genannten Beamten die Ausdrücke „Firma" und „Commis voyageur" anwandte, ohne daran zu denken, daß er durch diese Art des tadelnden Vergleiches nicht das preußische Beamtentum, sondern seinen eigenen Stand verunglimpfte.

Und dieselben Kreise, welche sonst über den Formalismus der Gesetze und der Gesetzesanwendung schelten und eine den praktischen Interessen entsprechende Auslegung zweifelhafter Vorschriften fordern, traten mit der äußersten Entschiedenheit, mit leidenschaftlichem Nachdruck dafür ein, daß dem die Schiffahrtsabgaben behandelnden Artikel der Reichsverfassung eine Auslegung zu geben sei, die — wenn überhaupt — nur formal juristisch oder historisch, aber durch keinerlei wirtschaftliche Gründe oder praktische Erwägungen gestützt werden kann.

Für diesen Teil des Kampfes gegen die Schiffahrtsabgaben bedurfte man rechtskundiger Hilfe, und sie ist in ausgiebigem Maße geleistet worden. Es soll hier nicht der Gang des juristischen Streites vollständig dargelegt, sondern nur insoweit auf ihn eingegangen werden, als sein Verlauf für die künftige praktische Lösung der Abgabenfrage bedeutungsvoll werden kann. Unter diesem Gesichtspunkte interessieren nur verhältnismäßig wenige Momente.

Es kam vom Standpunkte der Gegner auf drei Ziele an. Erstens darauf, der preußischen Regierung den Weg der Interpretation des geltenden Verfassungs- und Vertragsrechtes zu verlegen; denn die Änderung bietet größere Schwierigkeiten als die Auslegung. Zweitens auf den Nachweis der Geltung verschiedener Rechtsvorschriften für See- und Binnenschiffahrt; denn hierdurch könnte man die Interessen der anderen deutschen Seeuferstaaten von denjenigen Preußens trennen. Und drittens darauf, möglichst viel Einspruchsrechte fremder Staaten gegenüber den preußischen Plänen zu konstruieren; denn je mehr solcher Rechte bestehen, desto schwieriger gestaltet sich die internationale Behandlung der Frage.

Was den ersten Punkt anbetrifft, so hat man früher den Artikel 54 der Reichsverfassung für dunkel und unklar gehalten. Professor Lotz in München bezeichnete ihn 1898 in der Abhandlung „Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf den natürlichen Wasserstraßen" und 1900 in der Schrift „Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900" als „keineswegs unzweideutig"[1]. Auch in den deutschen Parlamenten wurde der

[1] Schriften des Deutsch-Österreichischen Verbandes für Binnenschiffahrt XI S. 7. Berlin, Simmeroth und Troschel 1898 und B. G. Teubner S. 104.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Artikel für zweifelhaft und auslegungsbedürftig oder doch auslegungsfähig gehalten, sowohl von Juristen als auch von Nichtjuristen[1]. Laband sagte in Mannheim am 16. Februar 1907 von dieser Verfassungsvorschrift: „Manche Sätze bieten besondere Schwierigkeiten, und zu denen, von welchen dies am meisten gilt, gehört Absatz 4 des Artikel 54". Die Theoretiker und Rechtslehrer, welche sich in der Frage literarisch geäußert haben, sind denn auch keineswegs einig; am weitesten gehen wohl die Ansichten von Professor Laband in Straßburg und Professor Arndt in Königsberg auseinander. Der Reichsgerichtsrat Reincke behandelt in seinem Kommentar zur Reichsverfassung[2] die Frage als zweifelhaft und kommt schließlich zu einer Lösung, welche sich mit der in § 19 des Preußischen Wasserstraßengesetzes enthaltenen ungefähr deckt. Trautvetter sagt in der Deutschen Juristenzeitung vom 15. Dezember 1907 bei Besprechung der Schriften von Piloty und Arndt über das Recht der Schiffahrtsabgaben: „Das Studium der beiden Arbeiten führt zu der Überzeugung, daß ein sicheres Urteil über die beabsichtigte Tragweite der Bestimmung (des Artikel 54) aus dem Wortlaute der Reichsverfassung, aus ihrer Entstehungsgeschichte und aus ihrer Handhabung nicht zu gewinnen ist". Der Verein Hamburger Reeder bezeichnet in seinem nach den Rechtsgutachten von Mayer und Laband erschienenen Jahresberichte für 1906/07 die Rechtslage als „noch keineswegs klargestellt". Der Handelskammer zu Hannover „erscheint es — im Jahresbericht für 1907 — zweifelhaft, ob die Regulierung der Flüsse, also die Vertiefung und Befestigung ihres Strombettes, als besondere Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, im Sinne des Art. 54 der Reichsverfassung angesehen werden können." Auch der Umstand, daß die Praxis der deutschen Bundesstaaten bei der Ausführung des Artikel 54 zuweilen geschwankt und vielfach mit den Lehrmeinungen derjenigen Juristen, auf welche die Gegner Preußens sich heute berufen, in Widerspruch gestanden hat, scheint auf die Zweifelhaftigkeit des Wortlautes der Verfassung hinzudeuten. Als 1868 von dem Bundeskanzleramte die Aufhebung des Elbzolles angeregt wurde, war die Königlich Sächsische Staatsregierung zweifelhaft, ob der Artikel 54 in der Tat die Abschaffung des Zolles oder nur seine Ermäßigung notwendig mache.

Jetzt, nach 40 Jahren, wurde aber von einer aus Juristen und Laien bestehenden Gruppe mit großer Entschiedenheit der Standpunkt vertreten, der Artikel 54 sei durch absolute Klarheit ausgezeichnet und einer Aus-

[1] Vgl. z. B. Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses vom 6. Februar 1905, Abg. Gyßling und vom 30. Mai 1906 Abg. Funk.

[2] Band I S. 127, 128.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

legung weder bedürftig noch fähig. Am weitesten ging hierin der ordentliche Professor der Rechte an der Universität Leipzig, Herr Dr. Otto Mayer, der von der „Deutlichkeit" des Verfassungstextes geradezu „überwältigt" war[1] und sich deshalb das Vorhandensein einer von der seinigen abweichenden Rechtsauslegung nur durch Frivolität und Unaufrichtigkeit erklären konnte. Für ihn ist die ganze Auslegungsfrage eine Selbstverständlichkeit. Sein Gutachten hat denn auch die Grundlage für eine Anzahl von Entrüstungskundgebungen gebildet.

Eine Anzahl von Rechtslehrern und Rechtskennern vertritt die Auffassung, daß Befahrungsabgaben, wie sie Preußen auf allen natürlichen Wasserstraßen einführen will, für die Seeschiffahrt nach der Verfassung zulässig, für die Binnenschiffahrt aber verboten seien. Auf diesem Standpunkt stehen Laband, Mayer und Best. Im übrigen sind sie aber in der Rechtsauslegung uneinig. Es besteht zunächst eine Hauptdifferenz insofern, als Mayer sich die See- und Binnenwasserstraßen örtlich gegeneinander abgegrenzt denkt — für den Fall der Verwirklichung des vermeintlichen Rechtszustandes —, während Laband und Best die See- und Binnenschiffe unterscheiden wollen. Über die Art der Unterscheidung sind sie aber abweichender Ansicht; während Best beide Gruppen nach Schiffstypen, also nach der Beschaffenheit der Betriebsmittel, trennen will, soll nach Laband dasjenige Schiff von Fall zu Fall als Seeschiff hinsichtlich der Abgabenerhebung behandelt werden, welches jeweilig eine Reise in See oder von See ausführt. In seinem Gutachten bestreitet Laband Seite 11 ausdrücklich, daß es „auf die Bauart ankommen" könnte, obwohl er Seite 12 und 13 doch wieder von „zwei Arten von Fahrzeugen" und von der „Verschiedenartigkeit der Fahrzeuge" spricht.

Geht man davon aus, daß Laband schließlich doch das entscheidende Gewicht nicht auf die „Art der Fahrzeuge", sondern auf ihre Benutzungsweise im Einzelfalle, auf ihren Abfahrts- und Bestimmungsort für die einzelne Fahrt legen will, so kommt man zu dem Ergebnis, daß Laband ein unbewußter Anhänger der Mayerschen Theorie von der örtlichen Abgrenzung der See- und Binnengewässer ist. Denn die von Laband der Praxis gestellte Aufgabe, in jedem Falle zu beurteilen, ob ein einlaufendes oder ausgehendes Schiff auf einer Seefahrt oder Binnenfahrt begriffen ist, wäre ohne die Feststellung bestimmter Seegrenzen unmöglich. Solche Grenzen sind denn auch für andere Zwecke, insbesondere für diejenigen der Ausführung des Flaggengesetzes und der Statistik, tatsächlich gezogen. In den

[1] Schiffahrtsabgaben, Tübingen, J. C. B. Mohr 1907, S. 38.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Küstengewässern ist die Scheidung von See- und Binnenschiffahrt nichts weniger als augenfällig und deutlich; sehr viele Schiffe werden nach beiden Richtungen verwendet.

Die Seeschiffahrtsstatistik des Deutschen Reiches enthält unter der Überschrift „Seeverkehr in den einzelnen deutschen Hafenplätzen" den Vermerk: „Bei Häfen, die an Flüssen, Haffen, Föhrden usw. gelegen sind, weichen die Zahlen der Ankunfts- von denen der Abgangslisten zum Teil erheblich ab. Diese Abweichungen erklären sich daraus, daß ein Teil der im Seeverkehr angekommenen oder abgegangenen Schiffe im Binnenschiffsverkehr ab- oder eingegangen ist". Man kann unmöglich den Erhebungsorganen die Entscheidung darüber, ob ein Schiff als seefahrend anzusehen ist oder nicht, ohne nähere Direktive überlassen. Labands Meinung, der Begriff des Seeschiffes sei an sich klar und verständlich und brauche nicht den Steuerbehörden durch besondere Regulative erläutert zu werden, da das Handelsgesetzbuch die „zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe" in § 474 als Seeschiffe bezeichne, ist irrtümlich. Diese Definition reicht aus als Grundlage für die Entscheidung von Zivilprozessen, die über die Seeschiffseigenschaft eines Fahrzeuges entstehen können, vielleicht in einem von hunderttausend Fällen tatsächlich entstehen und in monate- oder auch jahrelangem Rechtsverfahren zum Austrage kommen. Aber sie ist ganz unbrauchbar als Grundlage für die Auslegung von öffentlichen Rechtsnormen, die auf jedes ein- und auslaufende Schiff unverzüglich angewendet werden müssen, wie sie auch unbrauchbar ist für die bei jeder Schiffsreise vorzunehmenden statistischen Anschreibungen[1].

Ein wesentliches Hindernis der Auslegung des Artikel 54 in dem Sinne eines verschiedenen Rechtszustandes auf See- und Binnenwasserstraßen oder für See- und Binnenschiffahrt ist die Tatsache des Wesergesetzes vom 5. April 1886. Denn dies Gesetz erteilt dem Bremischen Staate für die Erhebung von Seeschiffahrtsabgaben auf der Unterweser eine Ermächtigung, deren dieser Staat offenbar nicht bedurft hätte, wenn der von Laband, Mayer und Best behauptete Unterschied zwischen See- und Binnenschiffahrt

[1] Zur Erläuterung des auf diesem Gebiete bestehenden praktischen Bedürfnisses mag hier erwähnt werden, daß die Stadt Königsberg in ihrem Tarif den Begriff des Seeschiffs durch eine besondere, nachträglich eingefügte Bestimmung

„als Seeschiffe gelten alle Fahrzeuge, die ausschließlich oder vorzugsweise zur Seefahrt im Sinne des § 1 der Bekanntmachung vom 10. November 1899 betreffend Ausführungsbestimmungen zum § 25 des Flaggengesetzes vom 22. Juni 1899 (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 380) dienen."

erläutert hat. In jenen Ausführungsbestimmungen sind die Seegrenzen örtlich festgestellt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bestände. Das Gesetz spricht ausdrücklich nur von den Schiffen, die aus See nach Bremischen Häfen oder von dort nach See gehen. Es wäre also im Sinne der Labandschen Theorie ein superfluum gewesen; eine Ansicht, die allerdings von Bundesrat und Reichstag im Jahre 1886 ganz und gar nicht geteilt wurde.

Laband selbst sagt in seinem Gutachten für die Mannheimer Handelskammer Seite 9:

„Man muß eine Gesetzesbestimmung so auslegen, daß sie einen vernünftigen Sinn hat."

Es wäre zu wünschen, daß Laband in diesem Sinne auch noch eine Erklärung zum Wesergesetz geben möchte. Wenn Bundesrat und Reichstag damals wirklich den Artikel 54 weniger zutreffend ausgelegt haben sollten, als es heute von Laband geschieht, so wäre das eine sehr auffallende und bemerkenswerte Erscheinung, die eines Kommentars nicht nur würdig, sondern auch bedürftig ist. Es genügt nicht, das Gebäude einer Beweisführung aus den ineinander passenden Konstruktionsteilen aufzubauen und die nicht passenden, die Symmetrie des logischen Aufbaues störenden, auf dem Boden liegen zu lassen; auch sie müssen auf irgend eine Weise verwendet und erklärt werden.

Ebenso wie Laband läßt auch Best das Wesergesetz unerklärt, während Mayer sich dieser Aufgabe in eigenartiger Weise unterzieht, indem er den unsymmetrischen Konstruktionsteil mit gewaltigen Hammerschlägen für die Zwecke seiner Beweisführung aptiert. Da nach ihm See- und Binnenwasserstraßen durch territoriale Grenzlinien geschieden und auf den letzteren Befahrungsabgaben verfassungsmäßig unzulässig sind, so muß die Unterweser bei Erlaß des Gesetzes vom 5. April 1886 Binnenwasserstraße gewesen sein. Zu einer solchen wird sie von Mayer denn auch gestempelt. Es kann Bremen und den anderen Unterweserplätzen nichts helfen, daß sie in der Seeschiffahrtsstatistik schon 1886 und alle Zeit vorher als Seehäfen mit über 300 000 Registertons Schiffsverkehr erscheinen, und vergeblich hat der Bremische Staat bei den Verhandlungen über die Reichsverfassung erklären lassen, daß die Grenze zwischen See- und Binnenschiffahrt in der Stadt Bremen liege. Nach Mayer mündet die Weser bei Bremerhaven, die Außenweser ist „Mündungsgewässer", die Unterweser war früher „Binnenstrom" und ist erst durch die Bremischen Korrektionsarbeiten in einen „von Ebbe und Flut bewegten Meeresteil" verwandelt. Soviel Worte, soviel Unrichtigkeiten. Und selbst wenn die geographisch-historische Darstellung Mayers richtig wäre, so würde doch sein Aptierungsversuch verfehlt sein. Denn zur Zeit des Inkrafttretens der Abgabenerhebung war doch der ver-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

meintliche „Meeresteil" — in Wahrheit ging die Ebbe und Flut immer bis Bremen und die Unterweser wurde durch die Korrektionsbauten nicht verbreitert, sondern eingeengt — jedenfalls vorhanden.

Im Gegensatze zu Laband, Mayer und Best nehmen Piloty und Arndt Gleichheit des Rechtszustandes für See- und Binnenschiffahrt an. Diese Auffassung ist von den deutschen Seeuferstaaten bisher in allen Verhandlungen über Schiffahrtsabgaben seit der Begründung des Norddeutschen Bundes betätigt worden; man hat stets den vierten Absatz des Artikel 54 auch auf die Seewasserstraßen und die Seeschiffahrt angewendet. Wenn das richtig ist, sind die Interessen aller Bundesseestaaten an der Lösung der Rechtsfrage identisch, während im umgekehrten Falle diejenigen Bundesstaaten, welche an natürlichen Binnenwasserstraßen wenig oder gar nicht beteiligt sind, von dem Ausgange des Rechtsstreites unmittelbar wenig berührt werden würden.

Daß die aus völkerrechtlichen Verträgen etwa sich ergebenden Hemmungen der preußischen Pläne eifrig erörtert wurden, und daß von den Gegnern dieser Pläne den Nachbarstaaten Österreich und Niederland ein absolutes Widerspruchsrecht vindiziert worden ist, war naturgemäß und nur die logische Folge des bei Auslegung des Artikel 54 eingenommenen Standpunktes. Die Identität des Rechtszustandes nach der Verfassung und den Verträgen ist im allgemeinen nicht weiter bezweifelt worden [1].

Man möchte aber gern noch mehr Einspruchsrechte ausländischer Staaten konstruieren, um das Schiff der preußischen Verkehrspolitik möglichst schwer zu belasten und an möglichst vielen Ankern zu halten. In dieser Beziehung bot nun der Vertrag über den Stader Zoll vom 22. Juni 1861 ein anscheinend sehr wertvolles Material. Kein geringerer als Laband hat in seinem für die Mannheimer Handelskammer ausgearbeiteten Gutachten dargelegt, daß die Verpflichtung Hannovers aus diesem Vertrage, fortan keinerlei Zölle oder Schiffahrtsabgaben auf der Elbe zu erheben, durch völkerrechtliche Sukzession hinsichtlich der ehemals hannoverschen Elbstrecke auf Preußen

[1] Best im „Recht" S. 1244. Jahrgang 1906 meint zwar, daß „wenn die verschiedenen Rechtsquellen gleiches Recht hätten schaffen wollen, deren Redaktoren nicht Fassungen gewählt hätten, aus denen das Gegenteil einer solchen Absicht entnommen werden muß". Das ist zwar theoretisch zuzugeben, aber praktisch nicht richtig. Ein Beweis hierfür ist die gänzlich verschiedene Fassung der Rheinschiffahrtsakte und des Elbzollvertrages, deren Rechtsinhalt aber doch nach der unanfechtbaren Bekundung in der Denkschrift zum Entwurf einer revidierten Elbschiffahrtsakte vom 7. März 1880 identisch sein soll. Aktenstücke des Reichstages 1880 Nr. 95. Wenn Deutschland und Österreich darüber einig waren, kann es von Dritten nicht wohl bezweifelt werden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

übergegangen sei[1]. Wäre das richtig, so könnten die Gegner Preußens allerdings einen wesentlichen Erfolg verzeichnen insofern, als die Einführung von Elbschiffahrtsabgaben auf jener Strecke an die Zustimmung aller Signatärmächte des Stader Vertrages, nämlich von Belgien, Brasilien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Niederland, Portugal, Rußland, Schweden und Norwegen — außer Österreich, Mecklenburg und Hamburg — geknüpft wäre. Hieraus würden sich große Schwierigkeiten in den auswärtigen Beziehungen ergeben; die beteiligten Auslandsstaaten würden vielleicht widerstreben oder ihre Zustimmung von Kompensationen abhängig machen, die nicht gewährt werden können. Die Einführung der Abgaben für die anderen Ströme mit Ausnahme der Elbe wäre auch vielleicht nicht möglich. Auf diese Weise könnte die preußische Aktion überhaupt an dem Stader Vertrage scheitern.

Es ist zunächst die Tatsache zu verzeichnen, daß die Signatärmächte dieses Vertrages seinen Inhalt nicht so verstanden haben, wie Laband ihn heute versteht und der Mannheimer Versammlung erläutert hat. Daß Preußen die Vertragsabrede nur auf die Elbstrecke unterhalb Hamburg bezog, geht aus den veröffentlichten Materialien über die parlamentarische Genehmigung des Abkommens zweifellos hervor[2]. Derselben Meinung waren die Regierungen aller Elbuferstaaten, denn sie erhoben keinen Widerspruch gegen die Forterhebung der hannoverschen Elbzölle oberhalb Hamburg bis 1870. Sie schlossen sogar am 4. April 1863 einen Vertrag über die Forterhebung aller, auch der hannoverschen, Elbzölle, und im Anschluß hieran erging eine hannoversche Verordnung vom 14. Juni 1863 über „die Erhebung und Verrechnung unserer oberelbischen Zölle"[3]. Der Vertrag von 1863 ist von allen Elbuferstaaten, unter welchen Preußen, Österreich, Dänemark, Mecklenburg und Hamburg zugleich Signatärmächte des Stader Vertrages waren, unterzeichnet. Sie hatten meist ein großes Interesse an der Beseitigung der hannoverschen Zölle; aber sie haben deren Forterhebung ebensowenig als vertragswidrig beanstandet, wie das von irgend einer der beteiligten ausländischen Mächte geschehen ist. Offenbar glaubten diese Staaten, ein Widerspruchsrecht gegen die Erhebung oberelbischer Zölle oder Schiffahrtsabgaben nicht zu besitzen. Der Stader Vertrag verbietet auch nicht die Erhebung hannoverscher Elbschiffahrtsabgaben überhaupt, sondern nur die Einführung „einer neuen Abgabe anstelle der durch den Ver-

[1] Vgl. Mannheimer Protokoll S. 28.

[2] Vgl. Band I S. 247.

[3] „Verordnung, die Verwaltung der Wasserzölle und Schiffahrtsgefälle betreffend" § 3 Hannoversche Gesetzsammlung 1863 I S. 251.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

trag aufgehobenen"; die letztere wurde aber nur für die Strecke unterhalb Harburg in Stade gefordert, während oberhalb andere Abgaben an anderen hannoverschen Elbzollstellen zu entrichten waren.

Wenn Laband, der das hier angeführte, öffentlich zugängliche, meist in Gesetzsammlungen abgedruckte, übrigens auch in dem Schumacherschen Buch über Binnenschiffahrtsabgaben teilweise verwertete Material zweifellos gekannt hat, heute eine Vertragsauslegung vertritt, welche von der eigenen Auffassung der Vertragschließenden durchaus abweicht, so ist es bei der großen rechtlichen Bedeutung und praktischen Wichtigkeit der Frage sehr zu wünschen, daß er diese seine Auffassung näher begründet und erläutert. Anderenfalls würde nur die Annahme übrig bleiben, daß hier ein Flüchtigkeitsfehler vorliegt, wie er allerdings auch sonst bei Laband gelegentlich vorkommt[1]. Wenn in dem Stader Vertrag von Schiffahrtsabgaben schlechthin gesprochen worden ist, während tatsächlich nur die Abgaben für die Befahrung der Unterelbe gemeint waren, so ist das ein bemerkenswertes Beispiel für die in Rechtsvorschriften vorkommenden Abweichungen zwischen Sinn und Wortlaut, zugleich eine Mahnung zur Vorsicht in der Auslegung und zur sorgfältigen Prüfung der Quellen.

Der Umstand, daß die Abgabenfrage ihrem Wesen nach auf internationale Beziehungen übergreift, legte die Gefahr ziemlich nahe, daß die gegen Preußen gerichtete Agitation die nicht nur durch die Klugheit, sondern auch durch andere Rücksichten vorgezeichneten Grenzen überschreiten würde. Leider ist dieser Fall mehrfach eingetreten; die unglückliche Ausländerei hat den Leitern der Bewegung manchen Streich gespielt.

Die Handelskammer in Rotterdam sah sich mehrfach von deutschen Kolleginnen auf Kooperation in Anspruch genommen. Sie erhielt zunächst den Besuch einer rheinischen Kammer und später die Aufforderung einer zweiten, sich in Deutschland an einer gegen Preußen gerichteten Kundgebung zu beteiligen. Die niederländische Kammer hatte den Takt, diese Einladung abzulehnen. „Da es sich nur darum handeln kann" — schrieb sie — „deutschen Bundesstaaten gegenüber einen Einfluß auszuüben, sind wir der Ansicht, daß die Gegenwart unserer Handelskammer auf der geplanten Zusammenkunft

[1] Er verwechselt z. B. in seinem Staatsrecht des Deutschen Reiches das Reichseisenbahnamt mit dem Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, indem er (4. Auflage, Band III S. 128) sagt, daß „der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten zugleich zum Chef des Reichseisenbahnamtes ernannt ist. Über den Rekurs gegen Verfügungen des Reichseisenbahnamtes an das durch Zuziehung von richterlichen Beamten zu verstärkende Reichseisenbahnamt" siehe Band I S. 396 ff."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nicht am Platze wäre." Die deutschen Kammern aber hatten einen schweren Fehler begangen, der ihren Bestrebungen nur schädlich werden kann.

Und ähnlich ging es an der Elbe, wo die Handelskammer Dresden, wie ihr Vorsitzender am 18. Januar 1907 sich ausdrückte „über die deutsche Grenze hinüberging", um österreichische Teilnehmer für die gegen Preußen gerichtete Agitation zu werben. Die ausländischen Redner durften unter dem Beifall der Dresdener Versammlung aus dem Glashause der sicher wirkenden — auch auf die deutsche Ein- und Ausfuhr wirkenden — österreichischen Eisenbahnfrachtverteuerungen die Pfeile ihrer politischen Beredsamkeit richten gegen die preußischen Abgabenpläne, von denen man zwar behauptete, aber nicht beweisen konnte, daß sie eine Frachtverteuerung auf der Elbe herbeiführen würden. Es ist von nicht geringem Interesse, die Werte der beiderseitigen Frachtverschiebungen zu vergleichen. Im Jahre 1900 wurde durch Tariferhöhungen auf den österreichischen Bahnen die Fracht für böhmische Kohlen nach München verteuert von Bruch und Wiesa—Oberleutensdorf um 7,30, von Littitz um 6,40 Mk. Am 1. Januar 1908 wird die Fracht für Maschinen von Merseburg nach Wien um 7,30 bis 11,50 Mk., am 1. Februar 1908 die Fracht für Zement von Oppeln nach Wien um 1,10 Mk. und für Eisen von Kattowitz nach Wien um 1,70 bis 9,40 Mk. erhöht. Diese auf Tonnen zu 1000 kg bezogenen Zahlen haben jedoch nur die Bedeutung von Beispielen; sie geben keineswegs ein vollständiges Bild. Anscheinend ist auch die Periode der Eisenbahntariferhöhungen in Österreich noch keineswegs abgeschlossen[1]. Für den Güteraustausch zwischen Deutschland und Österreich spielt selbstverständlich die Eisenbahn eine unvergleichlich wichtigere Rolle als die Wasserstraße. — Verteilt man die hier berechneten Eisenbahnfrachterhöhungen auf die 660 km lange Elbstrecke zwischen Aussig und Hamburg, so ergibt sich eine tonnenkilometrische Belastung für Kohle von 0,9 bis 1,1, für Maschinen von 1,1 bis 1,7, für Zement von 0,17 und für Eisen von 0,25 bis 1,4 Pfg. Das ist für Kohle das 30 bis 40fache und auch für die anderen Güter immer noch ein vielfaches derjenigen Beträge, um welche die Elbfrachten durch eine Schiffahrtsabgabe möglicherweise gesteigert werden könnten. Wenn die österreichischen Bahnen ihre Tarife erhöhen, um ihre Einnahmen zu verbessern, so ist das selbstverständlich ihr gutes Recht. Nur muß man angesichts dieser Tatsache nicht die preußischen Pläne hinsichtlich der Schiffahrtsabgaben als verwerfliche Verkehrserschwerungen hinstellen.

Ein österreichischer Redner durfte sogar in seiner agitatorischen Be-

[1] Vgl. Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1907 Nr. 82 S. 1253, Nr. 87 S. 1332, Nr. 88 S. 1349.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

tätigung soweit gehen, die deutschen Bundesstaaten — mit Bezug auf die preußische Gesetzgebung über die staatlichen Rechte an unverritzten Kohlenfeldern — vor „Preußens nicht eben freigebiger Hand" zu warnen, obwohl das preußische Bergrecht mit dem Thema der Agitation eigentlich gar nicht mehr zusammenhing.

Es drängt sich unwillkürlich die Frage auf, was man wohl in Österreich getan haben würde, wenn etwa die Dresdener Handelskammer sich in ähnlicher Weise in die inneren Streitigkeiten dieses Reiches durch Beteiligung an einer Parteidemonstration eingemischt hätte?

Den bedenklichsten Fall der Ausländerei lieferten aber doch einige Zeitungen am Rhein, an der Elbe und in Berlin, welche darauf hinwiesen, daß man in Frankreich mit Mißvergnügen von den gegen die Rheinschiffahrtsakte verstoßenden preußischen Plänen Kenntnis genommen hätte und für eine Änderung dieser Akte nicht zu haben sei[1]. Als ob nicht Frankreich seit 1871 aufgehört hätte, Rheinuferstaat und Signatärmacht der Akte zu sein. Ebensogut könnte man Dänemark noch in die Elbangelegenheiten hineinziehen, weil es als früherer Besitzer von Holstein und Lauenburg die Elbschiffahrtsakten mit abgeschlossen hat.

Im übrigen arbeitete die Agitation selbstverständlich mit denjenigen Übertreibungen und Entstellungen, die in solchen Situationen absichtlich oder unabsichtlich vorgebracht zu werden pflegen.

Nach den Protokollen des „Zentralverbandes deutscher Holzinteressenten" vom Elften Verbandstage zu Nürnberg am 27. Februar 1906 wurde durch einen Herrn Mayer-Dinkel aus Mannheim „festgestellt, daß die Lasten der Schiffahrtsabgaben, welche die Mannheimer Handelswelt allein treffen sollen, nach den in Aussicht genommenen Sätzen auf 6 Millionen Mk. sich belaufen werden. Herr Mayer-Dinkel hat sich später dahin berichtigt, daß diese Summe auf ganz Baden entfalle, davon eine Million auf Mannheim allein[2]. Dabei kannte der Redner den Durchschnittssatz von 0,04 Pfg. vom tkm. — Tatsächlich hätte der ganze deutsche Rhein nach diesem Satze nur 2,6 Millionen Mk. zu tragen. Die Badische Landeszeitung bezifferte am 5. Okt.

[1] Die Magdeburger Zeitung schrieb unter Bezugnahme auf einen die preußischen Pläne ungünstig beurteilenden Artikel des Journal des Debats, „das bekanntlich Beziehungen zur französischen Regierung unterhalte", „die preußische Regierung habe demnach bei der Änderung der Staatsverträge ganz andere Gegner vor sich als bei der gewünschten Änderung der Reichsverfassung" und von der Nationalzeitung in Berlin wurde diese Auslassung übernommen.

[2] Hier zeigt sich wieder die Ansicht oder Absicht, daß Mannheim die Abgabe nicht auf das Hinterland abwälzen, sondern selbst zahlen werde.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

1906 die Schiffahrtsabgabe, die ihr zufolge nicht von den Umschlagsplätzen, sondern von den Verbrauchern getragen werden muß, auf 1/4 statt auf 1/25 Pfg.

In Dresden erzielte man hohe Prozentverhältnisse zwischen Frachten und Schiffahrtsabgaben dadurch, daß man die niedrigsten Frachten für billige Massengüter, die überall nach den geringsten Abgabesätzen tarifieren, nicht mit diesen, sondern mit den Durchschnittssätzen verglich. So kam man allerdings zu einem Ergebnis, welches sich zur Wirklichkeit verhielt, wie die Karikatur zu einem Bilde.

Man suchte den deutschen Süden gegen den Norden aufzureizen — allerdings mit ständig zunehmendem Mißerfolge — und erfand das häßliche Wort vom „preußischen Schutzzoll", um Preußen als Träger einseitiger Sonderinteressen hinzustellen.

Und da das sozialpolitische Moment heute in keiner Erörterung über öffentliche Angelegenheiten unberührt bleiben kann, suchte man einen Gegensatz zwischen Großreederei und Kleinschiffahrt zu konstuieren, um die letztere als besonders gefährdet durch die preußischen Pläne hinzustellen.

Hoch über allem diesem Zank und Streit schwebt das große, hohe Ziel der Entwicklung des nationalen Verkehrs, seiner endlichen Freimachung von partikularen Widerständen und regionalen Eifersüchteleien, seiner Förderung bis an die Grenze dessen, was mit technischen und finanziellen Mitteln erreichbar ist. Diesem Ziele nachzugehen auf den alten, ausgefahrenen, flachen Wegen der Vergangenheit, dazu gehört weder Unternehmungsgeist noch Mut. Und an seine Erreichbarkeit zu glauben auf der bisherigen Basis der ewigen Beanspruchung des Steuerzahlers — im eignen oder gar im Nachbarstaate —, dazu gehört eine starke Verkennung der Zeit. Diejenigen, welche sich an die alten Überlieferungen klammern und den bestehenden Zustand der krassen Imparität zwischen abgabefreien und abgabepflichtigen Wasserstraßen verteidigen sind, um ein Wort des verstorbenen Ministers von Budde zu zitieren, die wirtschaftlichen Reaktionäre. Und diejenigen welche für die unpopulären, so fiskalisch klingenden, so leicht zu befehdenden Schiffahrtsabgaben sich einsetzen, sind die Männer des Fortschritts, die wahren Wasserstraßenfreunde.

Möge der Streit um die Schiffahrtsabgaben, der schon so lange schwebt, aber nunmehr durch den § 19 des preußischen Wasserstraßengesetzes in ein akutes Stadium getreten ist, denjenigen Ausgang nehmen, welcher der Wohlfahrt nicht nur Preußens, sondern Deutschlands entspricht.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Nachtrag.

Während dieses Buch in der Drucklegung begriffen war, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten am 6. Februar 1908 im Abgeordnetenhause eine Erklärung abgegeben, welche die Ziele der preußischen Staatsregierung hinsichtlich der Erhebung von Schiffahrtsabgaben darlegt und wegen ihrer programmatischen Bedeutung hier einen Platz finden soll. Sie lautet:

Die preußische Regierung erstrebt eine verkehrsfreundliche, alle berechtigten Interessen schonende Lösung der Abgabenfrage im Einverständnisse mit den verbündeten Regierungen, namentlich insoweit es sich um den Verkehr auf den gemeinsamen Flüssen handelt.

Sie wird die hinsichtlich der Rechtsfrage bestehenden Zweifel durch eine authentische Auslegung des Artikel 54 der Verfassungsurkunde im Wege der Reichsgesetzgebung zu lösen suchen. Sie wird ferner aber auch durch Begründung von Stromkassen für die einzelnen Flußgebiete die Bürgschaft dafür gewähren, daß die Einnahmen aus den Schiffahrtsabgaben stets der Verbesserung derjenigen Wasserstraßen gewidmet bleiben, deren Verkehr diese Einnahmen aufgebracht hat. Um Ungleichmäßigkeiten in der Bemessung und Erhebung von Schiffahrtsabgaben zu verhüten und den gleichmäßigen Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes zu fördern, wird die Bildung von Zweckverbänden unter den beteiligten Uferstaaten in der Weise vorgeschlagen, daß die Einnahmen aus den Schiffahrtsabgaben des ganzen Stromgebietes ohne Unterschied der Einzelstaaten zur Befriedigung der gemeinsamen Strombaubedürfnisse verwendet werden.

Preußen ist bereit, die großen Mittel, welche aus seinen nach Lauflänge und Verkehrsdichtigkeit weitaus bedeutendsten Stromanteilen bei tonnenkilometrischer Abgabenerhebung fließen würden, für die gemeinsamen Zwecke des Fortschritts der deutschen Binnenschiffahrt zur Verfügung zu stellen.

Mit solchen Absichten und Vorschlägen an die Lösung der Frage herantretend, glaubt es den nationalen Interessen, soweit deren Pflege und

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Förderung auf dem Gebiete des Wasserstraßenbaues möglich ist, dienen und wesentliche neue Bande der Gemeinschaft auf dem dafür besonders geeigneten Gebiete des Verkehrswesens unter den deutschen Staaten knüpfen zu können. Der dieser Anregung zugrunde liegende Gedanke ist derjenige der genossenschaftlichen Zusammenfassung der wirtschaftlichen Kräfte zur gemeinsamen Verfolgung großer Ziele, des Ausgleichs dieser Kräfte zwischen den schwächeren und den leistungsfähigeren Verkehrsgebieten. Es ist ein Gedanke, nicht unähnlich demjenigen, der vor sieben Jahrzehnten zur Bildung des Deutschen Zollvereins geführt hat, gleichsam in neuer Erscheinungsform und besonderer Nutzanwendung auf Verkehrsabgaben.

Es ist zu hoffen, daß der Gedanke der Zweckverbände und der Stromkassen in allen beteiligten Kreisen Deutschlands vom Standpunkte der großen nationalen Interessen und des bundesfreundlichen Entgegenkommens gewürdigt werden möchte.

Altenburg
Piererſche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-57364-6 | Generated on 2025-12-07 19:25:22
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/