

Die  
wirtschaftliche Bedeutung  
der  
Verkehrsabgaben.

Vortrag

gehalten

in der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft zu Berlin  
am 9. Februar 1904

von

H. 203

**G. Gothein.**

---

BERLIN.

Verlag von Leonhard Simion Nf.

1904.

Wirtschaftliche Bedeutung

Verkehrsgebühren

Vortrag

gehalten

an der Technischen Hochschule zu Berlin  
am 2. Februar 1904

G. Gothein



Verlag von Neumann, Neudamm M.

In den nachfolgenden Ausführungen will ich mich auf die Abgaben beschränken, welche auf Verkehrswegen erhoben werden, und alle anderen Verkehrsabgaben, insbesondere Börsensteuer, Umsatzsteuer, Stempelabgaben aufser Acht lassen, da diese sich wesentlich von den ersteren, die man im allgemeinen als Transportsteuern bezeichnen kann, unterscheiden, ihrer Wichtigkeit nach auch eine besondere Behandlung beanspruchen können.

Die Abgaben für die Benutzung von Verkehrswegen gehören zu den ältesten, die überhaupt erhoben werden, und Schiller hat wohl nicht unrecht, wenn er in seiner „Teilung der Erde“ sagt: „Der König sperrt die Brücken und die Strafsen und spricht: Der Zehnte ist mein.“ Versteht man doch auch unter dem deutschen Wort „Zoll“ ursprünglich nicht die Warenzölle, welche an den Grenzen erhoben werden, nicht die Verzehrsteuern, sondern die eigentlichen Wegezölle.

Je nach den verschiedenen Aufgaben, welche die Wege zu erfüllen haben, findet eine Übernahme der Kosten auf lokale oder gröfsere Verbände oder Deckung derselben durch Verkehrsabgaben statt. Bei allen Abgaben, welche als Gegenleistung für eine Leistung oder das Recht einer Benutzung erhoben werden, also bei den Gebühren, ist vom finanzpolitischen sowie vom wirtschaftlichen Standpunkte aus immer zu erwägen, wie sich das Aufbringen der Steuer zu den Erhebungskosten stellt, und wie sich der Ertrag zu den wirtschaftlichen Erschwerungen und Belästigungen, die mit

der Steuer verbunden sind, verhält. Sind die Erhebungskosten im Verhältnis zum Ertrage sehr hoch, so ist die Abgabe sowohl vom finanztechnischen wie vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus eine verfehlte. In solchen Fällen wird es zweckmässig sein, die Lasten auf die Gesamtheit zu übernehmen, statt Gebühren zu erheben. Und wenn im Gefolge der Gebühren solche Belästigungen und Erschwerungen, solche wirtschaftlichen Nachteile eintreten, daß darunter die volkswirtschaftlichen Interessen, schliesslich die Steuerkraft des Volkes leiden, so wird es ebenfalls zweckmässiger sein, statt besondere Gebühren zu erheben, die Kosten aus dem allgemeinen Steuersäckel zu bestreiten. In diesen Fällen wird das gemeinwirtschaftliche Prinzip an Stelle des Gebührenprinzips treten müssen.

So hat sich denn in zahlreichen Fällen auch von früh an als unbedingt notwendig herausgestellt, die Lasten des Wegebauens und die Unterhaltung der Strassen nicht durch Abgaben zu decken, sondern auf Kosten der Allgemeinheit zu übernehmen, wobei natürlich der Zweck der Wege wesentlich maassgebend sein wird. Ein Verkehrsweg kann im privatwirtschaftlichen Interesse Einzelner oder einer Gemeinschaft liegen, er kann ganz überwiegend im militärischen und Verwaltungsinteresse gebaut oder benutzt werden, und es gibt schliesslich Verkehrswege von grosser allgemeiner wirtschaftlicher Bedeutung, die über das lokale Interesse hinausgehen.

Bei den lokalen Verkehrswegen hat es sich von früh an als zweckmässig erwiesen, die Lasten auf gemeinsame Fonds zu übernehmen. Bei der Gründung eines Dorfs, bei der Aufteilung der Flur wurden die Wege, nicht nur die Dorfstrasse, sondern auch die Wirtschaftswege, von vorn herein ausgesondert, und ihre Unterhaltung konnte umsomehr von der Gemeinschaft der Dorfgemeinde getragen werden, als ja auch die Bewirtschaftung nicht durch den Einzelnen, sondern durch

die Flurgenossenschaft erfolgte. Bei den veränderten Besitz- und Betriebsverhältnissen sind freilich inzwischen viele dieser Wege reine Privatwege geworden, die im wesentlichen nur dem wirtschaftlichen Interesse eines Einzelnen dienen, dem deshalb auch mit Recht die Kosten dieser Wege und ihrer Unterhaltung zufallen.

In den städtischen Gemeinden sind ebenso von Anfang an die Strafsen und die Plätze, letztere namentlich dem Marktverkehr dienend, auf Kosten der Allgemeinheit ausgesondert und befestigt worden; denn da sie schließlich der ganzen städtischen Gemeinde zu gute kamen, so erschien es am zweckmäßigsten, daß diese auch die Kosten dafür übernahm. Es hätte sich auch schwer ein gerechter Verteilungsmodus für diese finden lassen. Bisweilen hat man allerdings von den zur Stadt kommenden ländlichen Fuhrwerken für die Benutzung des städtischen Pflasters eine besondere Abgabe festgesetzt, die an den Toren erhoben wurde. Aber auch das muß vom wirtschaftlichen Standpunkte aus als verfehlt bezeichnet werden, weil dieser Verkehr der ländlichen Bewohner im wirtschaftlichen Interesse der Stadt insofern gelegen war, als er ihren Gewerbetreibenden, den Kaufleuten, Handwerkern und Gastwirten, zu gute kam, und es galt, ihn zu fördern nicht ihn zu erschweren.

In neuerer Zeit ist man in den Städten bei den Anlagen von Strafsen zu einem anderen Prinzip übergegangen: Die Kosten werden von den Adjacenten getragen; und zwar mit Recht; denn erst durch die Strafsenanlage erlangt der damit neu erschlossene Grundbesitz seinen Wert als Bauland. Die Strafsen dient zunächst den privatwirtschaftlichen Vorteilen der Anlieger; die besonderen, teils im hygienischen, teils im wirtschaftlichen Interesse der Anwohner gelegenen Vorteile, welche die städtische Gemeinde zu bieten vermag, wie Kanalisation, Gas, Wasser, Elektrizität, werden erst durch die Strafsen-

anlage den Häusern zugeführt. Es ist daher billig, daß für diese den Wert steigernden Einrichtungen die Anlieger die Kosten übernehmen. Aber ist die Straße ausgebaut, so liegt die weitere Unterhaltung, meist auch die Reinigung der Gesamtheit ob, denn dann ist der damit verbundene privatwirtschaftliche Vorteil zugleich der Vorteil der Allgemeinheit, und die Kosten werden besser auf den Steuersäckel übernommen.

Eine Ausnahme haben in früherer Zeit, teilweise bis in die Neuzeit die Brücken gemacht. Ihre besonders hohen Anlagekosten, der Umstand, daß sie, wenn, wie meist, von Holz erbaut, sehr viel Reparaturen oder Neubauten verursachten, daß Hochwasser sie häufig stark beschädigte oder wegriß, ließ es hier angezeigt erscheinen, Abgaben zu erheben, zumal die Erhebungskosten sich verhältnismäßig niedrig gestalteten. Ein einzelner Brückenwärter genügte dafür. In der Neuzeit, wo der Verkehr ein lebhafterer geworden ist, wo eine Brücke meist nicht einem Stadtteil, oder einer Gegend allein zu gute kommt, wo auch das Steuerwesen ein geregelteres ist, und wo die Gemeindeverbände weit eher die Möglichkeit haben, solche großen Kosten durch Anleihen zu decken, geht man mehr und mehr dazu über, die Brücken dem freien Verkehr zu übergeben und ihre Kosten auf die Allgemeinheit zu übernehmen.

Außerordentlich zahlreiche Straßen verdanken ihre Entstehung nicht dem wirtschaftlichen Interessen der Umwohner, sondern dem militärischen und dem Staatsverwaltungsinteresse. Die großen Römerstraßen, deren Reste man heute noch in den Alpen bewundern kann, waren Militärstraßen; sie dienten der Sicherung der Provinzen, dem Verkehrsverkehr und freilich daneben auch noch dem Handel. Auch in Deutschland sind sehr viele Straßen als Heerstraßen gebaut und haben diese bezüglich der Unterhaltungspflicht vielfach

noch heute ihre eigene rechtliche Bedeutung. Sie wurden vom Staat gebaut und unterhalten, wenn auch vom Privatverkehr Abgaben dafür erhoben wurden, die namentlich im Mittelalter, ja bis zur französischen Revolution teilweise sehr hoch waren, und die gewöhnlich von denen am höchsten bemessen wurden, die am wenigsten für die Fahrbarkeit solcher Strafsen taten. Dafs diese Strafsen nicht dem Verkehr der Anlieger dienen sollten, geht am besten daraus hervor, dafs die einzelnen Dorfgemeinden aufs eifrigste darauf bedacht waren, möglichst abseits von der Heerstrafse zu liegen, da mit der Lage an derselben meist schwere wirtschaftliche Schädigungen: Raub, Plünderung, Fouragieren usw. verbunden waren.

Auch in unsern Zeiten spielen die Verkehrswege, welche im reinen oder überwiegenden militärischen Interesse angelegt sind, noch eine erhebliche Rolle. So ist die Eisenbahn Berlin-Wetzlar-Metz ganz vorwiegend aus militärischen Rücksichten gebaut, ebenso wie vielfach die zweiten Gleise, so namentlich auf den Bahnen nach der Ostgrenze, mit Zuschüssen des Reiches angelegt sind, weil sich solche Anlagen als im militärischen Interesse geboten erwiesen. Auch der Nordostseekanal verdankt seine Entstehung ganz vorwiegend militärischen Gesichtspunkten. Dafs in allen solchen Fällen der Staat als Unternehmer auftreten mußte, dafs es für ihn nicht entscheidend sein konnte, ob eine Deckung durch die Transportabgaben erreicht wurde, ist klar.

Das wichtigste moderne Verkehrsmittel sind die Eisenbahnen, und an ihnen lassen sich die Fragen der wirtschaftlichen Bedeutung der Verkehrsangaben am klarsten erörtern. Freilich unterscheiden sie sich von allen anderen Verkehrswegen dadurch, dafs auf ihnen kein freier Verkehr herrscht, sondern der Unternehmer der Straßenanlage zugleich der ausschließliche Transportunternehmer ist. Die Verkehrs-

abgabe als solche kommt also in dem Entgelt für die Transportleistung, in der Fracht, zum Ausdruck. Die Fracht stellt sich da, wo es sich um Staatsbahnen handelt, oder überhaupt um solche Bahnen, welche durch ausschließliche Konzessionen ein Monopol für diesen Verkehr besitzen, als eine Gebühr heraus, welche für die Leistung erhoben wird, und schon der Begriff des Wortes „Gebühr“ zeigt, daß sie dem Transportunternehmer eine gebührende Gegenleistung für seine aufgewandten Kosten gewähren soll. In dem Maße, wie die Frachten über diese aufgewandten Kosten, zu denen selbstverständlich auch die einer normalen Verzinsung, Erneuerung und Abschreibung gehören, hinausgehen, stellen sie sich nicht mehr als Gebühr, sondern als eine auf den Verkehr gelegte Steuer dar; und bei dem Tarifkilometersystem, wonach für jedes durchfahrene Kilometer eine Einheitsabgabe erhoben wird, belastet diese Steuer die Verfrachter in einer der Entfernung entsprechenden Progression. Wenn in der Fracht für einen Tonnenkilometer eine steuerliche Abgabe von 1 Pfennig über die Gebühr hinaus liegt, so ist es klar, daß der, welcher auf 50 km eine Ware verfrachtet, eine Steuer von 50 Pfennig, der, welcher sie auf 500 km verfrachten muß, eine solche von 5 Mk. zu bezahlen hat, daß die Steuer demnach denjenigen, der wirtschaftlich ohnehin schlechter daran ist, zehnmal so hart trifft wie den, der wirtschaftlich der Bevorzugte ist. Die Wirkung einer solchen Verkehrsabgabe wird demnach die sein, daß alle die Gegenden, welche mit dem Bezug ihrer Materialien, mit dem Versand ihrer Erzeugnisse auf große Entfernungen angewiesen sind, wirtschaftlich zurückbleiben.

Bekanntlich hat sich die Baumwollindustrie im schlesischen Gebirge trotz günstiger Anfänge durch lange Jahrzehnte nicht zu entwickeln vermocht, ja die Verhältnisse daselbst wurden so traurige, daß der Notstand der dortigen Weberbevölkerung ein nahezu chronischer war, und alle Behörden



ständig ernsthaft erwogen, wie man diesen Notstand beseitigen könnte. Als ich vor zwölf Jahren eine Zeit lang das Amt eines Geschäftsführers des Verbandes schlesischer Textilindustrieller bekleidete, war diese Frage wieder einmal besonders brennend, und ich konnte konstatieren, daß der wesentlichste Grund des Zurückbleibens der schlesischen Baumwollindustrie darin lag, daß sie sowohl hinsichtlich des Bezugs ihres Rohmaterials, der Baumwolle, die über Bremen kommt, wie hinsichtlich des Absatzes ihrer Fertigfabrikate außerordentlich benachteiligt war. Wenn es ohnehin keinen Bezirk in ganz Deutschland gibt, in welchem die Baumwollspinnereien ihr Rohmaterial auf so große Entfernungen beziehen müssen, wie das schlesische Gebirge, so wurde die Ungunst dieser wirtschaftlichen Lage noch dadurch ganz besonders verschärft, daß trotz der größten Entfernungen die Einheitsfrachten für Baumwolle dorthin die höchsten waren, daß sie 4,5 Pfg. pro Tonnenkilometer betragen, während Augsburg und der Oberrhein, die wesentlich näher an Bremen liegen, nur 3,2 bzw. 2,2 Pf. per Tonnenkilometer zu zahlen hatten, ja daß die polnischen Baumwollspinnereien über die preußischen Staatsbahnen ihre Baumwolle zu einem Frachtsatz bezogen, der mit 1,75 Pfg. weniger als die Hälfte dessen betrug, was die schlesischen dafür zu entrichten hatten. Unserer energischen Agitation ist es damals gelungen, eine Gleichstellung der schlesischen Spinnereien wenigstens mit denen Augsburgs zu erlangen, und gleichzeitig hat die Ermäßigung der Frachten für Stückgüter in Wagenladungen, sowie der Staffeltarif für Stückgüter zu einer Erleichterung des Absatzes von Fertigwaaren für die dortige Gegend geführt. Die Situation der Baumwollindustrie selbst ist zwar noch immer eine verhältnismäßig wenig günstige, da der Nachteil der geographischen Lage nun einmal nicht zu überwinden ist; jedenfalls aber ist, seit jene Maßnahmen durchgeführt worden sind, ein Notstand der dortigen Weberbevölkerung nicht mehr vorgekommen.

Wie sehr eine günstige geographische Lage den wirtschaftlichen Aufschwung einer Gegend begünstigt, zeigt deutlich das Beispiel Berlins. Für viele sehr wichtige Rohstoffe, die es zum Teil aus dem Inland, zum Teil von den Seehäfen her empfängt, ist es infolge seiner Lage an relativ guten Wasserstraßen, infolge der meist nicht allzu großen Entfernungen des Bahnweges günstig gestellt, und von seinen Fertigfabrikaten kann es infolge der großen kaufkräftigen Bevölkerung am Platze selbst und in den Vororten ohne nennenswerte Frachtspesen einen sehr erheblichen Teil absetzen. Gleich vorteilhaft liegt es für den Export durch die Nähe der Seehäfen und für den Absatz nach den dichtbevölkerten Bezirken Mitteldeutschlands. Ähnlich günstig für die Entwicklung der Industrie ist die Lage des Kgr. Sachsen in der Mitte Deutschlands, wenn auch freilich die Nähe der österreichischen Zollgrenze hier eine Einschränkung herbeigeführt hat, die aber die sächsische Industrie zum großen Teile dadurch auszugleichen wußte, daß sie Filialfabriken unmittelbar jenseits der Grenze errichteten. Befinden sich doch allein in Bodenbach a. E. einige sechzig derselben. Die wirtschaftliche Entwicklung der Gegenden am Rhein beruht auf ähnlichen Momenten günstiger Transportverhältnisse und der großen Aufnahmefähigkeit der nahegelegenen dichtbevölkerten Gegenden. So ist auch die Lage Stettins näher an den deutschen Konsumplätzen und mit billigeren Seefrachten für den überseeischen Export noch wesentlich günstiger als die Danzigs, und hinter der der letztgenannten Stadt bleibt die Königsbergs noch erheblich zurück.

Wie bei der Industrie, so ist es auch bezüglich der Landwirtschaft. Je dünner die Bevölkerung des Ostens wird, um so weniger landwirtschaftliche Erzeugnisse werden in der Nähe selbst konsumiert, um so mehr davon muß mit hohen Frachtsätzen weiter nach dem Westen geschafft werden. Na-

türlich ist der Preis des Produkts am Gewinnungsort um den Frachtbetrag niedriger, als am Ort der Verzehrung. Gerade für die ostdeutsche Landwirtschaft wäre deshalb die Politik die günstigste, welche zu einer dichteren Besiedelung des Ostens führte, während unsere den Großgrundbesitz befördernde Agrarpolitik zur weiteren Entvölkerung desselben ständig beiträgt.

Je größer der Anteil der Fracht am Wert der Ware am Konsumplatz, um so geringer natürlich der Arbeitslohn, der zur Herstellung der Ware am Produktionsort aufgewendet werden darf. Die Gegenden, welche gezwungen sind, für den Bezug ihrer Materialien, für den Versand ihrer Erzeugnisse hohe Frachten zu entrichten, sind infolgedessen nicht im stande, die Arbeitslöhne zu bezahlen, welche die für den Bezug und Absatz günstig gelegenen Gegenden zu gewähren vermögen. Diese schreiten daher wirtschaftlich fort, jene bleiben zurück. Jeder Pfennig, um den die Fracht verbilligt wird, rückt den Produzenten und Konsumenten näher aneinander, verbessert die wirtschaftliche Lage beider.

Große Überschüsse der preußischen Staatsbahnen, welche durch übermäßig hohe Frachten erzielt werden, werden auf Kosten der wirtschaftlichen Kraft des Landes erreicht, insbesondere seiner entfernter liegenden Teile. Eine solche Verkehrspolitik ist nicht einmal privatwirtschaftlich richtig, denn es hat sich immer gezeigt, daß durch die Tarifermäßigungen, wie sie in den zahlreichen Ausnahmetarifen vorgenommen sind, zahllose Güter, die bisher immobil waren, weil sie die hohe Fracht nicht vertragen konnten, nunmehr mobil wurden; daß die Verkehrssteigerung dadurch eine so große wurde, daß nicht nur höhere Bruttoeinnahmen, sondern auch ganz außerordentlich viel größere Nettoeinnahmen sich für die Bahnen ergaben. Diese verkehrsfördernde Wirkung billiger Tarife ist

deshalb auch für die finanziellen Interessen der Bahnen und unseres Staates von dem größten Vorteil gewesen, ganz abgesehen davon, daß die Belebung des Verkehrs wiederum die wirtschaftliche Gesamtlage des Landes förderte, die Bevölkerung damit steuerkräftig machte. Deshalb ist es dringend notwendig, auf dem beschrittenen Wege weiterer Tarifverbilligungen fortzufahren und nicht ängstlich Rechnungen aufzumachen, welcher Einnahmeausfall daraus den Bahnen erwachsen würde, Berechnungen, die von den Tatsachen immer ins strikte Gegenteil verkehrt worden sind. So hat man s. Zt die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe mit einem Einnahmeausfall von  $11\frac{1}{2}$  Millionen Mark geschätzt, und schon im ersten Jahre nach der Einführung ergab sich statt des Ausfalls ein enormer Überschuß.

Der einzige Vorteil in finanztechnischer Beziehung, welchen die in den Eisenbahntarifen belegene Transportsteuer besitzt, ist die, daß die Erhebungskosten einer solchen Steuer tatsächlich gleich Null sind, denn die Frachten werden erhoben, gleichviel, ob sie etwas höher oder etwas niedriger sind. Aber diesem finanztechnischen Vorteil stehen so enorme wirtschaftliche Nachteile gegenüber, daß derselbe dagegen gar nicht in Betracht kommen kann.

Eine Stempelsteuer auf Frachtbriefe und Fahrkarten, wie sie in einigen anderen Ländern besteht und auch bei uns von konservativer Seite in Vorschlag gebracht worden ist, ist selbstverständlich in einem Staate, der das Staatseisenbahnsystem durchgeführt hat, ein absoluter Unsinn. Dasselbe Ziel ließe sich ja durch eine Erhöhung der Frachtraten erreichen und mit größerem Vorteil, da die Stempelsteuer natürlich Erhebungskosten verursachen würde. Aber auch in Ländern, wo das Privatbahnwesen besteht, oder Privatbahnen gegenüber erscheint diese Stempelabgabe unzweckmäßig. Man wird an Stelle derselben viel richtiger eine Eisenbahnabgabe, wie wir

sie haben, setzen. Die letztere berücksichtigt in ganz anderm Maße die finanzielle Leistungsfähigkeit der betreffenden Bahnen. Sie besteuert das reiche Erträgnis eines günstig situirten Unternehmens, ohne daß dieses in der Lage ist, die Abgabe auf die Frachtinteressenten abzuwälzen; sie wird sich deshalb auch in wirtschaftlicher Beziehung wenig nachtheilig erweisen. Daß eine Eisenbahnabgabe steuerlich berechtigt ist, muß schon deshalb zugegeben werden, weil einem solchen Unternehmen durch die Konzessionirung, wenn nicht ein ausdrückliches, so doch in den meisten Fällen ein tatsächliches Monopol verliehen wird, indem gewisse, sonst im Wesentlichen nur dem Staat zustehenden Rechte, wie das Expropriationsrecht dem Bahnunternehmer gewährt werden, und schließlich für die Allgemeinheit, der ja aus der Eisenbahnanlage allerdings überwiegende Vorteile erwachsen, doch auch eine Reihe von Unbequemlichkeiten damit verbunden sind.

## II.

Von früh an haben die Wasserstraßen, namentlich auch die Binnenwasserstraßen, eine hochwichtige Rolle für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der Völker gespielt. Die ältesten Stätten der Kultur, die wir kennen, Babylon einerseits, Ägypten andererseits, bauen sich an großen Wasserstraßen auf. Ebenso sind die Gegenden mit reichgegliederter Küstenentwicklung, wie namentlich Griechenland, die Stätten höchster Kulturentwicklung in jenen Zeiten gewesen, in denen der Wasserweg der weitaus wichtigste war. Aber auch in späteren Zeiten haben die natürlichen Wasserstraßen gerade in den Gegenden mit weniger zivilisierter Bevölkerung und geringer Verkehrsentwicklung, eine bedeutende Rolle gespielt, nicht zuletzt in militärischer und Verwaltungsbeziehung. Karl der Große hat besonders in Deutschland seine Reisen im Verwaltungs- und militärischen Interesse ganz vorwiegend auf den Wasserstraßen vollzogen und deren Bedeutung dafür gewürdigt, aber freilich, auch die großen Mängel der sich selbst überlassenen Ströme und Flüsse in ihrer Eigenschaft als Wasserstraßen schon früh erkannt. Namentlich in den Niederungsgegenden, wo der sich selbst überlassene Strom verwildert, sich schlängelt, versumpft, sich fortwährend ein neues Bett schafft, erweist er sich als ein schlechter Verkehrsweg. Karl der Große sah es deshalb als eine besondere Aufgabe des Staates an, diese Mängel der Wasserstraßen zu verbessern, die Ströme und Flüsse zu regulieren. Um die Kosten dieser Arbeiten zu decken, führte er zuerst die Wasserstraßenabgaben ein. Seine Nachfolger freilich hielten wohl fest an

den damit geschaffenen schönen Einnahmen, die sich bei dem mit der dichterem Besiedelung und mit höherer Kulturstufe mehr und mehr entwickelnden Verkehr immer vorteilhafter gestalteten, aber die Pflichten, die ihnen damit auferlegt wurden, die Wasserstraßen nunmehr auch zu bessern, gerieten immer mehr in Vergessenheit. Dabei wurden fortwährend neue Zölle eingeführt, die alten erhöht. Je mehr die kaiserliche Macht hinter der der Territorialherren zurückblieb, um so mehr wurde das ursprüngliche Regal der Schifffahrtsabgabenerhebung an diese, ja an Städte und Bischöfe verschleudert; und namentlich die Städte, welche damals die wirtschaftliche Weisheit im Monopol, die den Vorteil für sich in der Benachteiligung der Andern erblickten, fügten zu diesen Abgaben auf den ehemals freien Strömen noch das Stapelrecht, wonach der Schiffer gezwungen wurde, am Stapelplatz seine Waren auszuladen und sie den dortigen Kaufleuten während einer gewissen Zeit, vielfach sogar zu bestimmten Taxen, anzubieten. So gab es am Rhein im Mittelalter einige 60 Zölle auf der Elbe, noch Ende des 18. Jahrhunderts 45 allein zwischen Melnik und Hamburg, und auf der Oder waren die Abgaben noch viel höher als auf der Elbe. Der Rheinzoll gewährte damals den Pfalzgrafen am Rhein weitaus die größten Einnahmen, die ein Fürst in Deutschland hatte, und damit natürlich eine große Machtstellung. Wie hoch die Zölle an den einzelnen Zollstellen waren, geht wohl am besten daraus hervor, daß es in zahlreichen Fällen für den Schiffer vorteilhafter war, die Waren oberhalb des Zolles auszuladen und sie per Achse um die Zollstelle herumzutransportieren und unterhalb derselben wieder einzuladen. Freilich ein solches Verfahren hatte nach kurzer Zeit immer die Wirkung, daß man nunmehr auch auf den Landstraßen so hohe Zölle einführte, daß es für den Schiffer nicht mehr lohnte, die Wasserzollstelle zu umgehen.

Die französische Revolution stellte den Grundsatz der Freiheit der natürlichen Wasserstraßen auf und führte ihn im Bereich der damaligen französischen Republik auch durch. Im Frieden von Rastatt wurde auch die Schifffahrt auf dem Rhein für frei erklärt. Aber selbst nachdem der Rhein zeitweise völlig französisch geworden war, wurde praktisch an dem bestehenden Zustand kaum etwas geändert. Stapelrechte, Schiffergilden und Abgaben blieben bestehen; man experimentierte nur herum, ohne zu etwas rechtem zu gelangen. Im Wiener Kongress wurde allerdings dann die Freiheit auf dem Rhein durch die internationale Rheinschiffahrtsakte festgelegt, aber als die Holländer die Klausel „jusqu' à la mer“ dahin auslegten, daß zwar die Schifffahrt bis zur Mündung, jedoch nicht bis in das Meer frei sei und damit der ganzen Idee der internationalen Freiheit des Rheinschiffahrtsverkehrs ins Gesicht schlugen, so dachten natürlich auch die anderen Rheinuferstaaten nicht daran, von ihren Abgaben, Stapelrechten usw. zu lassen.

Die ganzen ersten zwei Drittel des neunzehnten Jahrhunderts sind am Rhein ausgefüllt durch den Kampf um die Befreiung des Rheins. Lange Zeit waren diese Bestrebungen ohne rechten Erfolg. Ein wirksamer Fortschritt wurde auch hier erst durch die Konkurrenz gebracht, als nämlich nach der Losreißung Belgiens von den Niederlanden Belgien dazu überging, von Köln nach Antwerpen eine Bahn zu bauen und so dem Rhein, wie man damals sagte, die eiserne Mündung zu verschaffen. Drohte hier auf der einen Seite Holland seine Schifffahrt auf dem Niederrhein und seine Bedeutung als Handelsvermittler des ganzen Rheinhinterlandes zu verlieren, wenn es an seiner Mündungssperre festhielt, so unterboten andererseits auch die wesentlich niedrigeren Frachtsätze der Bahn von Köln nach Antwerpen die durch die Zölle enorm gesteigerten Schiffsfrachten. Beide Gründe führten dazu, daß



Holland auf die Rheinsperre verzichtete, und daß eine wesentliche Herabsetzung sowohl der Flußzölle wie der Schifffahrtsabgaben eintrat, die später zur vollständigen Freigabe des Rheins führte.

Ähnlich waren die Vorgänge bei der Elbe, wo noch im Jahre 1857 die Bahnfracht von Hamburg nach Magdeburg nicht halb so hoch war wie der normale Elbezoll, während sie von Hamburg nach Dresden nicht ganz zwei Drittel des Normal-Elbezolls erreichte. Kein Wunder, daß der Flußverkehr in den Gütern des halben und des vollen Tarifsatzes in der Zeit von 1845 bis 1857 von 2 033 000 auf 294 000 Ztr. zurückging.

Auf der Oder, die durch die österreichischen, die märkischen, Stettiner und später noch durch die schwedischen Zölle belastet war, wo der Verkehr nach dem Weltmeer auch noch durch den Sundzoll gehemmt wurde, waren noch Anfang des achtzehnten Jahrhunderts die Schifffahrtsabgaben dreimal so hoch als auf dem Elbkurs. Erst 1754 setzte Friedrich der Große sie mit jenen gleich.

Der Erste, der in Deutschland die wirtschaftliche Bedeutung niedriger Frachten erkannt hat, war der große Kurfürst, und seine großartige Wasserstraßenpolitik — denn in damaliger Zeit waren die Wasserstraßen das wichtigste, das billigste Verkehrsmittel — zeigt, wie tief er davon durchdrungen war, auf diese Weise dem durch den dreißigjährigen Krieg völlig erschöpften Lande wieder zu wirtschaftlicher Bedeutung zu verhelfen. Damals bestanden zwischen Hamburg und Melnik auf der Elbe 45 Zölle; dabei war das Fahrwasser entsetzlich, denn nie war etwas für die Festlegung des Strombettes, für die Regulierung getan worden; nur mühsam wand sich der Schiffer durch die zahllosen einzelnen Flußarme, die sich ständig änderten, und nicht einmal ein Leinpfad existierte. Dabei wurde die Elbschifffahrt durch Zölle fast erdrückt. Der

große Kurfürst machte 1661 den anderen Elbuferstaaten den Vorschlag, die Elbzölle auf die Hälfte herabzusetzen, aber ohne bei einem derselben Gegenliebe zu finden. Als er den Friedrich Wilhelm-Kanal zur Verbindung des Elbe- und Odergebietes gebaut hatte und ihm seine Räte einen Kanalabgabentarif vorlegten, um die Kosten zu decken, da dekretierte er, daß dieselben nur auf ein Drittel der Achsfracht zwischen Frankfurt und Kersdorf bemessen werden sollten\*), da er die verkehrsfördernde Wirkung des Kanals nicht durch Finanzmafsregeln schmälern wollte. In gleichem Sinne verfuhr Friedrich der Große, der bei Eröffnung des Bromberger Kanals den Tarif, den ihm seine Räte vorlegten, verwarf mit der Begründung, eine Verzinsung durch Kanalabgaben werde nicht beabsichtigt, es sei lediglich wichtig, eine durchgehende Wasserstrafse, welche Oder und Weichsel verbinde, zu haben. Um den Verkehr und die wirtschaftliche Lage der neuerworbenen Gebiete zu fördern, hob er auch auf der Warthe und Netze alle Zölle mit Ausnahme derer für Holz auf, wie er denn auch auf den märkischen Wasserstraßen und der Oder die Zölle wesentlich ermäßigte. Bereits im Jahre 1805 erließ Friedrich Wilhelm III. eine Kabinettsordre zur Aufhebung aller Flußzölle. Die Ausführung derselben wurde freilich durch die folgenden Kriege verhindert, aber unmittelbar nach den Freiheitskriegen, im Jahre 1816, wurden sämtliche privaten, kommunalen und staatlichen Flußzölle aufgehoben, und zwar die ersteren beiden unter Entschädigung der privaten Besitzer bezw. der Kommunen. Unabhängig von diesen Entschädigungen bedeutete die Aufhebung der Flußzölle für das durch die Kriege so enorm geschwächte Preußen einen Einnahmeausfall von 300 000 Talern. So viel opferte

\*) Die zu Schiff auf der Oder bezw. Spree ankommenden und auf der anderen Wasserstrafse weitergehenden Waren wurden nämlich vorher auf der Strecke Frankfurt—Kersdorf mit der Achse befördert.

das arme, in seinen Finanzen damals höchst ungünstig dastehende Preußen, um den Verkehr zu beleben. Bei den Stromschleusen blieb nur das Schleusenaufzugsgeld bestehen, die eigentlichen Kanalgebühren, d. h. die Abgabe für die Befahrung künstlicher Wasserstraßen, wurden dagegen nicht aufgehoben, sondern blieben in mäßiger Höhe erhalten.

Damit war praktisch bereits das Prinzip durchgeführt, auf welchem unser heutiger Artikel 54 der Reichsverfassung beruht, der in seinem diesbezüglichen Teile lautet:

„Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlicher Wasserstraßen, welche Staatseigentum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen.“

Natürliche Wasserstraßen sind Meeresarme, Seen, Flüsse, Ströme, auf denen ein Frachtverkehr möglich ist oder wenigstens früher möglich war. Die obere Oder oberhalb Cosel bis Ratibor ist zur Zeit für moderne Schiffsgefäße nicht fahrbar, sie wird es binnen kurzem wieder werden. Aber sie ist deshalb doch eine natürliche Wasserstraße. Der Begriff des öffentlichen Flusses oder der natürlichen Wasserstraße ist in Preußen ein historischer, sowohl wie ein rechtlicher, der im Gegensatz zu dem der privaten Gewässer steht. Dem Staat steht die Nutzung an den öffentlichen Gewässern zu und liegt deren Unterhaltung im Schiffsfahrtsinteresse, sowie die Beschaffung der Vorflut ob. Durch Verbesserungen verliert eine natürliche Wasserstraße diese Eigenschaft nicht, wie ja vollständig klar auch aus der Reichsverfassung hervorgeht, die davon spricht, daß „auf natürlichen Wasserstraßen die Abgaben nur für besondere Anstalten zur Erleichterung

des Verkehrs erhoben werden dürfen. Unter solchen besonderen Anstalten sind aber stets nur Schiffsschleusen, Häfen, Kais, Krane, welche zum Laden und Löschen dienen, verstanden worden, nicht aber Regulierungsarbeiten.

Welches sind nun die inneren Gründe dieser Abgabefreiheit? Der Hauptgrund ist, daß die Regulierung nicht im einseitigen Schiffahrtsinteresse erfolgt. Schon der Altmeister des Wasserbaues, Geh. Oberbaurat Hagen, sagt in seinem berühmten Werk „Der Wasserbau“, Teil II, Band I, § 20:

„Bei dem überwiegenden Einfluß, den die Kultur des Bodens auf die Bewohnbarkeit und den Reichtum der Landschaft ausübt, muß man die Beförderung der Vorflut oder die Verhinderung von Versumpfung als den wichtigsten Zweck der Stromregulierung ansehen.“

In den amtlichen Mitteilungen der Oderstrombauverwaltung, die den Mitgliedern der Oderstromschiffahrtskommission bei den Befahrungen und Beratungen zur Orientierung übergeben werden, heißt es:

„In der für die Vorflut geschaffenen Rinne geht die Schifffahrt vor sich. Je mehr die Stromregulierung ihren obersten Zweck erreicht, der Landwirtschaft durch eine ordentliche Vorflutrinne zu dienen, um so mehr nutzt sie auch der Schifffahrt; letztere ist der Prüfstein für die Schaffung einer ordentlichen Vorflutrinne. — Wenn man oft nur die Schiffahrtsinteressen betont findet, so liegt das bloß an der Kürze der Ausdrucksweise, die als das nächstgelegene den Prüfstein nennt und die dem Fachmann geläufigen letzten Gründe nicht immer wieder hervorhebt.“

Wie zutreffend diese Ausführungen sind, deren Richtigkeit freilich von agrarischer Seite geleugnet wird, dafür ist von derselben Seite gelegentlich der Beratung der letzten Kanalvorlage ein drastisches Beispiel gegeben worden. Bei der daselbst vorgesehenen Regulierung der unteren Oder,

durch welche die so häufigen Überschwemmungen der dortigen Gegend beseitigt werden sollten, war in Aussicht genommen, daß die Schifffahrt sich durch einen besonderen Schifffahrtskanal bewegen sollte und nicht durch den der eigentlichen Vorflut dienenden Stromschlauch. Dagegen erhoben die Anlieger jener Gegend und ihre agrarischen Vertreter im Abgeordnetenhaus den entschiedensten Widerspruch mit der Begründung, daß, wenn eine Versandung des Stromschlauches, in dem sich die Vorflut bewege, einträte, die denselben durchfahrende Schifffahrt das an der ungenügenden Fahrtiefe sofort merke. Wenn nun aber die Schifffahrt durch einen anderen Weg sich bewege, so würden die Adjazenten die Versandung erst dann merken, wenn es zu spät sei, wenn die Überschwemmungen ihnen zeigten, daß der Flutkanal nicht mehr in der Lage sei, die Wasser abzuführen. Sie verlangten deshalb energisch eine Regulierungsmethode, bei welcher die Schifffahrt gleichzeitig durch den Flutkanal gehe.

Will man nun die Schifffahrt mit Abgaben belasten, obgleich die Regulierung in erster Linie im Landeskulturinteresse liegt, so würde es nur billig sein, die Adjazenten, d. h. die Grundbesitzer, auch zu den Regulierungskosten heranzuziehen, und zwar in erheblich höherem Maße als die Schifffahrt, da die Regulierung ja in erster Linie in ihrem Interesse erfolgt, und zwar würde man nicht nur die innerhalb der Deiche belegenen Grundstücke, sondern auch das ganze eingedeichte Hochwassergebiet zu diesen Regulierungskosten heranziehen müssen, denn die Regulierung ist auch im Interesse des Deichschutzes unbedingt erforderlich. In den Niederungsgegenden würde sonst der nicht festgelegte Strom verwildern, sich schlängeln, und die Deiche müßten bei jedem Hochwasser zerreißen. Immerhin ist dieses Interessengebiet unendlich viel kleiner als das der an der Flußschifffahrt interessierten Gegenden. Wenn aber für die Landwirtschaft im

Hochwassergebiet die Gesamtheit, d. h. der Staat, die Kosten übernimmt, um wie viel richtiger ist es, daß auch für dieses sehr viel größere Interessengebiet der Staat die Kosten trägt. Welche landwirtschaftliche Werte übrigens durch die Stromregulierung geschaffen worden sind, das erhellt ja allein schon aus dem Beispiel des Oderbruches und des Warthebruches; hier hat Friedrich der Große auf friedlichem Wege eine Provinz erobert.

Die Erhebung von Schiffsabgaben auf offenen Strömen würde auch vom finanztechnischen Standpunkt außerordentlich unwirtschaftlich sein. Als 1865 sämtliche Elbzölle durch Ablösung namentlich von seiten Preussens auf den einen in Wittenberge eingeschränkt wurden, wo ja ohnehin als an der damaligen Zollgrenze die Schiffe Halt machen mußten, da mußte man den Verkehr oberhalb und unterhalb Wittenberges freilassen und nur die Wittenberge durchfahrenden Schiffe wurden zu Abgaben herangezogen. Vorher, als noch einige vierzig Zollstellen bestanden, mußte ein Bote mit der Geldtasche ständig dem Schiffe am Ufer voranlaufen und, mit den nötigen Schiffspapieren versehen, an jeder Hebestelle den Zoll entrichten, während gleichzeitig ein Heer von Zollwächtern darüber zu wachen hatte, daß kein Schiff, für das der Zoll nicht bezahlt war, weiterfuhr. Ich kenne selbst einen Herrn, der in seiner Jugend diese Geldtasche von Zollstelle zu Zollstelle trug und nur nachts auf das Schiff zurückkam. Gab es damals bei der geringeren Bevölkerungsdichtigkeit und dem weniger entwickelten Verkehr nur verhältnismäßig wenig Plätze, an denen die Schiffe anlegten, so ist es heute, wo überall industrielle Etablissements an den Ufern errichtet sind, die ihre Materialien zu Schiff beziehen und ihre Fabrikate auf diesem Wege absetzen, unsagbar viel schwerer als früher, die Abgaben zu erheben, und die damit verbundenen Chikanen werden noch unendlich viel größer

sein als früher. Auch in der Binnenschifffahrt ist aber heute Zeit Geld.

Und um welche Summen handelt es sich denn, die von der Schifffahrt auf offenen Strömen aufzubringen sein würden? Um 6 Millionen Mark insgesamt. Davon würde mit Recht aber kaum die Hälfte von der Schifffahrt selbst zu tragen sein. Das Aufbringen würde also außer jedem Verhältnis sowohl zu den Erhebungskosten wie auch zu der Belästigung der Schifffahrt, zur wirtschaftlichen Schädigung des Ganzen stehen, ganz abgesehen davon, daß eine solche Summe gegenüber unserem mehr als Zweimilliardenetat in Preußen gar nicht in Betracht kommt.

Betrachten wir nun die Gründe, welche für die Einführung von Schifffahrtsabgaben auf öffentlichen Strömen geltend gemacht werden: In erster Linie — wird deduziert — sei es eine Forderung „ausgleichender Gerechtigkeit.“ Ungerecht, sagen die Vertreter der Abgabenerhebung, ist es, gute Wasserstraßen abgabenfrei zu lassen, schlechtere damit zu belasten.

Zweifellos stellt der Rhein eine sehr viel bessere Wasserstraße dar, als die kanalisierte obere Oder; der Rhein ist frei von Abgaben, die obere Oder mit solchen versehen. Das wird von den Interessenten der dortigen Schifffahrt schwer und lästig empfunden. Aber dieselben sind keinesfalls die Befürworter der Abgabenerhebung auf offenen Wasserstraßen; im Gegenteil, sie kämpfen auf das entschiedenste dagegen an, ebenso die Stettiner, die auf den sehr viel schlechteren Wasserstraßen des Finowkanals, der Havel und Spree ihre Binnenschifffahrt treiben, desgleichen die Schifffahrtsinteressenten der kanalisierten Netze und des Bromberger Kanals, des Oder-Spree-Kanals und des kanalisierten Mains. Ganz abgesehen davon, daß sie eine Politik propter invidiam an und für sich für töricht halten, sind sie auch Interessenten an den offenen

Wasserstraßen, denn alle die künstlichen oder verbesserten Wasserstraßen münden ja in die abgabefreien offenen Ströme. Das einzige, was sie verlangen, ist, daß man ihnen nicht beständig neue Lasten in Gestalt neuer oder erhöhter Schiffsabgaben auferlegt, wie das seit einer Reihe von Jahren ja leider alljährlich geschehen ist. Nicht nur, daß diese erhöhten Lasten auf den künstlichen und verbesserten Wasserstraßen für die Interessenten an denselben ungerecht erscheinen, sind sie auch zum guten Teil verfassungswidrig. Denn preussischerseits wird seit einer Reihe von Jahren von der Wasserbauverwaltung bei den verbesserten Flußläufen auch alles das in die durch Abgaben zu deckenden Anlage- und Unterhaltungskosten hineingerechnet, was tatsächlich im Regulierungsinteresse erfolgt. Ja selbst Staustufen, welche zu Mühlenzwecken dienen, selbst Luxusausgaben in großen Städten werden auf das Konto der Schifffahrt gesetzt. Der Geheime Oberregierungsrat Peters, der Dezernent für das Abgabewesen in der Wasserbauabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, hat in einer Schrift ausdrücklich ausgeführt, daß die Kosten besonders schöner Uferauffassungen, wie sie in Residenzstädten, z. B. Berlin, im Repräsentationsinteresse geschaffen werden, von der Schifffahrt ebenso getragen werden müßten, wie die Eisenbahn die Luxusbauten schöner Bahnhöfe bei Residenzstädten mit verzinsen müsse. Eine solche Auffassung widerstreitet aber der Reichsverfassung, welche selbst in den ausschließlich der Schifffahrt dienenden Anlagen und Anstalten nur eine Verzinsung der gewöhnlichen Herstellungskosten zuläßt, nicht aber solche, die zum Zwecke der Repräsentation aufsergewöhnliche Kosten verursachen. Abgesehen davon aber ist die Uferauffassung der Ufer eines natürlichen Stromlaufes keine Anlage oder Anstalt im ausschließlichen Interesse der Schifffahrt. Auch wenn die Spree nicht schiffbar wäre, sondern bloß der



Vorflut diene, würde die Befestigung der Ufer im Repräsentationsinteresse in gleicher Weise zu erfolgen haben wie jetzt, wo zufälligerweise die Spree in Berlin schiffbar ist. So ist in Leipzig die Festlegung der Ufer und teilweise der Sohle bei den dortigen nicht schiffbaren Wasserläufen der Pleiße und Elster in derselben kostspieligen Weise ausgeführt wie in Berlin an der Spree.

Bei Erlaß der Reichsverfassung bestand, wie der Verfasser derselben, der verstorbene Staatsminister Delbrück, ausdrücklich in einem Gespräch mitgeteilt hat, die Absicht, sämtliche Schiffsabgaben auf Binnenwasserstraßen zu beseitigen. Im Westen machte man auch den Anfang damit, aber wie man nach dem Osten kam, hörte man auf. Jedenfalls aber ist es unzulässig, die Reichsverfassung extensiv und in einem anderen Sinne auszulegen, als in Preußen vor ihrem Erlaß verfahren wurde. Denn seiner Zeit ist bei Erlaß der Reichsverfassung ausdrücklich konstatiert worden, daß man lediglich den bestehenden Zustand damit beibehalten wolle. Aber auch bezüglich der Elbe, wo die Zollfreiheit erst durch den Vertrag mit Österreich vom 22. Juli 1870 eingeführt wurde, ist in der amtlichen Begründung anerkannt worden, daß die bisherige Erhebung mit der Verfassung in Widerspruch stehe. Damals aber bestand die Buhnenregulierung auf der Elbe schon in weitem Maße.

Ein Zweifel kann höchstens bestehen bezüglich der abkürzenden Kanäle, welche zwei Teile ein und desselben Flußlaufes verbinden. Wenn dieselben lediglich der Schifffahrt dienen, so werden sie allerdings als künstliche Wasserstraßen angesprochen werden müssen, nicht dagegen, wenn es sich um eine Verkürzung des Flußlaufes handelt, wenn die Vorflut sich durch dieselbe bewegt. Daß die Verfassung so ausgelegt werden muß, auch dafür ist der Beweis in der historischen Entwicklung zu finden, denn alle derartigen, den

Flußlauf abkürzenden Durchstiche, wie sie namentlich Friedrich der Große in umfangreichstem Maße ausgeführt hat, und wie sie auch im neunzehnten Jahrhundert vor Erlaß der Verfassung massenhaft vorgenommen worden sind, sind immer als Flußregulierungsarbeiten im Landesmeliorationsinteresse angesehen worden.

Schließlich kommt noch hinzu, daß der Rhein durch die Rheinschiffahrtsakte, die Elbe durch die Elbschiffahrtsakte als abgabenfreie Wasserstraßen gesichert sind, daß weder Holland noch Baden, noch Hessen, noch Bayern, noch Württemberg daran denken werden, auf die Abgabefreiheit des Rheins zu verzichten, ebensowenig wie Österreich das bezüglich der Elbe tun wird. Eine Änderung der Reichsverfassung würde demnach wiederum nur die weniger leistungsfähigen Wasserstraßen des Ostens treffen. Also auch Gründe der Gerechtigkeit sprechen gegen jede Änderung des Artikels 54 der Reichsverfassung.

Nun wird von den Befürwortern der Schiffahrtsabgaben auf öffentlichen Strömen deren Erhebung deshalb verlangt, weil es ungerecht sei, nur gewissen Gegenden, insbesondere den unmittelbaren Anliegern damit einen Sondervorteil auf Kosten der Allgemeinheit zu verschaffen. Es ist aber ein Irrtum, daß die Abgabefreiheit nur den unmittelbaren Anliegern zu gute käme. Abgesehen davon, daß die abgabepflichtigen Wasserstraßen, wie erwähnt, durchweg in die abgabefreien münden und dadurch auch die Anlieger der ersteren mittelbar die Anlieger der letzteren sind, so erweitert sich im Umschlagsverkehr die Interessensphäre jeder offenen Wasserstraße ganz außerordentlich. Das Ruhrrevier ist nur zum kleinsten Teil unmittelbar am Rhein gelegen, und doch hat die Gesamtheit desselben am Versand von Kohle und Eisen, am Empfang von Erz, von Holz und Getreide ein eminentes Interesse. Das oberschlesische Industriegebiet liegt

viele Meilen weit ab von der Oderwasserstraße, und doch ist es der Menge der Frachten nach der größte Interessent derselben. Süddeutschland wird von Mannheim, Ludwigshafen, Frankfurt mit Kohle, Getreide, Petroleum und Düngemitteln versehen. Die gesamte sächsische und schlesische Zuckerindustrie benutzt, auch wenn sie weit entfernt von der Wasserstraße liegt, dieselbe im Umschlagsverkehr für den Versand ihrer Produkte, ebenso die Salzwerte Anhalts und der Provinz Sachsen. Trotzdem die Agrarier immer schreien, daß die Landwirtschaft unter der Abgabefreiheit leide, weil sie der Einfuhr von ausländischem Getreide diene, so würde kein Zentner fremdes Getreide weniger nach Deutschland kommen, wenn diese Abgabefreiheit nicht bestände; denn der Bedarf muß gedeckt werden, unabhängig davon, ob die Frachten etwas höher oder etwas niedriger sind. Aber die Landwirtschaft selbst gehört zu den größten Interessenten der offenen Wasserstraßen; ihr Bezug von Mais, Futtergerste, Kleie, Malzkeimen, Ölkuchen, Baumwollsaat für Futterzwecke, von Salpeter, Phosphor, Guano, Düngekalk für Düngezwecke, ihr Versand an Holz, Gerste, Mehl, Malz, Zucker ist dem Werte nach meist noch wesentlich größer als der der Erzeugnisse der Montanindustrie, und je billiger der Wasserversand ist, um so weiter die Interessensphäre, die von der Wasserstraße Vorteil hat. Jede Abgabe auf den offenen Wasserstraßen muß diese Interessensphäre aber einschränken, muß aus ihr viele Gegenden oder Industrien, Versender oder Konsumenten ausschalten, die bisher darauf verfrachteten. Wenn unsere Eisenbahnverwaltung nicht durch Hochhalten der Umschlagstarife, durch Niedrighalten der Endtarife in Konkurrenz gegen die Binnenwasserstraßen deren Verkehr so einschränkte, würde die Interessensphäre an den abgabefreien Wasserstraßen noch viel größer sein, als jetzt.

Es wird gesagt, es sei ungerecht, auf Kosten der Allgemeinheit einzelnen Ständen besondere Vorteile zuzuwenden. Auch hier ist man im Irrtum, wenn man annimmt, daß die Binnenschifffahrt selbst einen solchen Vorteil aus der Abgabefreiheit ziehe. Im Wege der freien Konkurrenz, die sich ja gerade im Binnenschifffahrtsbetriebe infolge der zahlreichen Kleinbetriebe nicht durch Kartellierung ausschließen läßt, kommt die Abgabefreiheit nicht dem Binnenschiffer, sondern der Allgemeinheit der Frachtinteressenten und damit auch der Konsumenten zu gute. Aber ist solch ein Einwand nicht sonderbar gerade in dem Land, das durch seine hohen Getreidezölle dem Großgrundbesitz auf Kosten der Allgemeinheit die größten Vorteile zuwendet, das Industriezölle im Interesse der Syndikate erhebt, das im agrarischen Interesse auf Staatskosten Getreidelagerhäuser errichtet und unverzinsliche Darlehen den Genossenschaften gibt, das durch Kleinbahnsubventionen der landwirtschaftlichen Bevölkerung, namentlich des Ostens, Geschenke erweist? Bei all diesen Dingen ist man sehr wohl berechtigt, zu sagen, daß hier das gemeinwirtschaftliche Prinzip nicht am Platze sei, weil einzelne Stände zum Schaden der anderen bevorzugt werden, während bei der Abgabefreiheit auf offenen Wasserstraßen doch schließlich niemandem ein Schaden zugefügt wird.

Man sagt: Wo man es mit einem Privatbahnsystem zu tun habe, und solange dasselbe in Deutschland überwogen habe, sei die Abgabefreiheit der offenen Wasserstraßen wohl zu rechtfertigen gewesen, nicht aber in einem Land mit Staatsbahnen, denen durch die Konkurrenz der Wasserstraßen eine erhebliche Schädigung erwachse, die damit auch zu einer Schädigung der Staatsfinanzen werde.

Die preußischen Staatsbahnen verzinsen sich mit 6,46 %, das ist ungefähr das Doppelte von dem, was für ihre Verzinsung ausgegeben werden muß. Und das trotz eines riesigen

Extraordinariums, das tatsächlich alljährlich eine ebenso große Vermehrung des Vermögensstandes der Eisenbahnen bedeutet, trotz eines Ordinariums, in dem ungezählte Millionen ausgeworfen sind, die bestenfalls ins Extraordinarium gehörten. Diese Bahnen haben dort den lebhaftesten Verkehr, weisen dort die größte Rentabilität auf, wo sie der Konkurrenz der Wasserstraßen ausgesetzt sind. Diese Verkehrssteigerung, diese glänzende Verzinsung hat sich von Jahr zu Jahr erhöht trotz der Abgabefreiheit auf den Strömen. Der frühere Eisenbahnminister Herr von Thielen hat bei der Eröffnung des Elb-Trave-Kanals in einem Toast in Lübeck ausgesprochen, daß der trockene Bruder — die Eisenbahn — der nassen Schwester — der Wasserstraße — nur dankbar sein könne, denn sie habe ihn durch ihre Konkurrenz vor dem Einschlafen behütet, vor der Verknöcherung im Tarifwesen, und so habe sie segensreich gewirkt. Und in der Tat: Die meisten Ausnahmetarife sind zuerst in Konkurrenz gegen die Wasserstraßen entstanden, und die enorme Verkehrssteigerung, die zu so gewaltigen Mehreinnahmen führte, ist damit indirekt jenen zu verdanken. Dadurch ist der Eisenbahnverwaltung klar geworden, daß sie diese Ausnahmetarife auch ohne Gefahr auf das ganze Land ausdehnen kann.

Aber auch abgesehen hiervon schaffen die Wasserstraßen überhaupt neuen Verkehr; sie machen viele Güter erst mobil, die vorher bei den hohen Bahnfrachten nicht transportfähig waren. Damit entstehen neue Industrien mit neuen Verkehrsbedürfnissen, die teilweise durch den Bahnverkehr zu befriedigen sind, mit menschlichen Niederlassungen, die ebenfalls den Bahnen neuen Verkehr zuführen. So wirkt die Wasserstraße trotz der Konkurrenz oder infolge derselben nicht nur verkehrsbelebend, sondern auch die Einnahmen der Eisenbahn steigernd. Ja wir müssen sagen, gerade weil wir ein Eisenbahnmonopol besitzen, erweist sich die Konkurrenz des

billigeren Wasserweges als doppelt notwendig. Gewiß, bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen ist seiner Zeit versprochen worden, daß dieselben nicht mehr wie bis dahin verwaltet werden sollten, sondern daß an Stelle der Dividendensorgen der Aktionäre nur das allgemeine Verkehrsinteresse maßgebend sein solle. Herr von Miquel hat, als ich ihm einmal im Abgeordnetenhaus dieses Versprechen vorhielt, gesagt, wenn das damals versprochen worden sei, so hätte man es eben nicht glauben sollen, er wenigstens hätte es nicht geglaubt. Ich habe es auch nicht geglaubt, aber die Mehrheit der damaligen Abgeordneten glaubte es, und heute haben wir die Staatsbahnen und werden sie behalten; und weil tatsächlich nicht das Verkehrsinteresse, sondern das Finanzinteresse bei deren Verwaltung überwiegt, so ist es doppelt gut, daß wir die Konkurrenz der Wasserstraßen haben.

Gute Verkehrsstraßen sind nicht Selbstzweck, sie sind Mittel zum Zweck der Wohlfahrt des Volkes. Wo aber letztere besteht, da hat man infolge der Steuerkraft desselben auch gute Finanzen. Eine großzügige Finanz-Politik, die den Verkehr und damit den allgemeinen wirtschaftlichen Wohlstand hebt, wird auch den Staatsfinanzen nur von Vorteil sein. Der große Kurfürst, Friedrich Wilhelm I., Friedrich der Große und ihre Nachfolger waren sehr sparsame Finanzpolitiker, aber nicht so kurzsichtige, daß sie in jedem Falle eine Ausgabe bloß geleistet hätten, wenn sie unmittelbar eine Einnahme in Aussicht stellte. Ihnen stand das verkehrspolitische Interesse höher als kleine Finanzvorteile. Indem sie durch den Ausbau des Wasserstraßennetzes, durch die Herabsetzung der Schiffsabgaben die wirtschaftliche Lage ihres Landes hoben, befähigten sie es, die großen Lasten zu tragen, die notwendig waren, um Preußen die Machtstellung zu verschaffen, die es schließlich zur Vormacht Deutschlands, zu dem Kernpunkt machte, an dem sich das übrige Deutsch-

land ankristallisieren konnte. Sie waren größer als ihre fiskalischen Ratgeber, die nur den Kalkulatorendstandpunkt kannten. Wären sie ihnen gefolgt, so würde die Geschichte sie nicht die „Großen“ genannt haben. Heute aber sind die rückschrittlichen Gewalten, die kleinen Geister an der Arbeit, die Errungenschaften großer Zeiten und großer Männer wieder rückgängig zu machen.

Eine kleine Abgabe auf offenen Strömen wird die Schifffahrt nicht sofort zum Erliegen bringen, aber *ce n'est que le premier pas, qui coûte*. Ist erst einmal die schützende Schranke der Reichsverfassung beseitigt, dann ist jeder willkürlichen Erhöhung der Abgaben Tür und Tor geöffnet, denn die Tariffestsetzung ist, wie der Finanzminister von Miquel ausdrücklich ausgeführt hat, ein Kronrecht, und an Kronrechten rüttelt man bei uns nicht. Dann ist es in das Belieben der Einzelregierungen gesetzt, wie hoch sie die Abgaben normieren wollen. Das Parlament hat nichts dreinzureden, die Minister machen es allein im Namen der Krone; und schon deshalb muß es in dieser Frage heißen: *principiis obsta!*

Deutschland ist kein isolierter Staat. Von Jahr zu Jahr mehr ist es auf den Bezug von Nahrungsmitteln und industriellen Rohstoffen, auf die Ausfuhr von Fabrikaten angewiesen, um seine wachsende Bevölkerung, die allein im letzten Jahre um 900 000 Seelen zugenommen hat, zu ernähren. Bei dieser Ausfuhr begegnet es aber der Konkurrenz anderer Staaten, muß versuchen, billiger zu sein als diese. Man spricht jetzt so viel von der amerikanischen Gefahr, von der industriellen Überlegenheit der Vereinigten Staaten. Einstweilen nehme ich dieselbe zwar ernst, aber nicht tragisch. Allein zwei Momente sind es, welche die Produktion dort außerordentlich begünstigen: billige Nahrungsmittel und billige Frachten auf den Eisenbahnen wie auf den Binnenwasserstraßen. An und für sich kann kein Land der Welt

Eisen billiger darstellen als Deutschland, und wenn die Vereinigten Staaten ihm an einigen Punkten nahekommen, so können sie das nur infolge der enorm billigen Bahnfrachten, die für Rohstoffe vielfach nur den dritten oder vierten Teil unserer billigsten Tarife betragen. Wollen wir der amerikanischen Konkurrenz gewachsen bleiben, so müssen wir dafür sorgen, daß wir unserer Industrie die Produktionskosten nicht verteuern. Mit dem einen Faktor, den Lebensmitteln, tun wir es bereits, und werden es mit dem von der Reaktion durchgesetzten neuen Zolltarif in noch viel schlimmeren Maße machen. Nun geht die agrarische Reaktion auch gegen den anderen Faktor unserer wirtschaftlichen Machtstellung vor, gegen die Freiheit der Wasserstraßen. Möge es ihr nicht gelingen, auch über diese Errungenschaft einer großen Zeit zu triumphieren!



M 3134