

**Zur Frage**  
der  
**Binnenschiffabgaben.**

Unter Benutzung amtlicher Materialien

von

**Professor Dr. Hermann Schumacher.**

 **Springer**

**Zur Frage**  
der  
**Binnenschiffahrtsabgaben.**

Unter Benutzung amtlicher Materialien

von

**Professor Dr. Hermann Schumacher.**



Berlin  
Verlag von Julius Springer.  
1901.

ISBN 978-3-642-51247-6      ISBN 978-3-642-51366-4 (eBook)  
DOI 10.1007/978-3-642-51366-4

**Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1901**

## Inhaltsverzeichnis.

---

	Seite
A. Die Entwicklung des Binnenschiffahrtsabgabewesens in Deutschland, insbesondere in Preussen . . . . .	1
I. Die Entwicklung des Binnenschiffahrtsabgabewesens in Deutschland bis zum Anfang des neunzehnten Jahrhunderts . . . . .	3
II. Die Reform des Binnenschiffahrtsabgabewesens durch die Gesetzgebung Preussens und des Zollvereins . . . . .	43
III. Die Entwicklung des Binnenschiffahrtsabgabewesens auf den mehreren Staaten gemeinsamen Flüssen in Deutschland im neunzehnten Jahrhundert . . . . .	71
IV. Die Aufhebung der Flusszölle in Deutschland . . . . .	114
Anmerkungen . . . . .	140
B. Theoretische Betrachtungen über das Binnenschiffahrtsabgabewesen in Deutschland . . . . .	173
Anmerkungen . . . . .	249
C. Die finanzielle Entwicklung der französischen Wasserstrassen . . . . .	293
I. Der Ausbau des französischen Kanalnetzes bis zum Freycinet'schen Programm vom Jahre 1879 . . . . .	297
II. Der Ausbau des französischen Kanalnetzes seit dem Freycinet'schen Programm vom Jahre 1879 . . . . .	312
III. Der Ausbau der natürlichen Wasserstrassen in Frankreich . . . . .	329
IV. Die Kosten der Unterhaltung des französischen Wasserstrassennetzes . . . . .	336
V. Die Entwicklung der staatlichen Binnenschiffahrtsabgaben in Frankreich . . . . .	343
VI. Die Binnenschiffahrtsabgaben auf den nichtstaatlichen Wasserstrassen Frankreichs . . . . .	359
VII. Die Bewegung zur Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben in Frankreich . . . . .	367
Anmerkungen . . . . .	378

---

Mit der schnellen Entwicklung des preussischen Staatsbahnnetzes und dem grossen Aufschwung der Binnenschifffahrt insbesondere auf den neuerdings regulirten grossen Strömen ist die Frage des Wettbewerbs dieser beiden in der Gegenwart wichtigsten Verkehrsmittel des Binnenhandels immer stärker hervorgetreten; und je mehr Kanalprojekte aus dem Stadium der Agitation und der Erwägung in das der Entscheidung traten und damit zur Prüfung zwangen, ob sie nicht nur für einzelne Erwerbsklassen von Nutzen, sondern auch vom Standpunkt der Allgemeinheit zu rechtfertigen seien, umso mehr drängte diejenige Frage zu einer Antwort, die wohl als Kernpunkt jenes umfassenderen Problems des Wettbewerbs zwischen Schienen- und Wasserwegen bezeichnet werden kann: die Frage der Rentabilität der Wasserstrassen.

Einfach und bedingungslos lässt sich diese Frage nicht beantworten. Das ganze weite Gebiet, das mit ihr sich öffnet, ist bisher systematisch kaum angebaut worden, höchstens streckenweise im Raubbau der Interessenten. An Wegen oder Wegweisern fehlt es daher regelmässig. Die schmalen Pfade, die sich vorfinden, dienen meist nur den unmittelbar interessirten Anliegern, die sie bisweilen selbst schon wieder aufgegeben haben. Sie führen den Wanderer, der das ganze Gebiet durchmessen will, leicht und nur allzu häufig in die Irre oder im Kreise umher, wenn sie nicht gar als Holzwege sich erweisen.

Mühsam muss man daher nach allgemeinen Gesichtspunkten selbst sich orientiren; manche bisher gemiedene Einöde, manches von den Interessenten als ertraglos aufgegebene Feld, aber auch mancher infolge künstlicher Düngung blühende kleine Acker ist zu durchmessen; mühsam ist oft der Weg zu bahnen durch das dichte Gestrüpp des Für und Wider, das aus den Arbeiten der Interessenten hervorgewachsen ist. Nicht leicht gelangt man so zu dem absichtlich oder unabsichtlich bisher meist umgangenen Standpunkt, der — über den Parteien — einen freien, ungetrübten Ausblick über das ganze Gebiet gewährt.

Weit muss man daher ausholen, will man auf eine Beantwortung der aufgeworfenen Frage nicht ganz verzichten. Ist es doch sogar strittig,

ob und wieweit es überhaupt berechtigt ist, die Frage der Rentabilität zu stellen. Es fragt sich daher zunächst, was für finanzielle Grundsätze auf die Wasserstrassen anzuwenden sind, ob insbesondere Rentabilität von den Wasserstrassen und zwar von allen Wasserstrassen zu verlangen und was darunter zu verstehen ist. Und da eine prinzipielle Forderung nur praktische Bedeutung hat, wenn sie durchführbar ist, so verbindet sich eng mit dieser Erörterung die weitere, ob und wie das prinzipiell Gebotene praktisch sich verwirklichen lässt.

Wie diese prinzipielle Frage zu einem Ausflug in das etwas unwegsames Gebiet der theoretischen Finanzwissenschaft nöthigt, so muss andererseits weit in die Vergangenheit zurückgeschweift werden; denn ebenso wichtig, wie die Frage, wie es sein soll, ist die, wie es thatsächlich ist, und vielleicht auf keinem anderen Gebiete, wie hier, gilt der alte Satz, dass die Gegenwart nur als Ergebniss früherer Entwicklungsreihen richtig zu verstehen ist. Diese Erörterung der Vergangenheit muss aber auch da, wo die unmittelbare Beziehung auf die Gegenwart nicht vorhanden ist, um so gründlicher sich gestalten, als das geschichtliche Argument in den Erörterungen der Gegenwart eine nicht unbedeutende Rolle spielt. Es gilt daher die Betrachtung der vergangenen Zeiten so weit auszudehnen, dass sich erkennen lässt, ob die früheren Zustände aus Ursachen hervorgewachsen sind, die heute noch wirksam sind, oder aus Ursachen, die mit jenen Zeiten selbst geschwunden sind.

Endlich gesellt sich zu den erwähnten Fragen prinzipieller und geschichtlicher Art noch eine dritte, die dem Gebiet der Statistik im wesentlichen angehört. Es ist die so leicht sich aufdrängende und so schwer zu beantwortende Frage, welche finanziellen Ergebnisse bisher mit den Wasserstrassen erzielt worden sind?

Auf diese drei Fragen versuchen die im vorliegenden Bande vereinigten Abhandlungen eine wenigstens theilweise Antwort zu geben.

Die erste dieser Abhandlungen führt zurück zu den Anfängen des Binnenschiffahrtsabgabenwesens in Deutschland. Nur wer die kettenartig verknüpfte Entwicklung von Anfang an verfolgt, gewinnt in sie einen klaren Einblick. So weit daher die Darstellung, die Preussens Grenzen im wesentlichen nur dann überschreitet, wenn die Zeitverhältnisse oder andere Umstände es gebieten, auch ausholen muss, so ist sie doch — ihrer Veranlassung und ihrem Zweck entsprechend — mehr zusammenfassend, als erschöpfend. Für die in dem ersten ihrer vier Abschnitte behandelte Zeit vor dem 19. Jahrhundert, deren auch praktisch nicht ganz geringe Bedeutung zum grossen Theil auf der Kontrastwirkung beruht, bescheidet sie sich fast ganz damit, aus den Forschungen Anderer ein verständliches und möglichst geschlossenes Bild zu gewinnen, was manch-

mal — wie dem Verfasser bewusst ist — vom Standpunkt strenger geschichtlicher Forschung aus Bedenken hat. Für die Darstellung der neueren Zeit, insbesondere für die bisher noch nicht geschriebene Geschichte jener Bewegung, die zur Aufhebung aller Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen in Deutschland führte, sind auch (zum Theil in den Anmerkungen ausführlicher verwerthete) Materialien herangezogen worden, die bisher unbenutzt waren. Mit ihrer Hilfe rücken die praktischen Ergebnisse dieser Abhandlung — insbesondere auch was die Auslegung des Artikels 54 der Verfassung des Deutschen Reichs anlangt — in eine Beleuchtung, die mit verbreiteten Ansichten nicht ganz übereinstimmt.

Die zweite Abhandlung sucht die Beantwortung der vielumstrittenen theoretischen Frage des Binnenschiffahrtsabgabewesens auf eine etwas breitere und tiefer fundamentirte Grundlage zu stellen, als bei ihrer vielfachen bisherigen Behandlung regelmässig üblich ist. Von ganz allgemeinen Erwägungen aus wird dabei allmählich herabgestiegen zu den zahlreichen kleinen Streitpunkten, die mit der Tarifbildung im Binnenschiffahrtsabgabewesen verknüpft sind. Es werden die Fragen erörtert, ob ein Ladungstarif oder ein Tragfähigkeitstarif den Vorzug verdient, wie viele Tarifklassen einzurichten sind, ob eine Staffeltariffrung sich empfiehlt u. dergl. Bei dieser Erörterung, die auch auf die wichtigste Frage sich erstreckt, ob den natürlichen Wasserstrassen eine finanzpolitische Sonderstellung sich anweisen lässt, drängen eine Menge Inzidentpunkte oft nicht unwichtiger Art sich auf, deren gesonderte, oft nur andeutende Behandlung in den ausgedehnten Anmerkungen dieser Arbeit versucht wird.

Die dritte Abhandlung endlich führt in unser westliches Nachbarland. Die deutsche Binnenschiffahrtsstatistik hat nämlich ihr Ermittlungsgebiet nicht so weit ausgedehnt, dass sie eine Grundlage für die Beantwortung der Frage bietet, wieweit die Wasserstrassen bisher sich bezahlt gemacht haben. Das einzige Land, das nach Umfang und Güte ausreichende statistische Unterlagen für eine solche Untersuchung darbietet, ist Frankreich. Um dieser in der Hauptsache statistischen Untersuchung grössere Anschaulichkeit zu verleihen, ist sie, zumal da Frankreich so vielfach als Ideal auf dem Gebiete des Binnenschiffahrtswesens hingestellt wird, erweitert worden zu einer geschichtlichen Darstellung, die auf Grund der zugängigen zuverlässigsten Materialien unter finanziellem Gesichtspunkt die in der politischen Debatte so oft erwähnte und so selten richtig beurtheilte Entwicklung der französischen Wasserstrassen von ihren frühesten Anfängen bis zur Gegenwart verfolgt.

Diese drei hiermit in ihrem Inhalt kurz skizzirten Abhandlungen sind im Auftrage des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten

entstanden. Sie entsprechen nicht ganz den weiten ursprünglichen Zielen, die dem Verfasser gesteckt und von ihm selbst theilweise sogar noch weiter hinausgerückt wurden. Das erklärt sich aus sachlichen und persönlichen Gründen. Einmal ist das dem Verfasser zugewiesene Arbeitsfeld, wie bereits erwähnt wurde, ein solches, dass zwar viele Fragen eine Beantwortung erheischen, es für einen Einzelnen aber unmöglich ist, sie in absehbarer Zeit befriedigend zu beantworten. Das liegt nicht nur an der grossen Zersplitterung des kritisch erst zu sichtenden und zu prüfenden Materials, sondern vor allem an seiner ausserordentlichen Lückenhaftigkeit. Denn ist die Literatur schon wenig ergiebig, so versagt das Aktenstudium noch mehr. In geduldig stets erneuter Selbstüberwindung hat der Verfasser das umfangreiche, spröde Aktenmaterial, das insbesondere in den Ministerien der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen über die nicht immer anregenden Fragen des Binnenschiffahrtsabgabewesens sich findet, durchgearbeitet, wie ein Goldsucher immer wieder von der Hoffnung bethört, in der unabsehbaren unergiebigem Masse doch schliesslich noch Goldkörner zu finden, die die aufgewandte Mühe belohnen. Er hat in seiner Hoffnung sich getäuscht. Es liegt vielleicht in Besonderheiten des Geschäftsganges, insbesondere wohl darin, dass bis vor kurzem nicht weniger als drei Ministerien an der Bearbeitung der Fragen des Binnenschiffahrtsabgabewesens beteiligt waren, dass in keinem derselben ein ergiebiges lückenloses Material sich vorfindet. Wer die Schicksale einer einzelnen Wasserstrasse verfolgen will — und nur so dürften weitere Erfolge zu erzielen sein — wird versuchen müssen, aus den Akten der Regierungen und Provinzialsteuerektionen Informationen sich zu verschaffen. Das vermag aber nicht ein Einzelner für die ganze Monarchie; das kann nur mit Erfolg die organisirte Arbeit Vieler. Es ist zu hoffen, dass der Verein für Sozialpolitik, der erfreulicherweise an die Bearbeitung der wichtigen Fragen der Binnenschiffahrt in ihrem Wettbewerb mit den Eisenbahnen herangetreten ist, gerade in dieser Richtung seine Thätigkeit entfaltet.

Zu den vielerlei hier nur anzudeutenden sachlichen Momenten kommen persönliche. Der Verfasser hatte sich nämlich kaum eingearbeitet in das ihm gänzlich fremde Gebiet und der befriedigenden Gelegenheit reichlich sich zu erfreuen, seine wissenschaftlichen Studien durch immer ausgedehntere praktische Arbeiten in Verbindung mit wichtigen Tagesfragen zu bereichern, als der Ruf an ihn herantrat, der ostasiatischen Kommission gewerblicher Sachverständiger als wissenschaftlicher Sekretär sich anzuschliessen. Selbst eine weniger abenteuerlustige Seele hätte solchem Lockruf kaum widerstanden, und so war er dankbar, als der nöthige Urlaub gütigst ihm gewährt wurde. Als er jedoch nach fast zweijähriger

Unterbrechung unter sehr veränderten Verhältnissen die frühere Thätigkeit wieder aufnahm, da fühlte er sich doch der alten Liebe etwas entfremdet und schwer ward's ihm, den Blick, der gewohnt geworden war, hinaus auf die Weite des Weltmeers zu schweifen, zu bannen zwischen die engen Ufer der Binnenwasserstrassen, und das ward nicht leichter, als die Fragen des Binnenschiffahrtsabgabewesens im Kurse immer mehr unter Pari sanken, alle ostasiatischen Fragen aber zugleich immer mehr eine Hausse besonderer Art erlebten und damit der Verfasser persönlich immer tiefer in das Fangnetz des alten Grundsatzes von Angebot und Nachfrage verwickelt wurde. So wirkten auch persönliche Umstände mit, das ursprünglich allzuweite Programm einzuschnüren.

Der Verfasser musste sich schliesslich auf die Behandlung der erörterten drei, systematisch eng verknüpften Fragen in den nachfolgenden drei Abhandlungen beschränken. Die erste ist bereits vor seiner ostasiatischen Reise entstanden; sie ist, da sie in der Hast der Abreise fertiggestellt werden musste, noch überarbeitet, ohne dass jedoch in ihre sachliche Prüfung nochmals eingetreten werden konnte. Die beiden folgenden Arbeiten sind nach der ostasiatischen Reise angefertigt worden. Sie wurden bereits im Archiv für Eisenbahnwesen veröffentlicht. Alle drei Arbeiten stellen als blosse Versuche sich dar, die unter erschwerenden Umständen gemacht wurden; bei allen dreien wird daher auf besondere Nachsicht der Leser gerechnet; bei allen dreien ist der Verfasser befriedigt, wenn sie anregen zu umfassenderer und gründlicherer Bearbeitung der von ihm behandelten schwierigen Fragen.

Köln, am 1. Mai 1901, dem Tage der feierlichen Eröffnung der städtischen Handels-Hochschule.

Der Verfasser.

A.

Die Entwicklung des  
Binnenschiffahrtsabgabenwesens in Deutschland,  
insbesondere in Preussen.

## I.

### **Die Entwicklung des Binnenschiffahrtsabgabewesens in Deutschland bis zum Anfang des neunzehnten Jahrhunderts.**

Das deutsche Staatswesen der ersten Jahrhunderte der deutschen Geschichte ruhte auf anderen materiellen Grundlagen, als der moderne Staat. Eine Scheidung zwischen Privatwirtschaft und Staatswirtschaft war noch nicht durchgeführt. Die gesammte Wirtschaft des fränkischen Königs war noch nicht viel anderes, als eine erweiterte Familienwirtschaft. Ihre finanzielle Grundlage war der ausgedehnte Landbesitz; daneben kamen gelegentliche Leistungen vor, insbesondere Geschenke der Fürsten, Heerbanns- und Friedensgelder.<sup>1)</sup> Der so im Privatwirtschaftlichen aufgehende Staatshaushalt trug noch in allen wesentlichen Zügen den Charakter der Naturalwirtschaft; die Bedürfnisse des Königs und seiner Umgebung wurden aus eigenem Besitz und durch unmittelbare Leistungen der Volksgenossen, deren Thätigkeit anfangs überwiegend im öffentlichen Leben aufging, befriedigt und der König andererseits belohnte Verdienste durch Ueberweisungen eigener Einkünfte und eigener Güter. Die Ausgaben spielen daher noch keine nennenswerthe Rolle; sie kommen fast ausschliesslich vor in der Form von Geschenken an verdienstvolle oder gewinnenswerthe geistliche oder weltliche Reichsangehörige, an die Kirche, an fremde Könige und ihre Gesandten; „Ausgaben direkt für öffentliche Zwecke gab es so gut wie garnicht“.<sup>2)</sup> Da aber die Ausgaben noch geringe Bedeutung hatten, so konnte ein eigentliches fiskalisches Interesse noch wenig hervortreten. Der begrenzte Aufgabenkomplex des noch unentwickelten Staates und die Selbstthätigkeit der Staatsbürger liessen ein Bedürfniss nach Einnahmevermehrung um so weniger aufkommen, als die vorherrschende Naturalwirtschaft jede fiskalische Ausbeutung sehr erschwerte. Wirtschaftspolitische Gesichtspunkte konnten daher frei sich geltend machen, noch ungehemmt durch die Aengstlichkeit und Habsucht eines nimmersatten Fiskus.

Das sollte praktisch werden bei dem Bestandtheil der damaligen Finanzwirthschaft, der am wenigsten einen rein-privatwirthschaftlichen Charakter an sich trug. Das sind die fast auf allen Binnenhandelsstrassen sich entlang ziehenden Verkehrsabgaben, welche in diesem noch unentwickelten Staatswesen von erheblicher Bedeutung werden sollten. Denn während sonst alles, „was nicht mit der Handhabung des Rechts und Friedens daheim, der Vertretung und Vertheidigung des Volks und Landes nach Aussen zusammenhing“, sich in den Formen der privaten Familienwirthschaft abspielte, wurden sie der Anlass zu einer Thätigkeit, die — wie Waitz<sup>3)</sup> sich ausdrückt — nicht wohl anders als mit dem Namen Verwaltung belegt werden kann, zumal da der Sorge für die Beitreibung der verschiedenen Verkehrsabgaben als natürliches Korrelat die Sorge für die verschiedenartigen Verkehrsanstalten selbst, für Flüsse, Strassen, Brücken, Märkte und damit für Verkehr und Handel überhaupt sich anschloss.

An den Ursprung dieser Zölle genannten Abgaben im fränkischen Reiche knüpft sich eine lebhafte Kontroverse. Die Einen nämlich — unter ihnen neuerdings mit besonderem Nachdruck Dr. Sommerlad — erklären die Zollerhebung für eine aus dem germanischen Rechtsleben ausschliesslich geborene Einrichtung, für „einen Ausfluss des freien Eigenthums am Grund und Boden“; die Anderen — und an ihrer Spitze Georg Waitz — sind der Ansicht, dass die Zölle den Deutschen ursprünglich fremd gewesen, dass sie nur im Erbe der römischen Kaiser von den fränkischen Königen übernommen, dass sie nicht eine Pertinenz des freien Grundbesitzes, sondern ein reiner Ausfluss der königlichen Oberhoheit seien. Hier kann natürlich auf diesen Streit nicht eingegangen werden. Er dürfte aber auch von nicht so grossem sachlichen Interesse sein. Denn wenn man auch — wie vielleicht richtig ist — an einer Uebernahme der Institution der Verkehrszölle aus römischen Zeiten festhält, so muss man doch zugeben, dass, wie auch sonst Gewohnheiten des deutschen und römischen Volkes mit einander zu neuen Einrichtungen verschmolzen sind, so auch auf dem Gebiete des Zollwesens alsbald germanischer Geist die römische Form mit neuem Inhalt erfüllt hat; sagt doch auch Waitz, dass sich auch im Zollwesen „eine mehr selbständige Behandlung“ geltend gemacht habe, manches „ausgestaltet oder hinzugefügt“ worden sei. Diese umgestaltende Eigenart der germanischen Geistesrichtung ist oft charakterisirt worden.

Im Gegensatz zum Römerthum, wenigstens dem Römerthum im Höhepunkte seiner Entwicklung, war den Germanen — wie gesagt — die Grenzlinie zwischen Königsland und Staatsland, zwischen der Privatwirthschaft des Herrschers und der Staatswirthschaft, zwischen Privatrecht und

Staatsrecht überhaupt noch nicht ins Bewusstsein getreten. Im Zusammenhang mit diesen Anschauungen galt die enge Verkettung von Recht und Pflicht, die das Privatrecht beherrscht, auch als oberster Grundsatz des öffentlichen Rechtes. Eine Verpflichtung ohne entsprechende Befugnis erschien eines freien Mannes unwürdig. So war der Gedanke der Steuerpflicht in jeder Form dem germanischen Geiste fremd: „Steuer zahlen galt für ein Zeichen der Unfreiheit, Steuer fordern für Unrecht.“<sup>4)</sup> Diese Ansicht, die im Volke so allgemein und fest eingewurzelt war, dass sie auch in weit vorgeschrittener Zeit immer wieder hervorbricht, äussert sich anscheinend auch alsbald im germanischen Zollwesen.

Eine von Fiskalismus unbeeinträchtigte verkehrspolitische Grundrichtung und damit in engem Zusammenhang eine Verkettung von Rechten und Pflichten bei der Zollerhebung sind so die beiden principiellen Merkmale des Karolingischen Zollwesens geworden.

In einem grossen Gemeinwesen auf primitiver Kulturstufe ist vielleicht keine wirtschaftspolitische Aufgabe so dringend, wie die verkehrspolitische. Landwege und Wasserstrassen sind die beiden Verkehrswege, Zugvieh und Segelschiffahrt die einzigen Transportkräfte. Bei gutem Wetter sind ja manche Gegenden auch ohne künstliche Anlagen wegsam; wo aber ein schwieriges Gelände Kunstbauten nöthig machte, da fehlte es zu ihrer Herstellung in Deutschland bis in unser Jahrhundert hinein an Kapital und meist auch an technischem Können. Wo daher in unserm Vaterlande nicht Römerstrassen vorhanden waren, war der Transport zu Lande überaus mühsam und langwierig, für weite Entfernungen und schwerwiegende Güter so gut wie ausgeschlossen. Die Wasserstrassen, die eine natürliche glatte Fahrbahn und gleichzeitig in der lebendigen Kraft des Stromes und im Fluge des Windes eine Triebkraft stellten, so dass sie im Vergleich zum Landtransport vielfach eine Fahrtbeschleunigung, regelmässig eine quantitative Steigerung der Transportleistung gestatteten, gewannen unter diesen Verhältnissen ganz besondere Bedeutung. Das konnte dem hellblickenden Auge Karl's des Grossen nicht verborgen bleiben, zumal, da er selbst in seinem Leben rund 11 000 geographische Meilen reisend zurückgelegt hat.<sup>5)</sup> Kräftig suchte denn auch der selbst im Reisen so erfahrene Herrscher das Binnenschiffahrtswesen zu fördern; so ist es insbesondere von ihm bekannt, dass er aus militärischen und verkehrspolitischen Rücksichten bereits mit Energie die Verbindung von Rhein und Donau durch den Bau eines schiffbaren Grabens zwischen Rednitz und Altmühl erstrebte. Wer so selbst auf den Bau einer künstlichen Wasserstrasse bedacht war, der musste auch hohe Bedeutung den natürlichen Wasserstrassen zumessen, deren Werthschätzung schon dadurch zum Ausdruck kam, dass die schiffbaren Flüsse zu „des Reiches

Strassen“ erhoben, damit der Privatrechtssphäre entrückt und in weitgehendem Masse auch von der Territorialbildung ausgeschlossen waren.<sup>6)</sup> Und wer, wie Karl, den Grafen auftrag, für Herstellung und Erhaltung aller öffentlichen Strassen, Dämme, Brücken und für die Sicherung des Verkehrs auf ihnen zu sorgen,<sup>7)</sup> von dem darf auch angenommen werden, dass er es nicht völlig unterlassen hat, die in ihrer Bedeutung erkannte Binnenschifffahrt zu schützen und zu fördern. Es war aber von den im weiten Lande verstreuten grossen und kleinen Herren nicht zu erwarten, dass sie aus eigenen Mitteln die Kosten und Mühen einer Flussunterhaltung oder gar Flussverbesserung auf sich nehmen würden. Sie mussten einen Ersatz für ihre Aufwendungen erhalten, und ihr eigenes Interesse an der Flusserhaltung und Flussverbesserung musste möglichst geweckt werden. Dazu boten die von Rom wahrscheinlich überkommenen, doch jedenfalls bisher wenig entwickelten Flusszölle ein Mittel; und es ist nicht unwahrscheinlich, dass Karl der Grosse, der die Verleihung der mit dem Marktrecht verbundenen Zollerhebung — wie Inama-Sternegg sagt — als „Reizmittel zur Beförderung des inneren Verkehrslebens“ benutzte, zu demselben Zwecke sich bewusstermassen auch dieses Mittels bedient hat, also Flusszölle einführte und andern verlieh, um die Flussunterhaltung zu ermöglichen.

Wie so der finanzielle Charakter des Zollwesens zum Hebel einer rationellen Verkehrspolitik gemacht zu sein scheint, wie so den Zollerhebern gegenüber eine Verquickung von Recht und Pflicht dem Könige erwünscht erscheinen musste, so musste auch den Zollzahlern gegenüber eine enge Verkettung von Leistung und Gegenleistung geboten erscheinen.<sup>8)</sup> Nur dadurch liess sich der Zollpflichtige mit der Zollzahlung aussöhnen, dass er die Ueberzeugung gewann, dass seine Leistung im eigenen Interesse erfolge, ihm unmittelbar in der Beseitigung von Verkehrshemmnissen wieder zu gute komme. Solche Rücksicht auf die Zollzahler gebot, der Zollerhebung eine Grenze zu ziehen, sie nämlich in ihrem allgemeinen Umfang durch die Grösse der Leistungen des Zollerhebers bestimmen zu lassen. Im Einklang hiermit heben auch die Kapitularien wiederholt hervor, dass „die Zölle als Entgelt der Reisenden und Handeltreibenden für Dienste, die ihnen zu ihrem bequemeren Fortkommen geleistet werden, vor allem für die Instandhaltung der Wege, Brücken und sonstigen Kommunikationsmittel“ galten;<sup>9)</sup> insbesondere das Kapitulare vom Jahre 805 verbot alle „telonea nova seu iniusta, . . . in quibus nullum adiutorium itinerantibus praestatur.“

So erscheint es nicht unwahrscheinlich, dass in diesen frühen Zeiten aus verschiedenen Gesichtspunkten ein kausales Band zwischen Zollwesen und Wasserstrassenerhaltung geknüpft wurde. Eine solche Verkettung

der Zollerhebung mit einer Gegenleistung des Zollempfängers hätte allerdings den Verkehrszöllen der fränkischen Zeit, wenigstens im Prinzip, einen gebührenartigen Charakter aufgeprägt, und dieses dem Rechtsleben der Karolinger eigenthümliche Gebührenprinzip der römischen Rechtsanschauung war sicherlich durchaus fremd.<sup>10)</sup>

Wie diese allgemeine Gebührennatur, so charakterisirt zweitens die Art der Gebührenveranlagung das Karolingische Zollwesen. Im einzelnen sind wir zwar über die tarifarische Ausgestaltung jener Binnenschiffahrtsgebühren nicht mehr unterrichtet; im einzelnen werden auch vielerlei Verschiedenheiten bestanden haben. Einige durchgehende Eigenthümlichkeiten lassen sich in allgemeinen Zügen aber vielleicht auch heute noch erkennen. So scheint es — was auch aus allgemeinen Erwägungen anzunehmen sein dürfte —, dass die Zollabgaben nach der Art der Transportmittel ohne Berücksichtigung der Waarenart und insbesondere des Waarenwerthes bemessen wurden.<sup>11)</sup> Allerdings ist dieses in einer Beziehung einzuschränken. Es ist uns nämlich der für das ganze Zollwesen geltende eigenartige Grundsatz ausreichend bezeugt, dass der Zoll nur — wie man sich später ausdrückte — eine Abgabe vom feilen Kaufe ist, d. h. dass als zollpflichtig nur diejenigen Waaren angesehen wurden, die zum Verkauf bestimmt waren, also im wesentlichen nur Handelsgüter.<sup>12)</sup> Als nothwendige Konsequenzen aus diesem Grundsätze ergaben sich die als besondere Einzelvorschriften in den Quellen oft hervortretenden Zollbefreiungen für die folgenden Waarenkategorien:

1. für alle Waaren, die zum eigenen Gebrauche des Verfrachters bestimmt sind; im engen Zusammenhange damit
2. für alle Waaren, die auf der Hof- und Heerfahrt Befindliche mit sich führen;
3. für alle Waaren von Pilgern.<sup>13)</sup>

Liegt die in diesem Grundsätze gezogene Grenze der Zollerhebung eigentlich in den Waaren und zwar in einer äusserlich vielfach nicht festzustellenden Qualität derselben, so musste sie doch in der Praxis, wo man sie überhaupt innezuhalten suchte, zu einer Scheidung nach Personengruppen führen und zwar zu einer Befreiung der Grundherren und ausschliesslichen Zollpflichtigkeit der Kaufleute. Und darauf dürfte auch die gesetzgeberische Absicht gerichtet gewesen sein, die vielleicht in ihrem Kerne erst erkennbar wird, wenn man bedenkt, dass der Handel damals zum grossen Theil in Händen von Fremden lag, von Juden, Syrern, später Lombarden, Kawerzen u. a.<sup>14)</sup> In diesem Zusammenhang liesse sich gar in der Wirkung dieses alten Binnenzollwesens eine gewisse Aehnlichkeit mit dem erst nach einem Jahrtausend in Deutschland durchgeführten, die heimische Produktion schützenden Grenzzollwesen entdecken.

Das dritte charakteristische Merkmal des Karolingischen Zollwesens liegt in seiner straffen Regalität. Wenn auch der Ausdruck „Regal“ auf das Zollwesen erst in den Quellen des 12. Jahrhunderts angewendet wird,<sup>15)</sup> so hat doch inhaltlich das Zollwesen nie einen so ausgeprägten und ungeschmälerten Regalitätscharakter getragen, wie in der Zeit, als Karl der Grosse das Reichsszepter in seiner energischen Hand führte. Unter ihm war das Zollrecht thatsächlich wie rechtlich „ein ausschliesslich dem Könige zustehendes Reservatrecht“, und dieses Reservatrecht äusserte sich vor allem in drei Richtungen:

1. Jede Neuanlage von Zöllen, wie jede Aufhebung derselben, jede Verlegung einer alten Zollstätte, wie jede Erhöhung oder sonstige Veränderung eines bestehenden Zolles bedurfte der königlichen Genehmigung.
2. Der König war der Eigenthümer aller Zollstätten. Als solcher hatte er über die Zölle volles Gebrauchs- und Verfügungsrecht. Die Zolleinkünfte flossen daher in erster Linie ihm zu; doch war er befugt, sie ganz oder theilweise einem Untergebenen zu erblichem Besitz oder zu zeitweiser Nutzniessung zu übertragen, wie auch Zollbefreiungen beliebig zu gewähren.
3. Die Oberhoheit im Zollwesen fand endlich darin ihren Ausdruck, dass der König allein befugt war, das Zollwesen gesetzlich zu regeln, insbesondere zu bestimmen, von wem, wo, wofür und wie hoch Zollabgaben zu entrichten waren. Als Kehrseite entsprach dem, dass die Verordnungen des Königs mangels einer ausdrücklichen Beschränkung für alle Zölle gültige Normen aufstellten.<sup>16)</sup>

Diese drei Merkmale — der strenge Regalitätscharakter, das Gebührenprinzip, die Bezollung des Handelsumsatzes — geben dem Karolingischen Zollwesen in der That „das Gepräge einer zu Gunsten der Belebung des Verkehrs geübten Verwaltungspraxis“, das Inama-Sternegg<sup>17)</sup> im allgemeinen ihm nachrühmt.

\* \* \*

Das Zollwesen sollte dieses Gepräge einer zu Gunsten der Belebung des Verkehrs geübten Verwaltungspraxis nicht lange behalten. Immer krasser trat mit der Abnahme der Macht der Zentralgewalt in dem auf ganz anderen Grundlagen aufgebauten ostfränkischen Reich ein Gegensatz zwischen der Verwaltungspraxis und der alten Gesetzesmaxime hervor. Das Zollwesen nahm allmählich in einer Entwicklung, die uns hier mehr in ihrem Erfolg, als in ihrem Verlauf interessirt, von Grund aus einen veränderten, vielfach entgegengesetzten Charakter an.

Je mehr die Staatswirthschaft von der Privatwirthschaft des Königs sich sonderte, je weiter die Staatsthätigkeit vom Staatsbürgerthum sich loslöste, je mehr die Ausgaben wuchsen, die Einnahmen versiegten oder doch nicht gleichermassen zunahmen, umso mehr musste ein fiskalisches Interesse sich herausbilden und hervordrängen. Und dieses Bedürfniss nach neuen Einnahmequellen musste ebensowohl bei den Fürsten, Markgrafen und Grafen als beim Kaiser und König sich fühlbar machen.

In jedem fortschreitenden Staatswesen lässt der patriarchalische Zustand, dass alle staatlichen Leistungen aus der Selbstthätigkeit aller Volksgenossen hervorgehen, sich nicht lange aufrecht erhalten. Es tritt bald eine Differenzirung der Art ein, dass der grossen Anzahl der Empfänger staatlicher Leistungen ein kleiner Kreis derer, die sie herstellen, gegenübertritt. Diese Differenzirung bringt die staatswirthschaftliche Nothwendigkeit mit sich, die persönliche staatsbürgerliche Thätigkeit besonders zu entgelten, da sie nicht mehr allgemein Staatsbürgerpflicht ist und daher auch nicht mehr in sich selbst ihr Aequivalent trägt. Das gilt in erster Linie vom Kriegsdienste; sodann liegen hierin die Keime des zivilen Berufsbeamtenthums.

Es tritt also ein fortdauerndes Bedürfniss nach Einnahmevermehrung ein, das ebenso durch mancherlei Zufälligkeiten, wie mit dem zunehmenden Kulturfortschritt und der damit verbundenen Erweiterung der Staatsaufgaben noch ständig wächst. Dieses Bedürfniss musste um so fühlbarer werden, da die bisher fliessenden Einnahmequellen, statt anzuschwellen, abnahmen. Insbesondere der Landbesitz des Königs, allerdings durch glückliche Feldzüge vielfach ergänzt, war durch die Verschenkungen und Vergabungen stark erschöpft worden. Diese finanzielle Lage wurde geradezu verhängnissvoll verschärft mit dem seit dem 13. Jahrhundert sich vollziehenden Uebergang von der Naturalwirthschaft zur Geldwirthschaft, der die Naturalerträge des Domanialbesitzes in ihrer beherrschenden Stellung im bisherigen Staatshaushalt stark erschütterte. Es handelte sich hinfort nicht nur darum, neue Einnahmen, sondern auch Geldeinnahmen zu schaffen.

Es war — wie Nitzsch mit Recht sagt — für Deutschland im 12. und 13. Jahrhundert der Zeitpunkt eingetreten, wo „das Kaiserthum, rein vom volkwirthschaftlichen Standpunkte aus, die öffentliche Gewalt auf ein Geldsteuersystem hätte begründen müssen“. Zu einer solchen der allgemeinen volkwirthschaftlichen Umwandlung entsprechenden Modernisirung der finanziellen Grundlagen der Staatsverwaltung war die Zeit nicht reif, der König zu schwach, das Beamtenthum ungeeignet, das Volk unvorbereitet. Zu Neuschöpfungen war man ausser Stande; auf das Bestehende, Altüberkommene sah man sich angewiesen. Bei dem Mangel

eines ausgebildeten Steuerwesens boten sich daher neben der Veräusserung von Gütern, zur Bestreitung eines momentanen Bedarfs, wie zur dauernden Aufbringung von Geldmitteln, nur die Regalien und unter ihnen in erster Linie das Zollwesen dar. So schiebt sich als Uebergang von der alten Domänen- zur modernen Steuerwirthschaft eine Periode der Regalwirthschaft, wie Roscher sie genannt hat, ein.

Sollte aber diesem Zwecke das Zollwesen dienstbar gemacht werden, so musste es den geschilderten, wenigstens prinzipiell bisher festgehaltenen Charakter einer auf Belebung des Verkehrs gerichteten Verwaltungspraxis völlig einbüßen und im vollen Gegensatz dazu in beständig steigendem Masse eine reine Finanzmassregel werden, nur darauf gerichtet, den Verkehr so stark wie möglich auszubeuten. Und das ist thatsächlich die Entwicklung in den nächsten Jahrhunderten, ja hinein bis in unsere Zeit. Die Zollstätten werden, wie es so bezeichnend in den Quellen heisst, „loci fiscales, id est ad utilitatem imperii singulariter pertinentes“.<sup>18)</sup> Dieses Vordrängen des Fiskalismus im Verkehrsabgabewesen äussert sich nun in mannigfacher Weise.

Zunächst in einer ausserordentlichen Vermehrung der Zölle. Der König selbst schuf neue Zölle und auch hinter seinem Rücken, ohne seine rechtlich erforderliche Genehmigung, fanden zahlreiche Neuanlagen von Zöllen statt. Diese Vermehrung der Zollstätten wird einigermassen anschaulich, wenn man erfährt, dass am Rhein im 12. Jahrhundert nachweislich 19, im 13. Jahrhundert mindestens 44, im 15. Jahrhundert nicht weniger als 62 Zollstätten bestanden haben.<sup>19)</sup>

Hand in Hand mit der Anlegung neuer Zölle ging die Erhöhung bestehender. Auch sie erfolgte zum Theil auf Geheiss des Königs, in stärkerem Masse aber ohne sein Wissen und Wollen. Da diese Zollsteigerungen eben in ausgedehntem Masse heimlich vorgenommen wurden, so ist es schwer, ein ziffermässiges Bild von ihnen zu gewinnen; weniger aus Zollbestimmungen und Tarifen der Zollerheber, als aus den beständig wachsenden Klagen der Zollpflichtigen sind wir über sie unterrichtet. Aber einzelne Zahlen, die wenigstens eine andeutende Vorstellung des damaligen Zustandes geben, sind uns doch erhalten. So scheint beispielsweise am Rhein im 14. Jahrhundert, wo also etwa 60 Rheinzollstätten bestanden, der Durchschnittszoll für das Fuder Wein, das zeitweise und stellenweise augenscheinlich für die ganze Zollerhebung am Rheine als Wertheinheit gedient hat,<sup>20)</sup> 12 Turnosen<sup>21)</sup> betragen zu haben, was Sommerlad<sup>22)</sup> einem Werthzoll von  $6,25 \frac{0}{100}$  gleich setzt. Für dieselbe Zeit wird der Rheinzoll zwischen Bingen und Koblenz — was die Höhe der Zölle im allgemeinen wohl richtiger kennzeichnet — von Lamprecht<sup>23)</sup> auf  $66,72 \frac{0}{100}$ , von Mone<sup>24)</sup> auf Grund derselben Zahlen auf  $53\frac{1}{3} \frac{0}{100}$  des verzollten Werthes berechnet.

Einen gewissen Aufschluss darüber, zu wie ergiebigen Finanzquellen die Zölle im Mittelalter entwickelt wurden, giebt auch beispielsweise die uns urkundlich überlieferte Thatsache, dass Pfalzgraf Ruprecht am 10. August 1399 den Kaiserswerther Rheinzoll, der allerdings wohl der einträglichste Rheinzoll im 14. und 15. Jahrhundert gewesen ist, „bei der Vermählung seiner Tochter Agnes mit Adolf von Cleve-Mark diesem zur Hälfte für 25 593,5 Gulden als Mitgift gegeben, zur anderen Hälfte gegen 32 000 Gulden verpfändet hat“. <sup>25)</sup> Nach einer uns erhaltenen Zollrechnung haben ferner die Einnahmen in dem Rechnungsjahre 1464/65 in Oberlahnstein, dessen Jahresgüterverkehr Lamprecht <sup>26)</sup> auf 600 000—700 000 Gulden verzollte Werthe für die damalige Zeit berechnet hat, 15 277 Gulden, 19 Weisspfennige und 2,5 Heller betragen. <sup>27)</sup> Endlich gewährt auch einen Einblick in die damals über das Rheinzollwesen herrschende Meinung der Umstand, dass ein Dichter im 15. Jahrhundert seine Wünsche in dem Ausrufe zusammenfasste:

hett ich den zol an dem Rein,  
wer mecht mir gelich sein? <sup>28)</sup>

Im Gefolge der Neuanlagen und Erhöhungen der Zölle kamen auch vielerlei Missstände anderer Art. Neben Verletzungen der bestehenden Zollvorschriften durch die Zollherren traten willkürliche Ausschreitungen und Erpressungen der untergeordneten Zollbeamten, die nicht nur durch Verlangsamung der Zollerhebung den Schiffer schwer schädigen konnten, sondern vielfach, insbesondere dort, wo die erwähnte sogenannte Turnosenrechnung bestand, durch die Schätzung der Waaren auf die Bestimmung des zu erhebenden Abgabebetrages einen grossen Einfluss besaßen. <sup>29)</sup> Zu der immer unerträglicher werdenden finanziellen Belastung gesellten sich ferner mannigfache betriebsstörende Massnahmen, welche den Verkehr auf bestimmte Verkehrswege leiten und damit bestimmten Zollstätten tributär machen sollten. Dahin gehören zum Beispiel gewaltsame Wegsperrungen, gegen die bereits Karl der Grosse in dem berühmten Kapitular vom Jahre 805 einzuschreiten sich veranlasst sah; dahin gehört in späterer Zeit insbesondere die systematische Vernachlässigung vieler mit Wasserstrassen konkurrierender Landstrassen. Die Ueberlastung der Flüsse mit Zöllen erweckte nämlich naturgemäss ein sich steigerndes Bestreben nach Zollumgehung; zahlreiche Waarentransporte wurden zeitweise auf die unwegsamen Landstrassen gedrängt. Die Folge war jedoch, dass die Zollherren, um ihre Einkünfte nicht geschmälert zu sehen, dieser Umgehung durch „Wehrzölle“ und, soweit es noch möglich war, durch weitergehende Vernachlässigung der Wege entgegenwirkten. Im Jahre 1408 vereinigten sich die Kurfürsten, durch solche „Wehrzölle“ die Fluss- und Landzölle gleichzustellen und so die Abdrängung des Verkehrs von dem

Wasserweg auf die Landstrasse zu verhindern.<sup>30)</sup> So wirkte die Konkurrenz von Land- und Wasserstrasse im ganzen wiederum nur zollsteigernd.

Es war also das Zollwesen in der Zeit vom 9. bis zum Ende des 14. Jahrhunderts, zumal da die Reichsgewalt ihren mächtigen, allseitigen Einfluss, den sie unter Karl dem Grossen übte, nicht aufrecht zu erhalten wusste, vielmehr die Kaiser durch ihre italienische Politik und insbesondere ihre Streitigkeiten mit der Kurie von den deutschen Angelegenheiten abgezogen, vielfach vom deutschen Boden fern gehalten wurden, im schlimmsten Masse fiskalisch geworden. Und wenn auch eine theils verschuldete, grösstentheils jedoch unverschuldete Finanznoth in Verbindung mit einem unentwickelten Finanzwesen, das jeder Dehnbarkeit und damit auch Widerstandsfähigkeit entbehrte, einen zwingenden Anlass zur finanziellen Verwerthung der Zölle bot, so erscheint es uns heute nicht nur begreiflich, sondern trotz aller Schroffheit nicht einmal ganz unberechtigt, wenn der Engländer Thomas Wikes, der im Jahre 1260 im Gefolge Richards von Cornvallis nach Deutschland kam, von der „furiosa Teutonicorum insania“ sprach, weil sie „acquirende pecunie seu potius extorquende tam avide, quod pro ea congerenda nullum genus facinoris exhorrescat, . . . . . insolita et prorsus intolerabilia pacagia, que vulgo thelonea nuncupantur, nec dei timore nec regis reverentia coerciti, singuli singulariter extorquebant.“<sup>31)</sup>

Aus diesen Ausführungen geht schon hervor, dass diese mittelalterlichen Finanzzölle die drei Merkmale, die wir im Karolingischen Zollwesen erkennen zu können glaubten, sich nicht bewahrt haben.

Das Vordrängen des fiskalischen Interesses musste das Gebührenprinzip beseitigen. Das war umsomehr der Fall, als dem Streben nach möglichst vielen Einnahmen ein solches nach möglichst geringen Ausgaben entsprach. Der fiskalischen Ausbeutung tritt daher als Korrelat eine fortschreitende Vernachlässigung der Wasserstrasse zur Seite. Kaum soviel ward aufgewandt, als im Interesse der Zolleinnahmen selbst nöthig schien; nur das Versiegen des Verkehrs sollte vermieden werden. Vielleicht aber trifft der Satz, dass Stillstand Rückschritt ist, auf keinem Gebiete in so hohem Masse zu, wie auf dem der Flussverwaltung und des Wasserbaus. Als Erfolg dieser Jahrhunderte hindurch befolgten Wirthschaftspolitik sehen wir daher überall eine zunehmende Verschlechterung des Wasserstrassenwesens.

Diese durch das fiskalische Interesse bewirkte Divergenz von Leistung und Gegenleistung im Verkehrsabgabewesen wird noch äusserlich gefördert durch die zahllosen, am Rhein im 14. Jahrhundert ihren Höhepunkt erreichenden Zollverpfändungen, zu denen ebenfalls die Geldnoth den

König, sowie die mit Zöllen belehnten grossen Gebietsherren und im geringeren Masse auch die kleinen Zollherren trieb.<sup>32)</sup> Sie durchschnitten gewissermassen das durch das Gebührenprinzip geknüpfte Band zwischen dem finanzpolitischen Zollwesen und der wirthschaftspolitischen Verkehrsverwaltung auch äusserlich. Denn sie nahmen dem Gebietsherrn den Ansporn zu Verkehrsverbesserungen, den die Aussicht auf erhöhte Zolleinnahmen in Verbindung mit der Förderung der Wohlfahrt des eigenen Landes bietet, und schufen bei dem oft landfremden Zollempfänger kein äquivalentes materielles Interesse an der Erleichterung des Verkehrs und dem Wohlergehen des Landes.

So verschwindet das alte Gebührenprinzip aus dem deutschen Zollwesen. An Versuchen, es zu wahren und wieder herzustellen und der wachsenden Entartung entgegenzutreten, hat es zwar nicht gefehlt. Diese Abhilfeversuche sind sämmtlich durch eine Beziehung auf die Vergangenheit gekennzeichnet. Schon die Kapitularien mahnen, dass die „antiqua consuetudo“ gewahrt werde, und seitdem wiederholen sich die Mahnungen, nur „antiqua thelonea“ zu erheben, immer von neuem. Regelmässig gilt die Zeit der Zollbegründung als ausschlaggebendes Moment in der Unterscheidung von gerechten und ungerechten Zöllen, und zwar pflegte meistens die Grenze zwischen beiden ganz genau durch ein bestimmtes Normaljahr allgemein fixirt zu werden, sodass diejenigen Zölle, deren Anlage vor diesen Zeitpunkt fiel, als rechtmässig und unantastbar galten, diejenigen dagegen, welche nach demselben eingeführt waren, der Präsomption der Rechtmässigkeit entbehrten und nur dann beibehalten werden sollten, wenn urkundlich ihre gesetzmässige Begründung nachgewiesen wurde.

Auf diese alte, in die Merovingerzeit zurückreichende Praxis griffen die Hohenstaufen mit Energie zurück. Insbesondere Friedrich II. setzte ganz nach alter Weise in der Landfriedensordnung vom Jahre 1234, in der er eindringlich die Fürsten ermahnte, dass sie zugleich mit den Zolleinnahmen die Sorge für die Unterhaltung und Sicherung der bezollten Verkehrsstrassen übernommen hätten, das Todesjahr Friedrichs I. (1190) als Normaljahr im angedeuteten Sinne fest.<sup>33)</sup> Freilich vermochte er diese Anordnung nicht in dem Sinne, in dem sie getroffen war, durchzuführen. Er rückte sogar im folgenden Jahre das kaum bestimmte Normaljahr bis zum Todesjahre Heinrichs VI. (1197) hinaus. Und ebenso folgte unter seinen nicht so kraftvollen Nachfolgern einer jeden neuen Aufstellung des Normaljahres auch alsbald eine Verschiebung. Als auch Albrechts I. energischer und hoffnungsvoller Versuch,<sup>34)</sup> den willkürlichen Entartungen des Zollwesens Halt zu gebieten, sich nicht von Dauer erwies, da hörte man zwar mit der alten Praxis der Festsetzung von Normaljahren noch nicht auf, doch war sie zu einer inhaltslosen Form geworden. Wie die

einander drängenden Verschiebungen schon die geringe Bedeutung dieser Bestimmungen bewiesen, so schloss die kurze Frist zwischen Bestimmungsjahr und Normaljahr selbst theoretisch jede grössere Tragweite derselben aus.

Das Kaiserthum war nicht kraftvoll genug, der Zügellosigkeit im Zollwesen Schranken zu ziehen, das prinzipiell noch immer betonte Gebührenprinzip thatsächlich wieder mehr zur Herrschaft zu bringen. Seine fast ununterbrochenen Fehden mit der Kirche und mit den Fürsten machten jede zielbewusste, ausdauernde Wirthschaftspolitik, wie sie hier allein helfen konnte, unmöglich. Selbst so willensstarke Herrscher, wie Friedrich II., der sich im grossen Landfriedensgesetze von 1235 der Regelung der Zollverhältnisse mit so klarem Verständniss unterzog, und wie Albrecht I., der „in umfassender und radikaler Weise die Zollverhältnisse zu regeln suchte“, konnten keine Besserung erzielen; der Streit mit der Kurie einerseits, die Kürze der Regierungszeit andererseits verhinderten dem kraftvollen Willen entsprechende Erfolge.

Da die Zentralgewalt sich machtlos erwies, so war es begreiflich, dass die unmittelbar Geschädigten selber — und das war zumeist das städtische Bürgerthum — einen Versuch der Abhilfe machten. Einen solchen Selbsthilfeversuch grossen Stiles in der Zeit des schlimmsten Niedergangs des deutschen Kaiserthums stellt der im Jahre 1254 begründete Rheinische Städtebund dar. Er wurde, wie der § 2 seiner Gründungsurkunde beweist, ausdrücklich geschlossen, um den Zollungerechtigkeiten entgegenzutreten, und ist nach den Worten seines Geschichtsschreibers, Weizsäcker, wesentlich die „praktische Wiederholung“ der Zollgesetze Friedrichs II. vom Jahre 1235. Doch auch dieser Bund sollte bekanntlich nach kurzer Wirksamkeit scheitern. Sein dauernder Erfolg war nur der, dass er ein Vorbild blieb für alle ähnlichen Bündnisse. Diese Nachfolger sind die zahllosen Landfriedensbünde, die hinfort insbesondere zur Entlastung des Rheinverkehrs geschlossen wurden. Sie theilten das Loos ihres Vorbildes. Sie vermochten nicht, eine dauernde Verbesserung zu erzielen, gar das alte Gebührenprinzip zu rehabilitiren; ja, sie resultirten sogar vielfach in einer neuen Verkehrsbelastung, indem sie den bisher bestehenden Zöllen noch die Landfriedenszölle, welche die Kosten dieser Bündnisse aufbringen sollten, anreichten.<sup>35)</sup>

Alle Abhilfeversuche änderten so nichts an der Thatsache, dass das Gebührenprinzip im deutschen Zollwesen keine praktische Rolle mehr spielte. Nur die Erinnerung an dasselbe erhielt sich gewissermassen im öffentlichen Gewissen, und in Gesetzen und Verordnungen figurirte es noch lange nach wie vor. Aber wenn auch noch Karl IV. im Jahre 1371 bei der Stiftung des Rheinzolls auf dem Homberger Werder den Grafen

Johann von Moers ermahnt, „daz er die strazze durch seine herrschafft zu Murse in gemache und friede der kauflewte und anderer lewte, die dordurch wandern, befriden und gesichern muge“, wenn auch fünf Jahre später als Zweck des Nimwegener Rheinzolles bezeichnet wird: „zu machen fade in seinen landen und die straisen zu befriden“, wenn endlich im Jahre 1392 auch als Gegenleistung für den Ruhrorter Rheinzoll die Pflicht, dem Kaufmann auf dem Strome zu „helfen, freien und beschirmen“ hervorgehoben wird,<sup>36)</sup> im allgemeinen und in Wirklichkeit hatte das Gebührenprinzip im deutschen Zollwesen mindestens seit dem 11. Jahrhundert keine praktische Bedeutung mehr.

Und ebenso wie das Gebührenprinzip musste auch der Grundsatz der ausschliesslichen Bezollung des feilen Kaufs, wie die bisherige Schilderung bereits ergibt, praktische Geltung verlieren. Mit dem allgemeinen Streben nach möglichster Ausbeutung ist die Beachtung einer solchen subtilen Unterscheidung auf die Dauer schwer zu vereinigen. Wenn man nicht unmittelbar den alten Grundsatz ignorirte, so wurde er anscheinend dadurch praktisch beseitigt, dass man zur Feststellung der eigenen Güter so umständliche und feierliche Beweisvorschriften<sup>37)</sup> erliess, dass der durch die eventuelle Zollbefreiung eintretende Geldgewinn durch den Zeitverlust und die sonstigen Unannehmlichkeiten dem Schiffer reichlich kompensirt erscheinen musste. Während uns die Urkunden der Karolingerzeit eine zu bestimmte Sprache zu führen scheinen, um überhaupt daran zu zweifeln, ob der erwähnte Bezollungsgrundsatz auch jemals allgemeine und nicht nur spezielle Bedeutung für die Marktzölle gehabt habe, ist doch zuzugeben, dass in nachkarolingischer Zeit „die zahlreichen, als besondere Vergünstigungen ertheilten Zollbefreiungen auf die zum Privatgebrauch bestimmten Gegenstände beweisen, dass keineswegs allein vom Kauf und Verkauf Zölle erhoben wurden“<sup>38)</sup>

Auch sonst vollzog sich in dieser Periode, insbesondere im 12. und 13. Jahrhundert, eine Umwandlung im Tarifwesen. Sie lässt sich als Uebergang von der primitiven Einfachheit zu fortschreitender Spezialisierung, ja vielleicht im letzten Grunde als ein Uebergang vom Schiffszoll zum Schiffsladungszoll, und zwar meist nach dem Werthe der geladenen Güter, bezeichnen. Zunächst schiebt sich ein „Zwischenstadium“ ein. An die Stelle des anscheinend ursprünglich für jedes Fahrzeug festgesetzten starren Einheitssatzes tritt, im Gefolge einer entwickelteren Schiffstechnik, eine genauere Unterscheidung der Schiffe nach ihrer Grösse, wie sie uns besonders aus dem Elbzolltarif vom Jahre 1136 bekannt ist.<sup>39)</sup> Sodann aber sind uns aus dem 12. und insbesondere 13. Jahrhundert mehrere grössere Tarife bekannt, „in denen die Festsetzung der Zollsätze nach Waarengattungen durchgeführt ist.“<sup>40)</sup> Ganz besonders charakterisirt

diesen Uebergang die Abgabebemessung auf Grund der bereits oben erwähnten „Turnosenrechnung“, die einen merkwürdigen Versuch der Anpassung des einzelnen Abgabensatzes an den Waarenwerth darstellt. Auch weitere Spezialisirungen oft eigenthümlicher Art, insbesondere die verschiedene Zollbehandlung der Bergfahrt und Thalfahrt, kamen vor.<sup>41)</sup>

Endlich wird auch der strenge Regalitätscharakter in dieser Periode, wenn auch nicht eingebüsst, so doch stark erschüttert. Diese Schmälerung des königlichen Reservatrechts steht im Zusammenhang mit der grossen Wandlung, welche sich im 13. und 14. Jahrhundert in der staatsrechtlichen Stellung der deutschen Fürsten vollzogen hat. Die Herzöge, Markgrafen und Grafen waren unter dem Einfluss des Lehnrechts aus absetzbaren Reichsbeamten zu Landesherrn geworden, die auf Grund privaten Rechtstitels einen selbständigen Anspruch auf ihr Amt behaupteten, und sie wussten den im Grafenamte liegenden Kern ihrer landesherrlichen Befugnisse, für deren Umfang die unmittelbare Macht des Königs sich abschwächte in eine blosser Lehnsherrlichkeit, in der Folgezeit noch dadurch zu erhöhen, dass sie eine Anzahl von Reichshoheitsrechten, die ursprünglich ausserhalb der Sphäre der Amtsbefugnisse eines Grafen lagen, „theils durch ausdrückliche von der Krone ertheilte Privilegien, theils auf usurpatorischem Wege durch thatsächliche Uebung“ in ihren Besitz brachten.<sup>42)</sup>

Zu diesen Reichshoheitsrechten gehörte auch das Zollregal und Stromregal. Wenn auch die Ansicht<sup>43)</sup>, dass bereits im Jahre 1220 durch die *Confoederatio cum principibus ecclesiasticis* das alte königliche Zollregal aufgehoben sei, als unhaltbar nachgewiesen ist, so hat doch der Kaiser in diesem Abkommen den geistlichen Fürsten die wahrscheinlich schon vorher den weltlichen Fürsten gegebene Zusage gemacht, keine Neuanlage von Zöllen gegen den Widerspruch des betreffenden Landesherrn vorzunehmen.<sup>44)</sup> War damit das bisher unbeschränkte königliche Recht der Zollanlage im Reiche allerdings so gut wie aufgehoben, so war damit doch das alte Regalienrecht nicht ganz beseitigt worden; denn abgesehen davon, dass es bei Gelegenheit von Hoftagen völlig wieder auflebte und dass das Recht der Anlage neuer Zölle und der Erhöhung bestehender den Landesfürsten keineswegs zustand, so äusserte es sich auch nach wie vor in dem obersten Aufsichtsrecht in Zollsachen und der höchsten Entscheidungsbefugnisse in Zollstreitfragen. Auch mit der Goldenen Bulle Karls IV. vom Jahre 1356 erlosch das königliche Zollregal noch nicht. Allerdings wird in dem 9. Kapitel dieses Staatsgrundgesetzes, neben dem Regal der Bergwerke, der Salinen, des Judenschutzes, auch das der herkömmlichen Zölle den Kurfürsten überwiesen; es ist jedoch überzeugend ausgeführt worden<sup>45)</sup>, dass auch jetzt noch nur für diejenigen Zölle, welche innerhalb der kurfürstlichen Gebiete

bisher in gesetzlicher Weise, d. h. gewohnheitsmässig erhoben waren, aus dem alten Zollregal des Königs ein solches der Kurfürsten geworden ist, dass die Kurfürsten aber offenbar nicht mit dem Recht ausgestattet sind, „beliebig nach eigenem Gutdünken mit dem durch die Gewohnheit überlieferten Zollbestande irgendwelche Aenderungen vorzunehmen, sei es, dass sie alte Zollbeträge erhöhen oder den alten Zollbestand durch Anlage ganz neuer Zölle vermehren wollten“.

Doch auch diesen Rest des alten Zollregals vermöchte der König nicht wirksam festzuhalten. Das mit der Befestigung der Territorialgewalt wachsende Bedürfniss nach Einnahmen und die im Kampf mit den Ständen erzeugte Vorliebe für Einnahmen, welche nicht an ständische Zustimmung gebunden waren, drängte die Landesherrn dazu, auf jede Weise der Regalien, die als freie Reservatrechte jeder ständischen Einwirkung entzückt galten, sich zu bemächtigen<sup>46)</sup> und so insbesondere auch in den vollen Besitz der ausgiebigen Finanzquelle des Zoll- und Wasserregals sich zu setzen. „Und es ist — wie Schmoller<sup>47)</sup> sagt — vielleicht kein Zufall, dass die zwei Territorien, welche die Träger aller späteren deutschen Geschichte wurden, Oesterreich und Brandenburg, am frühesten die unbedingte landesherrliche Selbständigkeit im Zollwesen gegenüber dem Reich und den anderen Kurfürsten behaupteten.“ Zunächst usurpirten sie diese Selbständigkeit; in Oesterreich walteten die Herzöge bereits seit dem 13. Jahrhundert ohne Rücksicht auf die Reichsgesetze und das Regalrecht des Königs, und ebenso bekundeten die Markgrafen von Brandenburg seit dem 14. Jahrhundert eine zunehmende Unabhängigkeit im Zollwesen. Der thatsächliche Zustand fand jedoch bald auch rechtliche Sanktion. Im Jahre 1453 verlieh Kaiser Friedrich III. seinem Stammhause das Privilegium voller Zollunabhängigkeit, und drei Jahre darauf ertheilte er dem Kurfürsten Friedrich von Brandenburg als Belohnung für dem Kaiser treu geleistete Dienste die auch später noch bestätigte urkundliche Erlaubniss, „dass sie in ihren Landen, wo sie die jetzt haben, oder hinfüro überkommen, ihre Zölle, die sie jetzo daselbst haben, nach ihrem Gefallen erhöhen, die überlegen (= verlegen) und auch in denselben ihren Landen, wo, wann und wie sie das verlust, Zölle von neuem anzusetzen, und auch auf Wein, Bier und anders, das man in ihren Landen gebrauchet, und durch ihre Lande führet, Auflagen nach ihrem Gefallen machen und nehmen mögen, von Allermänniglich ungehindert.“<sup>48)</sup>

Anfangs standen die Territorialherren, auch trotz solcher Privilegien, den Zollanmassungen der Städte allerdings meist ohnmächtig gegenüber. Da aber auch sie zunächst nur das finanzielle Interesse beherrschte, so empfanden sie kaum den Druck der Lage, ja erhöhten noch die Zollbefugnisse der Städte, wenn nur ihr Geldbeutel dabei zu seinem Rechte

kam. Das erklärte sich daraus, dass es bei der Unzuverlässigkeit und Unkontrollierbarkeit des damaligen Beamtenthums fast ausgeschlossen war, dass die Territorialherren ihre Zölle in eigener Regie ausbeuteten. Es empfahl sich daher die indirekte Ausbeutung und zwar, je nachdem das fiskalische Bedürfniss als Aequivalent eine hohe einmalige Leistung oder dauernde, wenn auch niedrigere Renten erheischte, durch Vergebung oder durch Verpfändung. Im Zeitalter des aufblühenden deutschen Städtewesens waren aber am leistungsfähigsten, wirtschaftlich am vorgeschrittensten und zum Erwerbe von Zöllen am geeignetsten die Städte. Wie sie bereits in der Periode des rechtlich noch ungeschmälerten königlichen Zollregals durch Verleihung und Verpfändung zahlreiche Zölle in ihre Hände gebracht hatten, so gingen sie jetzt, als die höhere Kultur, die Fortschritte im Verkehrswesen und im Zusammenhang damit die zunehmende Konkurrenz der Nachbarstädte unter einander die Städte auf die Bahn einer egoistischen Stadtwirtschaftspolitik trieben, bewusstermassen darauf aus, alle Regalien in der Stadt und auf den Strömen und Wegen in der Nachbarschaft zu erwerben. Und dieses Ziel ist in weitgehendstem Masse auf rechtlichem oder thatsächlichem Wege erreicht worden. Es beginnt so mit der Entwicklung der deutschen Städte für das deutsche Zollwesen eine Periode der Atomisirung und Lokalisirung, wie sie sich ja auch auf anderen Wirthschaftsgebieten, besonders verhängnissvoll im deutschen Münzwesen geltend gemacht hat. Und wenn auch hier das territoriale, dort noch das königliche Zollregal rechtlich unberührt blieb, so schalteten und walteten die Städte doch um so selbständiger über die Regalien, je mehr äussere und innere Kämpfe die Stellung der Territorialherren gefährdeten, den König fesselten.

Unter dem Einfluss der städtischen Wirthschaftspolitik wurde aber das ehemalige alte königliche Zollwesen wesentlich umgestaltet, indem wieder das wirtschaftliche Interesse sich neben dem finanzpolitischen im Zollwesen mindestens ebenbürtige Achtung erzwang. Weil aber dieses wirtschaftspolitische Interesse der Egoismus der einzelnen Stadt war, so verschaffte es sich nicht dadurch Geltung, dass es allgemein den fiskalischen Charakter des Zollwesens zu beseitigen suchte, sondern dadurch, dass es die Zölle und unter ihnen insbesondere die wichtigsten, die Wasserzölle, zu Kampfmitteln im lokalen wirtschaftlichen Interessenkonflikt ausbildete. War bisher bei den Verkehrsabgaben der Finanzzollcharakter mit wachsender Einseitigkeit in den Vordergrund getreten, so machte jetzt zuerst der Schutzzollcharakter, vielfach mit rücksichtsloser Ausschliesslichkeit, sich geltend. Jede einzelne Stadt, von jeher von einem krassen Stadtegoismus beherrscht, sah in dem Zollwesen und den mancherlei mit ihm in Verbindung stehenden Einrichtungen nur die

Mittel, ihre privilegierte Sonderstellung weiter auszubilden, sich Begünstigungen zu erwerben und die Konkurrenten zu schädigen. So wurden die lokalen Schutzzölle zugleich Differentialzölle künstlichster Art. Es konnte dabei nicht ausbleiben, dass die lokale Handelspolitik vielfach in die schlimmste Krähwinkelpolitik ausartete, wie sie vor allem aus der verbreiteten Ansicht hervorzunehmen war, dass die Bürgerschaft an den Wagen, Pferden und Fuhrleuten, welche mit der Landfracht kämen, viel mehr gewänne, als an den paar Schiffern, die, auf ihren Schiffen lebend, ihre Lebensmittel bei sich führten.<sup>49)</sup>

Das Ergebniss dieser Entwicklung war, „dass jede, jedenfalls jede grössere über 4- bis 5 000 Einwohner hinauswachsende Stadt ein handelspolitisches System für sich darstellte, das trotz Hansabund, trotz Städtevereinigung und territorialem Zusammenschluss, von der Ausbildung der territorialen Zollsysteme nichts wissen wollte.“<sup>50)</sup>

\* \* \*

Doch als die Territorialherren in der gefahrvollen Zwischenstellung zwischen dem Könige einerseits und den mächtigen Städten andererseits ihre Landesherrlichkeit gefestigt hatten, da musste ihr Streben sich auch auf den inneren wirtschaftlichen Ausbau ihrer Landesherrschaft richten. Da für sie die Landeseingeborenen und Landesinteressen, nicht bloss die Stadtbürger- und Lokalinteressen im Vordergrund standen, so drängte die Territorialregierung aus dem Wirrwarr der lokalen Kämpfe Aller gegen Alle hinaus zur Schaffung weitsichtiger, Land und Stadt zusammenfassender Interessenkoalitionen. Was die Stadt für den kleinen Kreis ihrer Bürger erstrebt hatte, das sollte jetzt mit derselben selbstbewussten Kraft für ein ganzes Territorium erstrebt werden. Es galt, den alten starren Stadtegoismus zu zähmen und ihn gleichzeitig auf das Territorium zu übertragen und so, unter Befreiung der wirtschaftlichen Bewegung und vermittelnder Ordnung der entgegengesetzten Interessen im Innern, den Interessenkampf nach Aussen mit den vereinten Mitteln der von den Städten ausgebildeten Handelspolitik im weiteren territorialen Rahmen fortzusetzen, wie es in den von einer glücklicheren Entwicklung begünstigten Nachbarstaaten bereits der Fall war. Und das galt es umso mehr, als die fortschreitende Kultur und der aufstrebende Handel die engen Maschen des bisherigen Lokalverkehrs weitete und Konkurrenzverhältnisse nicht mehr ausschliesslich mit Nachbarstädten, sondern auch mit entfernteren Handelsplätzen fühlbar werden liess.

Das Erwachen einer solchen merkantilistischen Territorialpolitik führte aber gleichzeitig zu einem Kampfe der Landesherrn gegen die Städte

innerhalb des Territoriums und zu einem Kampfe der verschiedenen Territorien unter einander.

Nur unter weiser Beachtung der alten politischen Maxime: *divide et impera* war den Städten gegenüber ein Erfolg zu erzielen. Die lokalen Handelsinteressen der grössten Handelsstädte waren zu mächtig, als dass die Landesherren gegen sie viel hätten ausrichten können; und eben ihre überlegene Machtstellung gab ihnen auch einen gewissen Anspruch auf vorzugsweise Berücksichtigung innerhalb der territorialen Wirthschaftspolitik. Aus diesem doppelten Grunde machten die Fürsten — wenigstens anfangs — die Interessen ihrer grössten Handelsplätze zu den ihrigen, so dass — wie Klöden hervorhebt — die Händel dieser Städte hinfort die ganzen Lande in feindliche, ja fast kriegerische Stimmung versetzten; sie beschränkten sich zunächst darauf, mit dem lokalen Handelssysteme im übrigen aufzuräumen. Solche Schonung erfuhren anfangs in Brandenburg Frankfurt a/O., in Pommern Stettin, in Preussen Königsberg, während bereits im 15. und 16. Jahrhundert alle kleineren Städte ihre gegen die nächstliegenden konkurrierenden Städte gerichteten Handelsprivilegien einbüssten.

Je mehr die Territorialgewalt den Städten gegenüber sich Geltung verschaffte, umso mehr wurde die städtische Wirthschaftspolitik auf das Territorium übernommen. Und zwar erfolgte diese Uebernahme meist so gründlich, dass mit ihr keineswegs eine Emanzipation von den bisherigen kurzsichtigen Vorurtheilen verbunden war. Insbesondere die gekennzeichnete Vorliebe für den Landtransport gegenüber dem Wassertransport machte auch bei den Landesherren sich so sehr geltend, dass der bekannte Merkantilist Johann Joachim Becher<sup>51)</sup> im Jahre 1667 in die Klage ausbrach: „die schweren Zölle auf den Strömen machen, dass man mit mindere Kosten zu Lande als auf dem Fluss fahren kann. Man kann auch den Herren solcher Ströme nicht beibringen, dass ein Kreuzer, der zehnmal im Jahre kommt, mehr einbringe als zwei Kreuzer, die nur einmal kommen. Der Deckmantel ist, dass viele Landfuhrleute sich ernähren, mittags und abends einkehren und das Geld verthun und man im Falle der Noth von den Landkutschen viel Pferde bekommen könne.“ Nur langsam und anfangs nur vereinzelt brach die Erkenntniss von den Vorzügen der Wasserstrassen sich Bahn.

Die Uebernahme der städtischen Wirthschaftspolitik auf das Territorium bedingte allerdings auch kleine Modifikationen. Zölle liessen nicht so leicht, wie im engungrenzten Wirkungskreise der Stadtpolitik, innerhalb einer territorialen Wirthschaftspolitik als Schutz- und Kamp fzölle sich verwenden. Die Territorien waren nicht, wie die Städte, von festen Mauern umzogen, gegen Aussen streng abgeschlossen; sie waren

räumlich viel zu wenig abgerundet und zu sehr in den Grenzverkehr mit den Nachbarn verflochten; auch der Verwaltungsorganismus war noch immer zu wenig ausgebildet; endlich war die Verschiedenartigkeit im Finanzwesen und in der Verwaltung innerhalb des Territoriums noch zu gross, als dass man das Land wirksam mit Grenzzöllen hätte abschliessen können. Man musste vielmehr, da man das freie Eindringen fremder Waaren über die Grenzen durch Grenzzölle nicht mit Sicherheit oder doch nur unter unverhältnissmässigen Aufwendungen verhindern konnte, ihr Fortkommen im Innern zu erschweren suchen. Man blieb daher einstweilen bei dem System der Platzzölle und fuhr fort im Innern überall da Binnenzölle zu erheben, wo der Verkehr am leichtesten sich fassen liess, also insbesondere an Stadthoren, auf Brücken und vor allem auf Flüssen; und eine territoriale Schutzzollpolitik, welche mit diesen Binnenzöllen mannigfachster Art auf die heimische Volkswirtschaft im Kampfe mit ihren auswärtigen Konkurrenten wirken wollte, sah sich so ausschliesslich verwiesen auf den Kampfplatz der verschiedene Territorien verknüpfenden Hauptverkehrsstrassen, also in erster Linie auf die Ströme. Geführt mit den wuchtigeren Waffen einer grösseren, von einheitlichem Willen beherrschten Macht mussten diese Zollkämpfe der Territorialpolitik überall, wo ein Flusslauf nicht in seiner ganzen schiffbaren Länge oder doch seiner Hauptstrecke dem Zepter eines Landesherrn unterstand — und das war bei keinem der grossen deutschen Flüsse der Fall — noch verhängnissvoller, als es der städtische Kleinkrieg gethan hatte, auf die Flussschiffahrt wirken. Denn ein Fluss, der nur in kurzer Strecke einem Territorium angehörte, erschien vielfach den Nachbarn und Konkurrenten förderlicher, ja dem eigenen Handel schädlich so dass der Landesherr manchmal an seiner Schliessung ein grösseres Interesse zu haben glaubte, als an seiner Befahrung<sup>52</sup>); aber auch wo ein Wille zur Hebung der Flussschiffahrt vorhanden war, mussten alle dahin zielenden Versuche an der starren Selbstsucht und kurzzeitigen Aengstlichkeit der rivalisirenden Territorialherren scheitern. Unter diesen Verhältnissen war also eine Besserung der Lage abhängig von einer allmählichen Abrundung des Landbesitzes, welche die Reibungen zwischen den verschiedenen Territorien verminderte, die Ausgestaltung eines Territoriums zu einem wirtschaftlichen Körper mit einheitlicher eigenartiger Organisation erleichterte, die schliessliche Durchführung eines Aussenzollsystems ermöglichte. Erst mit solcher Abrundung konnten die Flusszölle zu wahren Binnenzöllen werden und den Charakter von gegen das Ausland gerichteten schutzzöllnerischen Kampfmitteln verlieren.

Das grosse Flachland, das sich von Westfalen bis ins Innere Russlands, von der Nordsee und Ostsee bis zu den Karpathen, dem Riesen- und Erzgebirge, dem Harz und dem Teutoburger Wald dehnt, weist gleichsam von Natur — wie Schmoller<sup>53)</sup> sich einmal ausdrückt — auf eine expansive Politik hin. So haben die Hohenzollern seit der Erwerbung der Mark Brandenburg unablässig ihr Herrschaftsgebiet in diesem Flachlande ausgedehnt; da aber diese Ausdehnung unsystematisch und ruckweise, ebenso oft unter dem Einfluss einer glücklichen, doch von allerlei Zufällen abhängigen Familienpolitik, wie klar bestimmt durch eine zielbewusste territoriale Landespolitik, erfolgte, so war sie zunächst keine Gebietsabrundung, sondern eher eine die Umgrenzung komplizierende Gebietszersplitterung, welche die Durchführung eines einheitlichen Aussenzollsystems verhinderte und die verkehrshemmende Vielherrschaft an den Flussläufen nicht beseitigte, manchmal gar steigerte.

Von den Strömen, welche in fast parallelen Linien diese Tiefebene den unerheblichen Gebirgswall im Süden durchbrechend und im nördlichen Laufe dem Meere zustrebend, durchfurchen, kamen zunächst für Brandenburg die beiden wichtigsten, die Oder und die Elbe, in Betracht. Beide sind nicht, wie der Rhein, der grosse Durchgangsweg von Süd nach Nord, oder die Donau, die Transitstrasse vom Abendlande zum Morgenlande, in so tiefgreifende Beziehung zum Welthandel getreten, sondern „die fast ausschliesslichen Träger des deutschen Flussverkehrs“ geblieben; nirgends aber bekundeten sich vielleicht „die Hindernisse, die einer freien Entfaltung der Schifffahrt entgegenstanden, in so augenscheinlicher Weise wie hier“.<sup>54)</sup>

Die Elbe war für Brandenburg bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts nur ein Streiffluss; denn wenn sie auch zehn Meilen lang auf beiden Ufern der Hohenzollernherrschaft unterstand, so gewann doch erst der Grosse Kurfürst mit dem Erwerbe Magdeburgs im Westfälischen Frieden einen wichtigen Elbhandelsplatz und damit die Voraussetzung eines eigentlichen Elbschiffahrtsinteresses.

Bis in das 16. Jahrhundert war die Elbe nur sehr wenig befahren worden. Der Verkehr im Unterlaufe war verkümmert, insbesondere weil Lüneburg es verstanden hatte, den lebhaften Verkehr der Hansastädte mit Preussen, Polen und Schlesien an sich zu ziehen und auf dem Landwege nach Frankfurt an der Oder weiter zu lenken<sup>55)</sup>, und auch die obere Elbe war insbesondere dadurch, dass Leipzig im Süden den Durchgangsverkehr nach den Nordseeplätzen in seine Hände zu bringen und rücksichtslos festzuhalten gewusst hatte, so sehr verödet, dass sie im 16. Jahrhundert „in der Hauptsache als geschlossen“ gelten konnte.

Erst nach langwierigen Verhandlungen war es dem Kaiser im Jahre 1574 — in erster Linie im Interesse des Königreichs Böhmen und des damaligen Bisthums Magdeburg — gelungen, trotz des hartnäckigen Widerstrebens hauptsächlich von Lüneburg und Leipzig einen Reichshofrathsbeschluss durchzusetzen, der die Elbschifffahrt (mit Ausnahme des Boisalzes) für frei erklärte, insbesondere die viel missbrauchte Niederlage- und Stapelgerechtigkeit Lüneburgs aufhob, unter gleichzeitiger Genehmigung der Verdoppelung der Zölle zu Bleckede, Hitzacker und Schnackenburg zur Entschädigung Lüneburgs für seinen ausfallenden Landverkehr;<sup>56)</sup> und obwohl auch Brandenburg, das für den sein Gebiet kreuzenden und seit Mitte des 15. Jahrhunderts aufgeblühten schlesisch-hanseatischen Transithandel von der Oder und Frankfurt nach der Elbe und Magdeburg zu befürchten begann, noch nachträglich protestirte, so war doch die Elbe „der Form nach von nun an ganz, der That nach wenigstens unterhalb Magdeburgs geöffnet.“<sup>57)</sup>

Diese Eröffnung wurde jedoch bald durch die Entwicklung der Zollverhältnisse zum grossen Theil wieder paralysirt, so dass ihr Nutzen schon erheblich zusammengeschmolzen war, als Magdeburg an Brandenburg fiel.

Anfangs waren die Elbzölle erträglich gewesen.<sup>58)</sup> In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts hatten sowohl die Schifffahrtsabgaben in Magdeburg, Jerichow und Sandau, als auch der brandenburgische Zoll zu Tangermünde und die alten mecklenburgischen, lüneburgischen und lauenburgischen Zölle noch leidlich niedrige Sätze, welche höchstens 3—4 Groschen pro Wispel Getreide, pro Packen, Fass oder Last betrug; nur Brandenburg hatte bereits im Jahre 1558 seinen Lenzener Zoll auf 1 Goldgulden für einen Wispel Weizen und 21 Groschen für einen Wispel Roggen festgesetzt. Das wurde jedoch anders im dreissigjährigen Kriege und insbesondere seit der Zerstörung Magdeburgs. Ueberall fanden Zollerhebungen oft beträchtlichster Art statt, obwohl die allgemeine Verarmung sie besonders schwer empfinden liess. So wurden, zur Entschädigung für einige Gebietsabtretungen an Schweden, ausserordentliche Erhöhungen der mecklenburgischen Zölle — von 1 Gr. 2 Pf. pro Wispel Weizen auf 1 Rthlr. 21 Gr. zu Dömitz und auf 21 Gr. zu Boitzenburg — im Westfälischen Frieden auf die Dauer bestätigt; so wurden die Lizenten, welche Gustav Adolf bei der Schanze zu Werben eingeführt hatte, von der dem Elbhandel anfangs abgeneigten Brandenburgischen Regierung beibehalten und nach Lenzen verlegt, so dass der dortige sog. neue Zoll von 1558 durchweg um  $\frac{1}{5}$ — $\frac{1}{4}$  erhöht, für Stückgüter gar verdreifacht wurde; so wurden seit dem Jahre 1632 die braunschweigisch-lüneburgischen Zölle zu Schnackenburg, Hitzacker und Bleckede wiederum und

zwar um  $\frac{1}{3}$  gesteigert, der bisher etwa 3 Gr. für einen Wispel Weizen betragende dem mecklenburgischen zu Boitzenburg gleichgestellt, in Magdeburg und Hamburg erhebliche Erhöhungen der Schiffsabgaben vorgenommen. „Nach einer Berechnung von 1669 zahlte der Wispel Weizen von Magdeburg nach Hamburg 5 Rthlr. 6 Gr., der Roggen 4 Rthlr. 12 Gr. zusammen an allen Zollstellen, also ein grosses Schiff mit 100 Wispeln 400—500 Rthlr.“<sup>59)</sup> abgesehen von einer Reihe von Accidentien und Nebenabgaben, durch welche unter Umständen dem Schiffer sich weitere hundert Thaler abpressen liessen, so dass die Frachten des Danziger Kornes nach Hamburg gegenüber dem Magdeburger Korn sich um  $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$  billiger stellten.<sup>60)</sup> Auf der ganzen Elbe sollen im Jahre 1661 „zwischen Melnik und Hamburg 48 verschiedene Zölle, welche theils landesherrlich waren, theils von Städten oder adligen Anwohnern der Elbe erhoben wurden,“ bestanden haben.<sup>61)</sup>

Zu diesen verkehrshemmenden Missständen im Zollwesen kam hinzu, dass während des dreissigjährigen Krieges und der ihm folgenden Zeit schwerer Erschöpfung die Elbe immer mehr verwilderte. Sie war — wie Schmöller<sup>62)</sup> schreibt — „in einem entsetzlichen Zustande. Die Deichverfassung war in Auflösung, die Elbdeiche waren seit Jahrzehnten nicht reparirt. Deichbrüche drohten bei jeder Anschwellung des Wassers . . . Das Elbbette hatte sich sehr verbreitert, die Ufer waren an zahllosen Stellen unterspült, ganze Stücken Waldes mit grossen Eichbäumen wurden immer wieder abgerissen; es fehlte an jedem Uferweg für die Knechte, welche die Schiffe aufwärts zogen. Sandbänke und Bäume sperrten in solcher Menge das Fahrwasser, dass man ohne die sog. Vorfiesser, eine Art ortskundiger, theuer zu bezahlender Lootsen, nicht mehr fahren konnte. Die Entfernung der Bäume war zur Lebensfrage für Flösserei und Schifffahrt geworden.“

Unter solchen Umständen war es begreiflich, dass die Klagen über das „fast krepirende Elbkommerzium“ nicht verstumten.

Diese Klagen hatten aber nur wenig Aussicht auf Abhülfe. Allerdings waren im Westfälischen Frieden (Art. 9) nur die Zölle aufrecht erhalten worden, welche vom Kaiser mit Einwilligung der Kurfürsten verliehen oder durch altes Herkommen befestigt waren, während die vielen den Handel belästigenden Abgaben, welche die lange Kriegszeit missbräuchlich hatte aufkommen lassen, beseitigt werden sollten.<sup>63)</sup> Da es jedoch an einer energischen Exekutivgewalt im Reiche fehlte, und jeder einzelne Landesherr im Reiche, nach der Erschöpfung durch den Krieg, das gleiche Bedürfniss nach Einnahmevermehrung verspürte, so blieb diese Bestimmung fast ganz auf dem Papiere. Und obwohl der Grosse Kurfürst mit der Erwerbung Magdeburgs „statt ausschliesslich auf die Odermündung

auch auf die Elbmündung hingewiesen“ wurde, war auch er in dem ersten Jahrzehnt nach dem Friedensschluss vorwiegend von dem finanziellen Gesichtspunkte beherrscht und hielt hartnäckig an den den Elbhandel lähmenden hohen brandenburgischen Zöllen fest;<sup>64)</sup> erst etwa mit dem Jahre 1660 kommt der Gedanke auf, sich mit Hilfe des Elbstromes von der Schwedenherrschaft an der Mündung der Oder frei zu machen und den schlesischen Handel durch die Mark hindurch nach Hamburg, anstatt auf der Oder hinab bis Stettin zu lenken und gleichzeitig die alte Handelsgrösse Magdeburgs wieder aufzurichten. Jetzt versuchte die Brandenburgische Regierung alles, um das Elbkommerzium zu heben. Sie bemühte sich zunächst, den Strom von den vielen Eichbäumen zu säubern; immer wieder schärfte sie zu diesem Zwecke ein, „alle Bäume und Sträucher auf zwei Ruthen Breite am Ufer zu fällen, damit die Unterspülung wenigstens keine grossen Bäume mitnehme.“ Sodann richtete sie mit Beginn des achtzehnten Jahrhunderts ihr Bemühen darauf, die Elbdeiche wieder herzustellen und den Deichschutz zu reorganisiren, und sie erreichte es auch, das Land gegen die verheerenden Ueberschwemmungen mehr zu schützen<sup>65)</sup>.

War so das Bestreben auf Beseitigung der natürlichen Stromhindernisse nicht ohne einigen Erfolg geblieben, so sollten die eifrigsten Bemühungen, auch von den Zollhemmnissen die Elbe etwas zu befreien, an den vielen widerstrebenden Interessen, insbesondere an der alten Rivalität zwischen Sachsen und Brandenburg und der kurzsichtigen Habgier der Kleinstaaten scheitern. Der Grosse Kurfürst liess auch ohne entsprechende Zugeständnisse der anderen Elbzollbesitzer einige Ermässigungen eintreten, doch wollte er seine Elbzolleinnahmen, „das Hauptstück der Rentei“, nicht wesentlich und dauernd schmälern, ohne gleichzeitige Gegenkonzessionen der übrigen Elbstaaten zu erlangen. Auf Anregung Brandenburgs fanden deshalb mehrere Elbschiffahrtskongresse statt; auf demjenigen vom Jahre 1685 erbot sich sogar der Grosse Kurfürst, auf die Hälfte seiner Elbzölle zu verzichten, wenn eine allgemeine Elbzollregulirung vorgenommen werde. Doch nirgends war man zu finanziellen Opfern geneigt; so verliefen fast alle diese Versuche im Sande und hörten gänzlich auf nach dem wiederum erfolglosen Elbschiffahrtskongress in Lenzen im Jahre 1711.

Das achtzehnte Jahrhundert hat keine nennenswerthen Ermässigungen in den Elbzöllen gebracht. Im Jahre 1771 wird uns noch von 19 Zöllen zwischen Magdeburg und Hamburg berichtet<sup>66)</sup>. Zu Beginn unseres Jahrhunderts waren im allgemeinen die Zollverhältnisse an der Elbe noch ebenso, wie sie unter dem Einfluss des dreissigjährigen Krieges sich ausgebildet hatten. Der Elbhandel entwickelte sich deshalb auch keineswegs

den natürlichen Verhältnissen des schönen Stromes entsprechend. Magdeburg hob sich zwar, ohne jedoch die frühere Bedeutung und spätere Blüthe zu erreichen; Hamburg nahm einen kräftigen Aufschwung dank des erstarkenden Seehandels und trotz der Elbschiffahrtsverhältnisse. Der Kornhandel verzog sich mit zunehmender Bevölkerung mehr nach dem Osten; der Holztransport stromabwärts blieb lebhaft; der Verkehr in höherwerthigen Waaren entwickelte sich nur langsam, da um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts die Elbzölle für die meisten Waaren den 2—6fachen Betrag der Landzölle ausmachten, kostete doch beispielsweise der Zoll von Magdeburg nach Hamburg:<sup>67)</sup>

zu Wasser:	für eine Kiste Garn oder Leinwand,	zu Lande:
3 Thlr. 2 Sgr. 8 Pf.	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fuss hoch 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fuss lang . .	20 Sgr. 6 Pf.
— 16 „ 10 „	für ein Schiffspfund Eisenwaaren . .	3 „ 2 „
— 21 „ 4 „	„ „ „ „ „ Messing . . .	3 „ 2 „
2 Thlr. 2 „ 3 „	„ eine Piepe Oel . . . . .	22 „ 6 „
1 „ 11 „ 8 „	„ ein Oxhoft Wein . . . . .	24 „ 4 „
— 10 „ 1 „	„ eine Kiste Tabakspfeifen . . .	1 „ 4 „

Dazu kam, dass auch für die Fahrstrasse der Elbe nicht genügend gethan wurde. Kleine und unregelmässige Aufwendungen vermochten jedoch den mächtigen Strom nicht zu bändigen und von Willkürlichkeiten zurückzuhalten. Er verwilderte daher immer mehr. Im Jahre 1818 schrieb das Salzschiffahrtskontor, dass die Schiffahrt auf der Elbe wohl nie in einem schlechteren Zustande als gegenwärtig gewesen sei, und die Magdeburger Regierung konnte nur darauf erwidern, das „habe seine Richtigkeit“.

So erblickte das beginnende 19. Jahrhundert die Elbe in einer zwiefach unerfreulichen Lage.

\* \* \*

Die Vernachlässigung des Elbkurses hing nicht zum Mindesten mit der Erwerbung Stettins zusammen, durch welche Brandenburgs „schlimmsten und zackigsten Grenzbildungen“ beseitigt und seine Interessen wieder der Oder zugewandt wurden.

Die Oder ist der eigentliche Brandenburgische Strom. Sie war schon früh nicht bloss ein Streiffuss, wie die Elbe. Bereits im Jahre 1482 hatte die Erwerbung von Crossen, Züllichau, Sommerfeld und Bobersberg die Herrschaft über sie auf 40—50 Meilen der brandenburgischen Politik gesichert; aber wie der Oberlauf bis in die Mitte des

18. Jahrhunderts in schlesisch-österreichischem Besitz blieb, so stand die Mündung fast ebenso lange in schwedisch-pommerscher Herrschaft, und in Fürstenberg hatte ausserdem das mit Brandenburg rivalisierende Sachsen einen Stützpunkt, um mit seiner Zollpolitik in den Oderhandel eingreifen zu können.

Solange lokale Stadtpolitik und lokaler Handel vorherrschten, wirkte solche Vielherrschaft weniger verhängnissvoll. Allerdings hatte auch hier früh kurzsichtiges Lokalinteresse die obere Oder von Crossen bis Breslau durch Wehre und Mühlenanlagen so verbaut, dass hier — abgesehen von lokalem Verkehr mit ganz kleinen Fahrzeugen — so gut wie keine Schifffahrt sich entwickelt hat und noch im 15. und 16. Jahrhundert der Verkehr zwischen Frankfurt und Breslau ausschliesslich auf den Landweg angewiesen war. Erst im dreissigjährigen Kriege, als der Landhandel stockte und schwedische Besetzung den Einfluss des der Oderöffnung hartnäckig widerstrebenden, um sein Stapelrecht besorgten Frankfurt lähmte, führten die Bestrebungen auf Schiffbarmachung der oberen Oder, die bereits auf König Johann von Böhmen und Kaiser Karl IV. zurückgingen und die unter Kaiser Ferdinand I. vorübergehende Erfolge aufzuweisen hatten, dauernd zum ersehnten Ziele, indem im Jahre 1628 der Kurfürst Georg Wilhelm die Oder unter der Bedingung freigab, dass „von den Wahren, so der Stromb hienauff oder herab geschifft werden sollen, eben dass gegeben werden musste, wan Sie zur Achss hienauff geführt wurden.“<sup>68)</sup> Seitdem nahm der Handel auf der oberen Oder, gefördert durch einige später noch zu berührende Momente, einen lebhaften Aufschwung, wenn auch freilich noch im Jahre 1668 sieben Wehre die Schifffahrt hemmten und die Fahrrinne die Breite eines Oderkahnes nicht überstieg.<sup>69)</sup>

Entgegengesetzt war die Entwicklung auf der unteren Oder. Auf ihr hatte seit der Zeit der deutschen Kolonisation ein reger Verkehr geherrscht, anfangs überwiegend lokaler Art. Als aber eine selbstbewusste, energische Territorialpolitik erwachte, ward die geschilderte Vielherrschaft durch ihre nimmer rastenden, oft kleinlichen Interessenkonflikte diesem Handel zum Unheil. Hatte schon im Jahre 1467 Stettin das verkehrsfeindliche Privileg errungen, dass kein Nichtstettiner durch den Stettiner Baum fahren durfte, hatten ein Jahrhundert später die Brüder Kurfürst Joachim II. von Brandenburg und Markgraf Johann von Küstrin durch starke Zollerhöhungen das „Oderkommerzium“ auf der märkischen Flussstrecke fast lahm gelegt und damit Pommern verletzt, so führte schliesslich der immer mehr erbitterte Handelsstreit zwischen Brandenburg und Pommern zu dem Edikt vom 5. Oktober 1572,<sup>70)</sup> das den Märkern jeden Handel mit Stettin verbot. Da gleichzeitig der Niedergang

der Hansa eintrat und bald darauf der dreissigjährige Krieg einerseits Frankfurt solchen Bedrängnissen aussetzte, dass seine Bevölkerung auf 2300 Einwohner zurückging, andererseits Stettin in die Hände der Schweden brachte und dort die Oder mit den sogenannten Lizenten so schwer belastet wurde, dass man von einer Verneufachung der bisherigen Zölle sprach, so kam es, dass „der im 15. und 16. Jahrhundert so blühende, den Elbhandel an Bedeutung überragende Oderhandel von 1572 bis 1723, ja bis in den Anfang der Regierungszeit Friedrichs des Grossen vollständig darniederlag.“<sup>71)</sup>

Erst die Gewinnung Stettins lenkte, wie gesagt, das Hohenzollerninteresse wieder auf den Oderkurs. Stettin sollte zum Hafenplatz für den preussischen Einfuhr- und Ausfuhrhandel gemacht, der insbesondere seit 1670 grossartig emporgeblühte schlesisch-hamburgische Handel — zumal nach der weiteren Erwerbung Schlesiens — von Hamburg nach Stettin gezogen werden. Das war keine leichte Aufgabe. Denn der kräftig emporgewachsene Elbhafen war durch mancherlei Vortheile begünstigt; der Elbstrom hatte eine ungleich tiefere Fahrbahn, als die fast verödete Oder, die an Schiffbarkeit sogar hinter der Havel und zum Theil hinter der Spree zurückstand und besonders im Mündungsgebiet unter der schwedischen Herrschaft stark verwildert war; bei dem Verkehr von und nach der Nordsee „leidet Stettin vor Hamburg — wie v. Beguelin<sup>72)</sup> im Jahre 1797 hervorhob — einen längeren Aufenthalt, höhere Assekuranz, die Gefahren des Kattegats und die dänischen Sundzölle“; endlich war der Oderkurs sehr viel mehr, als der Elbkurs, mit Zöllen belastet; zahlten doch zu Anfang des 18. Jahrhunderts nach einer amtlichen, sogar noch zu Gunsten der Oder unvollständigen Berechnung beispielsweise die Yachten pro Schiffspfund (330 Pfd.) auf der Elbe 2 Rthlr. 3 Gr., auf der Oder 8 Rthlr. 18 Gr., eine Last Thran 11 Rthlr. 13 Gr. dort, 19 Rthlr. 5 Gr. hier, eine Last Heringe 10 Rthlr. 1 Gr. dort und 14 Rthlr. 17 Gr. hier.<sup>73)</sup>

Sollte also das eben bezeichnete Ziel erreicht werden, so galt es, „die Fahrt auf der Oder so sehr als möglich zu erleichtern“.

Zu diesem Zwecke wurde dem vernachlässigten Flusslaufe auch in wasserbautechnischer Hinsicht die Aufmerksamkeit zugelenkt. Zwar reichten die technischen Fähigkeiten der Zeit und die pekuniären Mittel des sparsamen Staates zu durchgehenden und tiefgreifenden Verbesserungen nicht aus; man beschränkte sich deshalb auf die zunächst wichtigste Aufgabe, die Verbindung Stettins mit dem Meere zu erleichtern, das Mündungsgebiet der Oder von den schlimmsten Schiffahrtshindernissen zu befreien. Die Peene war bisher der wichtigste, fast allein befahrene Oderausfluss gewesen; sie stand auch jetzt noch unter schwedischer

Herrschaft, belastet von schwedischen Zöllen. Zumal da sie auch den gesteigerten Schifffahrtsansprüchen keineswegs genügte, plante man bereits im Jahre 1720 die Herstellung eines besseren und völlig preussischen Ausflusses. Jedoch gab man den ersten Plan, der den mit dem Haff kommunizierenden Vietziger See mittelst eines Durchstiches mit der Ostsee verbinden wollte, anscheinend wegen seiner Kostspieligkeit wieder auf und begann statt dessen seit dem Jahre 1731, in der Swinemündung ein tiefes Fahrwasser herzustellen und den Swinemünder Hafen anzulegen. Während hier noch im Jahre 1739 das Fahrwasser nur 6—12 Fuss tief war, gelang es Friedrich dem Grossen — „unter dem Zetergeschrei von Wolgast und Stralsund, die in der Swinefahrt etwas ganz Unerlaubtes fanden“ — durch Ufereinfassungen und Baggerungen bis zum Jahre 1776 eine Tiefe von 10—12 Fuss zu erreichen.<sup>74)</sup>

Der bautechnischen Fürsorge für den Oderkurs entsprachen Verwaltungsreformen, welche „die gesammten auf Stettin und den Oderhandel bezüglichen Zölle, Lizenten, staatlichen Akzisetarife und städtischen indirekten Steuern der beiden Städte Stettin und Frankfurt“ umfassten. Sogleich im Anschluss an die Erwerbung Stettins wurden die Zölle der Neumark, die zwar prinzipiell nur einmal erhoben werden sollten, aber etwa 14—15 fach die in der Mittelmark übertrafen, und die — wie das Generalkriegskommissariat im Jahre 1772 hervorhob — „bloss im Odium gegen Stettin, um selbiger Stadt das Kommerzium zu benehmen, so hoch gesetzt worden“<sup>75)</sup> in der ausgesprochenen Absicht der „Beförderung des Kommerzii“ revidirt. Die „Zollrolle, zu Wasser und zu Lande, in der Neumark und inkorporirten Landen“ vom 15. September 1660, deren Sätze seinerzeit eine Erhöhung vielfach um das Vierfache und mehr — z. B. für einen Wispel Weizen von 6 Gr. auf 27 Gr. und für einen Wispel Roggen oder Gerste von 6 Gr. auf 21 Gr.<sup>76)</sup> — bedeuteten hatten, wurde ersetzt durch die neue Zollrolle vom 3. Januar 1724,<sup>77)</sup> in der „die meisten Zollsätze — wie es in ihr selbst heisst — auf ein grosses (meist den „generalen Satz à Rthlr. 2 Pf.“) heruntergesetzt worden, einige aber proportionirlich und billigmässig eingerichtet“, wenn auch die erwähnten hohen Getreidesätze beibehalten wurden. Ebenso wurde gleich darauf der den Land- wie Wassertransport drückende sog. Neue Zoll, der einen Wispel Weizen beispielsweise mit einem Goldgulden belastete, aufgehoben,<sup>78)</sup> der Crossener Zoll (Zollrolle vom 4. Januar 1694) in der „moderirten“ Zollrolle vom 1. Mai 1727 stark herabgesetzt<sup>79)</sup> und das Stettiner und Frankfurter Niederlagsrecht für alle Waaren ausser Eisen, Leinsamen und Thran beseitigt.<sup>80)</sup>

Mit dieser Reform war jedoch die Gleichstellung der Oderzölle mit den Elbzöllen noch nicht erreicht. Diese „Parifikation“ wurde vielmehr

erst nach der Erwerbung Schlesiens und nach der Eröffnung des Finowkanals durchgeführt: in der Zollrolle vom 25. Januar 1754, die nur mit einer kleinen vom 20. Mai 1799 datirten Abänderung bis zu Anfang unseres Jahrhunderts in Kraft stand, wurden die Oderzölle von Stettin bis Schlesien den Elbzöllen von Hamburg bis zu den sächsischen Umschlagsplätzen gleichgesetzt.<sup>81)</sup>

So durchwehte ein frischer Luftzug den Oderhandel, als dieser wichtigste märkische Strom in das neunzehnte Jahrhundert eintrat.

\* \* \*

Neben der Elbe und Oder trat erst spät die Weichsel in den unmittelbaren Bereich der deutschen und insbesondere preussischen Zollpolitik. Dreihundert Jahre lang hat das Weichselthal, das alte „Kernland der Deutschordens-Macht“, unter der Sarmatenherrschaft gestanden, wie ein breiter Keil seit der Erwerbung Ostpreussens den preussischen Besitz in zwei verbindungslose Theile spaltend. Doch da die Fremdherrschaft eine einheitliche Herrschaft für die Weichsel in ihrem Hauptlaufe bedeutete, so sah dieser Strom früh auf seinen Wellen einen lebhaften Verkehr; insbesondere seit der Odersperrung im Jahre 1572 wandte sich der grosse polnische Getreidehandel ganz dieser Route zu, so dass auf Danzig schliesslich gar  $\frac{9}{10}$  des gesammten polnischen Ausfuhrhandels entfielen.<sup>82)</sup> Noch im Jahre 1744 konnte die Stettiner Regierung seufzend berichten: „auf der Oder könnte längst ein ebenso grosses Kommerzium wie in Danzig und auf der Weichsel sein, wenn die schiffbare Oder ähnlich wie die Weichsel seit lange unter einer fürstlichen Gewalt gestanden wäre.“<sup>83)</sup>

Während nun mit der ersten Theilung Polens im Jahre 1772 die entbehrte Verbindung zwischen dem Pregel- und Oderlande im Preussischen Staate gewonnen und die Lücke in Preussens Ostgrenze endlich ausgefüllt wurde, fand gleichzeitig die einheitliche Weichselherrschaft ein Ende, zumal da die beiden wichtigsten Weichselhäfen Danzig und Thorn von der Abtretung an Preussen ausgenommen waren. Die beginnende Doppelherrschaft ward alsbald für den Flussverkehr verhängnissvoll. Zum vierten Male trat ein Strom, dessen wichtigster Theil, seine Mündung und sein Haupthandelsplatz in fremden Händen war, in den Bereich der preussischen Verkehrs- und Handelspolitik. Mit bewunderungswürdiger Klarheit und rücksichtslosem Muth zog Friedrich der Grosse die Konsequenzen, die aus dieser Situation für Preussens wirthschaftliches Wohl sich ergaben. Es galt, die freie Selbständigkeit der Bewegung im neuen Gebiet sich zu bewahren, dem Weichselhandel einen neuen, im eigenen

Herrschaftsgebiet liegenden Ausfluss zu schaffen. Zu diesem Zweck sollte der polnische Ausfuhrhandel von seinem natürlichen und bisher weitüberwiegend eingeschlagenen Wege zur Weichselmündung abgelenkt werden einerseits nach Bromberg und von dort zur Oder, nach Stettin und nach Berlin, andererseits nach Elbing und Pillau. Bereits der Handelsvertrag mit Polen vom 18. März 1775 wurde diesem Doppelzwecke dienstbar gemacht. In ihm wurde festgesetzt, dass der Eingangsverkehr von Polen nach Preussen und umgekehrt 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, der Durchgangsverkehr durch Preussen, also insbesondere der Weichselverkehr von Polen nach Danzig, 12<sup>0</sup>/<sub>0</sub> vom Waarenwerth als Zoll zahlen solle. Das bedeutete also bereits für den Kurs nach Danzig eine sechsfach so hohe Belastung, wie durch den über Bromberg und den nach Elbing. Da aber der in Ausführung dieses Vertrages aufgestellte Generalzolltarif vom 24. Mai 1775<sup>84)</sup> eine für die Handeltreibenden äusserst ungünstige Waarentaxe enthielt und da ferner der eigentliche Zoll noch durch mancherlei Nebenabgaben, sowie für das vorgeschriebene Geldumrechnungsverfahren erheblich erhöht wurde, so erscheint die Behauptung der Danziger kaum übertrieben, dass sie von einzelnen Waaren 30—50<sup>0</sup>/<sub>0</sub> ihres wirklichen Werthes hätten zahlen müssen.<sup>85)</sup> Amtlich wurde die Einnahme aus diesem Zoll, der in der Hauptsache in Fordon an der Weichsel zur Hebung kam, auf mehr als 2 Millionen Gulden beziffert.<sup>86)</sup> Abgesehen von dieser hohen Belastung trug dann noch der bekannte hartnäckige Streit über Danzigs Stapelrechte dazu bei, den Weichselhandel zu verringern und Danzig zu schädigen.<sup>87)</sup>

Erst als die zweite Theilung Polens wenigstens den wichtigen Unterlauf der Weichsel von Thorn abwärts wieder unter ein Szepter brachte und die letzte Theilung dann das einheitliche Herrschaftsgebiet für kurze Zeit gar noch weiter ausdehnte, trat wiederum ein Aufschwung ein. König Friedrich Wilhelm II. hob noch im Jahre 1793 alle Schranken wieder auf, „welche während der letzten beiden Jahrzehnte Danzig von den Quellen seines früheren Wohlstandes abgesperrt hatten“. Es wurde auf der Weichsel überhaupt kein Durchgangszoll mehr erhoben und als sogenannter Einfuhrzoll nur eine mässige Schiffsabgabe, welche von einem Oderkahn 1 Thlr. 15 Sgr. von einem flachen, breiten, leicht zerlegbaren Schiff, das man Galler nannte, 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sgr. und von einem kleinen Kahne 5 Sgr. betrug. Die Erhebung dieser Abgabe fand angeblich sogar „nur ein Mal im Laufe jeden Jahres statt, so dass die einmalige Entrichtung derselben den Schiffer für das ganze laufende Jahr von jeder weiteren Abgabe befreite.“<sup>88)</sup> Dieser für den Weichselhandel ausserordentlich günstige Rechtszustand wurde fixirt in der „Instruktanz Jeneralny“, dem südpreussischen Zolltarif, der zugleich mit zwei Spezialinstruktionen am 1. September 1801 von Warschau aus erlassen wurde.

Gleichzeitig mit dieser Zollentlastung wandte man auch der technischen Verbesserung der Fahrstrasse der Weichsel erhöhte Aufmerksamkeit zu. Waren preussischerseits bis zum Jahre 1794 schon 129307 Rthlr. für Wasserbauten der Weichsel verwendet worden, so war in den letzten sechs Jahren des Jahrhunderts zu diesem Zweck gar die erhebliche Summe von 217431 Rthlr. ausgegeben worden, welcher sich bis zum Jahre 1804 noch weitere 102507 Rthlr. anreiheten.<sup>89)</sup>

So sehen wir die Weichsel zu Beginn unseres Jahrhunderts inmitten der „Periode des grossartigsten Aufschwunges, welchen der Verkehr auf der preussischen Weichsel je bisher genommen hat“,<sup>90)</sup> einer Periode, welcher allerdings die Wirren der Napoleonischen Kriege bereits im Jahre 1807 ein jähes Ende bereiten sollten.

\* \* \*

Die nördliche Richtung der in die Ost- und Nordsee mündenden deutschen Flüsse, der Weichsel, Oder und Elbe, wie der Weser und des Rheins versagt dem an der Küste entlang sich hinziehenden Flachlande eine grosse natürliche Durchgangsstrasse von Osten nach Westen, während die gleichförmige Gestaltung dieses Flachlandes auf das Entstehen langgestreckter Staatenbildungen hinweist. Die geographischen Verhältnisse drängen deshalb gewissermassen dazu, das, was die Natur im Inland versagt, sowie durch die Jütische Halbinsel an der Küste erschwert, künstlich herzustellen. Das ist umsomehr der Fall, als ein ungewöhnlich ebenes Gelände allgemein die Herstellung wirksamer Verkehrsverbindungen zwischen dem Osten und Westen in Norddeutschland ausserordentlich erleichtert. Diese natürliche Tendenz auf künstliche Querverbindungen musste sowohl aus rein politischen, als auch aus wirthschaftspolitischen Gründen aktuelle Bedeutung gewinnen. Wie eine Periode nationaler Erstickung der Wirthschaftspolitik den Wunsch zeitigt, ein dem Binnenhandel in erster Linie dienendes, möglichst wirksames und reichverknüpftes Verkehrsnetz auszugestalten, so musste das politische Bestreben, die zu verschiedenen Zeiten erworbenen, nach Bevölkerung und Kulturentwicklung mannigfach von einander abweichenden Bestandtheile des preussischen Staates fester unter sich zu verketteten und zu einer wirthschaftlichen Einheit zusammenzuschweissen, eine Aera des Kanalbaues inauguriren. Eine solche den Osten und Westen verbindende Binnenschiffahrtsstrasse musste sogar für den Welthandel Bedeutung gewinnen, je mehr die gefahrvolle Wasserverbindung zwischen Nordsee und Ostsee mit dem Sundzoll belastet wurde.

So lange der Elbstrom im wesentlichen ein preussischer Grenzfluss

war, konnte es sich für Preussen ausschliesslich nur um Wasserverknüpfung von Elbe, Oder und Weichsel handeln; bei diesen drei Flüssen war aber die Aufgabe der Kanalverbindung dadurch ausserordentlich erleichtert, dass die Elbe in der seenreichen Havel nebst Spree, die Oder in der langgestreckten Warthe nebst Netze einen Arm bis nahe an die östliche Nachbarin herausstreckt.

Die Warthe und Netze waren bis zur Theilung Polens im wesentlichen polnische Flüsse und hatten fast bis zu diesem Zeitpunkte wenig Verkehr aufzuweisen. Die Schifffahrt, anfangs überhaupt nur von Driesen ab möglich, wurde in der ersten Hälfte der Sarmatenherrschaft — ähnlich wie auf dem Oberlaufe der Oder — ebensowohl durch viele Wehre und Mühlenbauten, wie durch Privilegien einzelner Städte und hohe Zölle gehindert. Die Polen erkannten jedoch früh, welche Bedeutung die Warthe als Zufuhrstrasse nach Pommern für ihren Getreidehandel, der sich anfangs der Weichsel ausschliesslich bediente und nur auf dem Landwege hin und wieder Frankfurt aufsuchte, gewinnen konnte. Sie strebten deshalb, die Schifffahrtshindernisse zu beseitigen, die schlimmsten Zölle aufzuheben, die Warthe dem Handel zu erschliessen. Doch die sachlichen Schwierigkeiten der Schiffbarmachung waren gross und, als sie endlich nach Jahrzehnte langen Bemühungen auf polnischem Gebiete überwunden waren, da liess der politische Widerstand Brandenburgs die Wartheschifffahrt nicht aufleben. Erst die Erwerbung Ostpreussens und der geplante Bau des sogleich zu besprechenden Finowkanals machten den Kurfürsten Johann Sigismund nachgiebig, so dass er im Jahre 1618 im Verträge von Trebiskow auch auf brandenburgischem Gebiete die Beseitigung der Schifffahrtshindernisse und die Ermässigung seiner Warthezölle auf einen polnischen Gulden für eine Last Getreide zusagte. Auch das genügte nicht, die Warthe zu beleben; die Zollbelastung war nach wie vor zu hoch.

Der geringe Verkehr, der sich entwickelt hatte, schief mit dem schwedisch-polnischen Kriege wieder ein, so dass man zu Anfang des 18. Jahrhunderts fast ebenso wieder von der gesperrten Wartheschifffahrt sprechen konnte, wie man es im 16. Jahrhundert gethan hatte. Erst Friedrich der Grosse nahm sich nach der Erwerbung Stettins, ebenso wie der Oder, auch ihres grössten Nebenflusses, der Warthe nebst Netze an, griff auf den Trebiskowschen Vertrag zurück und hob am 3. Januar 1750 „in Ansehung des mit Pohlen nach Unseren Landen auf der Netze, Warthe und Oder nach Stettin zu retablirenden Commercii, alle und jede Zölle, sie mögen immediate Uns oder Unseren Vasallen und Städten zugehören, gänzlich auf“<sup>91</sup>) (mit Ausnahme des Holztransportes), so dass hinfort die Schiffe frei vor Driesen, Landsberg, Küstrin, wie vor Oderberg, Schwedt

und Garz verkehren konnten. Unter leidlich günstigen Verhältnissen traten so diese beiden Flüsse ins neunzehnte Jahrhundert ein.

Im Gegensatze zur Warthe und Netze, welche den Oder- und Weichselverkehr einander nahe bringen, waren die die Wasserverbindungen von Oder und Elbe erleichternde Havel und Spree „spezifisch märkische Flüsse“, die fast in ihrem ganzen Laufe brandenburgisches Gebiet durchflossen. Auch sie hatten viel unter dem entarteten Zollwesen zu leiden. Freilich waren sie niemals selbst mit Abgaben gerade überlastet; die Spree hatte alte Zollstellen nur in Berlin und Fürstenwalde, denen sich die in Müllrose anschloss, und auf der Havel von Spandau abwärts war die Abgabenerhebung anscheinend auf Havelberg, Rathenow, Plauen, Brandenburg, Potsdam und Spandau beschränkt. Doch der von jeher lebhafte Handel auf diesen Gewässern hing eng zusammen mit dem Verkehr der Oder und Elbe. Die alte vom 4. Januar 1694 datirte Zollrolle<sup>92)</sup> war im Jahre 1713 revidirt worden; die am 7. August d. J. neu erlassene Zollrolle<sup>93)</sup> brachte in ihren etwa 600 Zollsätzen für etwa 400 verschiedene Waaren nur wenige Aenderungen, meist kleine Erhöhungen gegen früher; sie belegte beispielsweise einen Wispel Weizen nach wie vor mit 3 Gr. und einen Wispel Roggen mit 2 Gr., erhöhte dagegen den Zoll für Tuch („1 Pack von 40 Stück Englisch“) von 8 auf 12 Gr. und für Wein („ein Fuder Rheinwein“) von 10 auf 12 Gr. Dieser immerhin noch mässige Tarif stand noch zu Beginn unseres Jahrhunderts in Kraft.<sup>94)</sup> So machte sich insbesondere die Belastung der Elbe auch in der Mark fühlbar; wenn man im 17. Jahrhundert von Berlin bis einschliesslich Hamburg nicht weniger als 16 Mal Zoll zahlen musste, so dass beispielsweise ein 14 Ctr. wiegendes Fass Wachs zusammen 16 Rthlr. 11 Gr. 6 Pf. an Zoll zu erlegen hatte,<sup>95)</sup> so hemmte das natürlich auch die märkische Schifffahrt in ihrer Entwicklung. In ähnlichem Sinne machte auch die Sperrung des Oderkurses auf Spree und Havel sich bemerkbar. Umgekehrt hob aber auch jede Erleichterung der Verbindung dieser vier Flüsse die märkische Binnenschifffahrt.

Eine Verbindung der märkischen Wasserstrassen mit der Oder liess sich vorzugsweise an zwei Stellen ausführen: im Norden, wo die Havel, im Süden, wo die Spree dem Oderlaufe im flachen Gelände sich nähert. Für beide Richtungen tauchten bereits um die Mitte des 16. Jahrhunderts Vorschläge für Kanalbauten auf. Kaiser Ferdinand I. plante in Verbindung mit seinen erwähnten Bestrebungen zur Hebung des Oderhandels in der südlichen Trace einen Oder-Spree-Kanal, um den Handel Böhmens und Schlesiens zu heben und die Habsburgischen Niederlande in möglichst schnelle Verbindung mit den österreichischen Kronlanden zu setzen. Es kam auch am 1. Juli 1558 zu einem Vertrage zwischen dem Kaiser und

dem Kurfürsten von Brandenburg, nach welchem der „Kaisergraben“ auf gemeinschaftliche Kosten erbaut werden sollte und zwar so, dass Ferdinand I. den kostspieligeren westlichen Theil von der Spree bis Müllrose und Kurfürst Joachim II. den östlichen von dort bis zur Oder übernahm. Kräftig wurde auch das Werk in Angriff genommen; jedoch nach kurzer Zeit versagte das Interesse und die Finanzkraft Brandenburgs und nach einem Aufwande von 40 000 Thlr. wurde im Jahre 1563 die Fortsetzung des Kanalbaues aufgegeben.

Gleichzeitig war der Vorschlag gemacht worden, in der nördlichen Trace die Oder mit der Havel unter Benutzung des kleinen Gewässers der Finow zu verbinden. Doch erst im neuen Jahrhundert sollte hier der Vorschlag zum Versuche reifen. Kurfürst Joachim Friedrich griff im Jahre 1605 diesen Plan auf, anscheinend in der Absicht, durch „eine Kanalverbindung zwischen dem Osten und Westen parallel mit der Seeküste“ den Sundzoll zu umgehen und schiffbaren Anschluss an die Warthe zu gewinnen, um einerseits von Westen her den lebhaften holländischen Waarenverkehr, andererseits von Osten her den polnischen Getreidehandel durch märkisches Gebiet zu lenken. Da es an heimischen Bauhandwerkern fehlte, zog er holländische Techniker herbei; die Baukosten bestritt er aus den Kammereieinkünften, die jährlich nur etwa 40,000 M. betragen.<sup>96)</sup> Innerhalb eines Jahrzehnts war der Finowkanal trotz mancherlei Widrigkeiten fertiggestellt. Jedoch der technischen Schwierigkeiten hatte man nur unvollkommen Herr werden können; die Bauten des Kanals, die sämmtlich in Holz ausgeführt waren, verlangten fort-dauernd kostspielige Reparaturen; die Geldnoth und die Verkehrsstörung, die der dreissigjährige Krieg mit sich brachte, liessen den neuen Kanal verfallen, „ehe er recht gebraucht war.“<sup>97)</sup>

Diese zweifachen schlechten Erfahrungen schreckten den Grossen Kurfürsten und seinen unternehmungslustigen Rath Michael Matthias nicht zurück, als es wenige Jahrzehnte darauf galt, die unter den Nachwehen des dreissigjährigen Krieges leidende heimische Binnenschifffahrt zu heben und insbesondere den zum Theil verlorenen schlesisch-hanseatischen Transitverkehr für die Mark ganz zurückzugewinnen. Die geschilderte Elberöffnung hatte den märkischen Durchgangshandel zu Gunsten der sächsischen Schifffahrt sehr geschädigt. Sie hatte — besonders seit der Zerstörung Magdeburgs, welche die Aufhebung des dortigen Stapelrechts für mehr als ein Jahrhundert zur Folge hatte, und trotz der geschilderten steigenden Zollbelastung des Elbkurses — den Güterstrom von und nach der Ober- und Niederlausitz, Böhmen, Mähren und Oesterreich, der früher grösstentheils über Crossen, Frankfurt a/O., Fürstenwalde, Berlin und Fehrbellin sich bewegte, in steigendem Masse nach Meissen, Pirna und

Dresden abgelenkt. In Erkenntniss dieser Gefahr hatte Brandenburg, wie gesagt, noch verspäteten Protest gegen die Elberöffnung eingelegt und gleichzeitig war im Jahre 1588 durch den Bau der ersten Schleuse bei Fürstenwalde die Verbindung der Spree mit dem Kersdorfer See, an dem Frankfurt eine neue Niederlage errichtete, verbessert worden, wodurch die Landstrecke bis Frankfurt auf drei Meilen verkürzt wurde. Ferner wurde die Anziehungskraft der alten Transitroute durch die im Jahre 1628 durchgesetzte Erschliessung der oberen Oder erhöht. Von diesem Zeitpunkt an stand also der durchgehenden Wasserfahrt von Breslau, Frankfurt und Küstrin bis Berlin, Magdeburg, Lüneburg und Hamburg nur die kurze Landstrecke zwischen dem Kersdorfer See und der Oder hindernd im Wege. Es lag demnach nahe, auf den früher missglückten Plan des Kanalbaues bis Müllrose zurückzukommen, zumal da man hoffen konnte, durch eine Ablenkung des schlesischen und polnischen Handels nach Berlin und Hamburg einen entscheidenden Schlag gegen das verhasste schwedische Stettin ausführen zu können. So ging man im Jahre 1662 mit frischem Muth ans Werk.

Abgesehen davon, dass die Städte zur Stellung der Arbeitspferde angehalten wurden und dass auch Futter und Lohn von den nächst gelegenen Aemtern frei geliefert wurde, hat der Bau des 23 km langen und 13 Schleusen aufweisenden Kanals nachweislich 62 382 Rthlr. gekostet. Im Jahre 1669 war der stattliche „Neue Graben“, der später Friedrich Wilhelmskanal genannt wurde, vollendet.

Der Grosse Kurfürst wollte seine Verkehr fördernde Wirkung durch Finanzmassregeln nicht schmälern. Die Unkosten des Kanalbaus erklärte er auf einer Elbschiffahrtskonferenz durch Forterhebung der Lenzener Lizenten decken zu wollen,<sup>98)</sup> während er von dem Kanalverkehr selbst ausser den alten Zöllen zu Berlin, Fürstenwalde und Müllrose ein gebührenartiges Graben- und Schleusengeld verlangte, das er nicht, wie beantragt war, auf die Hälfte, „sondern nur auf den dritten Theil dessen, was an Fuhrlohn von Frankfurt bis auf die neue Niederlage (am Kersdorfer See) bisher entrichtet worden“, festsetzte. Der Gebührencharakter kam ausdrücklich darin zum Ausdruck, dass der Grosse Kurfürst unter dem 24. September 1668 anordnete, dass die Einnahmen aus dem neuen Schleusegeld „absonderlich berechnet und zur Unterhaltung des Grabens aufbehalten werden“. Ihm entsprechend wurde auch zwei Jahre darauf „gnädigst und ernstlich“ befohlen und später unter „sonderbahrem Missfallen“ neu eingeschärft, „niemand, es sey Fürstlich, Gräfllich, Freiherrlich oder adelichen Standes Personen frey passiren zu lassen, sondern von jedermänniglich das neue Graben- und Schleusegeld Inhalts der Zollrolle abzufordern“.

Die hier erwähnte Zollrolle scheint anfangs nicht veröffentlicht worden zu sein; am 4. Januar 1694 wurde jedoch auf „unterthänigstes Ansuchen der Trafiquirenden die „Zollrolle zu Wasser durch den Neuen Graben zwischen der Oder und Spree“ „zu männliches Wissenschaft“ publizirt. Diese Zollrolle machte ganz im Sinne der im Jahre 1667 eingeführten Accise Quantität und Qualität der Schiffsladung zum Erhebungsmoment und zählte deshalb für etwa 600 verschiedene Waaren mehr als 800 Tarifsätze auf, je für Zoll- und für Schleusegeld, zwischen denen ein Unterschied allerdings nicht bestand. Danach wurde beispielsweise ein Wispel Weizen mit 3 Sgr., ein Wispel Roggen mit 2 Sgr., „Tuch, ein Pack à 40 Stück Engl.“ mit 8 Sgr., ein Fuder Rheinwein mit 10 Sgr. belastet.<sup>99)</sup> Diese Zollrolle sollte eigentlich nur provisorischen Charakter haben, denn sie war ausdrücklich erlassen „bis zur völligen Einrichtung des Elb-Commerci“; da diese „völlige Einrichtung“ jedoch ausblieb, so stand sie noch in Kraft, als das neunzehnte Jahrhundert anbrach.

Wie diese Abgabenverhältnisse im Laufe eines Jahrhunderts sich nicht veränderten, so geschah auch in baulicher Beziehung am Kanal lange Zeit hindurch so gut wie nichts. Ende des siebzehnten Jahrhunderts waren allerdings die schnell zerfallenen hölzernen Schleusen der ersten Kanalanlage durch steinerne ersetzt worden und noch in der Zeit von 1713—1740 wurden nicht weniger als 65 000 Rthlr. für Kanalreparaturen verausgabt;<sup>100)</sup> seitdem scheint der Kanal jedoch auf die ziemlich kärglichen Erträgnisse seines Schleusengeldes angewiesen gewesen zu sein; grössere Ausgaben wurden anscheinend nicht mehr für ihn gemacht. So war der alte denkwürdige Bau zu Anfang unseres Jahrhunderts — wie Hardenberg in einer Verfügung vom 16. Oktober 1812 sich ausdrückt — „fast ganz unbrauchbar geworden“, so dass man „zu seiner nothdürftigen Wiederherstellung“ aus Mangel an anderen Fonds eine Anleihe ins Auge fasste.

Der erfolgreiche Bau des Friedrich Wilhelms-Kanals, der Berlin mit einem Schlage zum aussichtsvollen Konkurrenten von Stettin und Frankfurt, Thorn und Danzig, Leipzig, Magdeburg und Lüneburg machte, eröffnete in Preussen eine glorreiche Aera des Kanalbaus. Jede politische Machtvergrößerung gab dem Bestreben nach möglichst enger wirthschaftlicher Verknüpfung der verschiedenen Landestheile, nach möglichster Förderung des damals besten Verkehrsmittels, der Wasserfahrt, neuen Anstoss. Ja, fast jede Erweiterung des Staatsgebietes hatte einen weiteren Ausbau des Wasserstrassennetzes zur Folge.

Die Erwerbung Magdeburgs und seines auch an der Saale sich hinziehenden Gebietes hatte, wie gesagt, bereits den Grossen Kurfürsten veranlasst, im Gegensatz zu früher lebhaft für eine Erleichterung des

Elbhandels einzutreten. Sie erzeugte bald auch den Wunsch, Magdeburg und Halle in direkte Schifffahrtsverbindung mit einander zu setzen, um insbesondere das werthvolle Salz von den grossen niedersächsischen Salinen billiger beziehen zu können. Ohne künstliche Aufstauung des Fahrwassers war jedoch die Saale eine kaum brauchbare Schifffahrtsstrasse. Bereits im 16. Jahrhundert war sie deshalb kanalisirt worden; aber inzwischen waren die hölzernen Schleusen, trotz ihrer völligen Erneuerung im 17. Jahrhundert, so sehr verfallen, dass die Saalschifffahrt längst wieder völlig aufgehört hatte. Während Sachsen im Interesse Leipzigs alles aufbot, ihr Wiederaufleben zu hintertreiben, nahm Brandenburg mit Eifer dieser Aufgabe sich an. Im Jahre 1694 wurde mit dem Umbau von sechs Magdeburger Saaleschleusen begonnen; Anhalt fand sich bereit, auf eigene Kosten bei Bernburg eine siebente zu bauen; drei Jahre nach dem Baubeginn konnte die Saaleschifffahrt von Halle abwärts bereits eröffnet werden. Sie blühte rasch so lebhaft auf, dass Leipzig im Jahre 1716 in einem Berichte klagte: „Die Stadt Halle hat seit einigen Jahren ihren Handel und angemassete Niederlage, der Stadt Leipzig zum Präjudiz, in grossen Schwung gebracht, indem die Güter von Magdeburg vermittelst deren Schiffe auf der Elbe und Saale und deren angelegten Schleusen dahingebracht und rings um Leipzig herum ins ganze Land vertheilt werden.“<sup>101)</sup>

Zu diesem Aufschwung mag die eigenartige Organisation der Saaleschifffahrt beigetragen haben. Während man sonst den Schifffahrtsbetrieb der Privatinitiative überliess und durch Abgabenerhebung die Kosten der Schifffahrtsstrasse ganz oder theilweise zu decken suchte, wurde hier eine Art Schifffahrts-Monopol begründet und der für den Erz- und Steinkohlenbergbau privilegirten Gewerkschaft übertragen. Diese zahlte für ihre mit mancherlei Sonderrechten ausgestattete Vorzugsstellung eine bestimmte Summe, welche anfangs 2000 Thlr. betrug, zu Beginn des 18. Jahrhunderts vorübergehend auf 9000 Thlr. stieg. Als dann die Gewerkschaft im Jahre 1768 in Staatsbetrieb überging, hörte auch dieses Saaleschifffahrtsmonopol auf.

Inzwischen hatte ein Umschwung der Ansichten in Sachsen sich angebahnt. Man hatte aus der neuen Lage, an der nichts mehr zu ändern war, die richtige Konsequenz gezogen, dass man zum eigenen Vortheil möglichst an der Saaleschifffahrt Antheil zu gewinnen suchen müsse. In dieser Ueberzeugung hatte die sächsische Regierung sogar in den Jahren 1791 bis 1795 die Unstrut von Artern bis in die Saale bei Weissenfels mittels 12 Unstrut- und 3 Saaleschleusen mit einem Kostenaufwand von 528 750 Rthlr. schiffbar machen lassen. Die weitere Absicht war, nicht nur die Saalekanalisation bis Merseburg fortzusetzen, um möglichsten Anschluss an die bereits von Halle abwärts kanalisirte preussische Saale-

strecke zu gewinnen, sondern auch Leipzig mit der Elbe durch Kanäle zu verbinden. Unter solchen weitausschauenden Projekten trat die Saale in unser Jahrhundert ein, und wenn auch nach dem Stillstand der Kriegszeit das Leipziger Projekt zunächst nicht wieder aufleben sollte, so war es doch, nachdem die Saale hinauf bis Kösen und fast der ganze Unstrutlauf preussisch geworden war, nur eine Frage der Zeit, wann das kurze Zwischenglied zwischen Weissenfels und Halle zur Vervollständigung der Saaleschiffahrtsstrasse und zur weiteren Erschliessung der reichen Braunkohlenläger ebenfalls kanalisirt wurde.

\* \* \*

Grösseren Einfluss, als die Erwerbung Magdeburgs und seines Gebietes, sollte der Anfall Stettins an Preussen im Jahre 1720 auf den preussischen Binnenverkehr und den Ausbau des preussischen Wasserstrassennetzes gewinnen. Es ist bereits kurz geschildert worden, wie man infolge dieses Ereignisses in Preussen wieder anfang, sein Interesse dem Oderkurse zuzuwenden. Sollte aber Stettin wirklich der Ein- und Ausfuhrhafen Preussens werden, so galt es, zwischen Berlin und Stettin eine direkte Wasserverbindung herzustellen, welche den grossen Umweg durch den Friedrich Wilhelmskanal vermeiden liess; in zweiter Linie war es in dieser Hinsicht nöthig, auch Magdeburg und seine Salinen mit Berlin und damit auch mit Stettin in bessere Verbindung zu setzen, die lange Fahrt durch die Havelmündung abzukürzen. In Anbetracht dieser Verhältnisse hatte man bereits kurz nach dem Erwerbe Stettins den Bau des Plauer Kanals begonnen, doch hatte man ihn im Jahre 1728 wieder liegen lassen. Ebenso hatte man in den letzten Jahren der Regierung Friedrich Wilhelms I. mit dem Vorschlage einer Kanalverbindung der Havel und Oder sich beschäftigt, ohne jedoch zu einer positiven Entscheidung zu gelangen. Friedrich der Grosse nahm jedoch alsbald beide Projekte nach Plänen, welche der Minister v. Görne ihm sogleich nach seinem Regierungsantritt unterbreitet hatte, in Ausführung; er meinte, man müsse derartiges unternehmen, „ohne vorher den Gewinn mathematisch feststellen zu können“. Bereits im sechsten Jahre seiner Regierung konnte er beide wohlge gelungenen Bauten dem Verkehr übergeben.

Was den Plauer Kanal anlangt, so hatte man die Kosten seines Baues anfangs auf 200 000 Thlr. veranschlagt; diese Summe ist jedenfalls erheblich überschritten worden, da noch nach dem Etat für 1786/87 nicht weniger als 263 000 Thlr. zu verzinsen waren und zwar 184 000 Thlr. für die kurmärkische Landschaft. Die „Ueberschüsse aus den Kanalrevenüen“, die man anfangs übertrieben auf 60 000 Thlr. geschätzt hatte, bezifferten

sich jährlich auf 10—19 000 Thlr., wovon etwa 5—6000 Thlr. auf den Privatverkehr, der Rest auf die „menagierten Holz- und Salzfrachten“, welche die Salzverwaltung zahlen musste, entfielen.<sup>102)</sup>

In der Leistungsfähigkeit blieb der Kanal vielfach hinter dem Verkehrsbedürfniss zurück. Das lag wohl vor allem daran, dass in trockenen Jahreszeiten der Wasserspiegel der Elbe so tief sank, dass die Speisung des Kanals sehr erschwert wurde;<sup>103)</sup> doch scheint auch nicht genügend Geld und Sorgfalt auf die Unterhaltung und Erneuerung der Kanalbauten verwandt zu sein. In einem wenig befriedigenden Zustande trat der Kanal in das 19. Jahrhundert; im Jahre 1817 konnte gar die Magdeburger Regierung von dem „unbeschreiblich schlechten Zustande“ der Pareyer Schleuse berichten.

Was den Finow-Kanal anlangt, so haben seine Anlagekosten nicht mehr ermittelt werden können. Er hatte in seinem ursprünglichen Hauptbau zehn Schleusen aufzuweisen; kurz nach der Eröffnung wurden jedoch zur Stauung des unteren Finowflusses noch drei weitere Schleusenbauten und im Jahre 1767 noch ein vierter, der der untersten Schleuse bei Liepe, ausgeführt.<sup>104)</sup>

Bei der Abgabenregulirung herrschte auf ihm der verkehrspolitische Gesichtspunkt unbedingt vor. Man nahm bei ihr — wie Brandenburg<sup>105)</sup> sagt — an, „dass, da die Zollkassen zu Liebenwalde, Oranienburg, Spandau, Potsdam und Brandenburg von Waaren, welche von Stettin nach Berlin und Magdeburg und umgekehrt, verschifft wurden, ohne die Existenz des Kanals keine Einnahme haben könnten, diese an gedachten Orten zu Besten des Kanals erhoben werden müsse“. Nur soweit man infolge des neuen Kanalbaues in Zukunft in Berlin und in Magdeburg mehr Güter von Stettin bezog, als bisher schon die mindestens ebenso hoch bezollten Routen durch den Friedrich Wilhelmskanal und über Hamburg eingeschlagen hatten, wurde also überhaupt eine Mehreinnahme erzielt. Im Einzelnen war die Veranlagung des Zolles auf der Finowkanalroute sehr kompliziert. Die „Parifikation“ des Oderkurses mit dem Elbkurse war auch hier der massgebende Gesichtspunkt. Man wollte aber nicht nur die erwähnte Gleichstellung der Oderzölle von Stettin bis Schlesien mit den Elbzöllen von Hamburg bis zu den sächsischen Umschlagsplätzen, sondern das Bestreben war auch darauf gerichtet, dass für Berlin und für Magdeburg der zu entrichtende Zollbetrag auf der Route nach Hamburg und auf der nach Stettin gleich war. Das war natürlich nur durch eine Differenzirung der Zölle nach Ankunfts- und Bestimmungsort zu erreichen.<sup>106)</sup> So sehen wir denn auch, dass erstens neben der erwähnten Oderzollrolle vom 25. Januar 1754, die für die Fahrt nach der Neumark und nach Schlesien galt, unter demselben Datum noch eine zweite für

die Fahrt durch den Finowkanal erlassen ist, und dass zweitens unter dem 9. November 1747 zwei verschiedene Zollrollen<sup>107)</sup> für die Fahrt von und nach Berlin und für die von und nach Magdeburg erlassen sind. Danach wird auf der Berliner Fahrt Zoll in Liebenwalde, Oranienburg und Spandau und daneben Schleusegeld an den beiden letzteren Orten, und auf der Magdeburger Fahrt ausserdem Zoll in Potsdam und Brandenburg, sowie Schleusegeld am letzteren Orte erhoben; auf der Magdeburger Fahrt ist jedoch der Plauer Kanal in die angeführte Zollrolle nicht eingeschlossen und ferner kommen zu Magdeburg der Elbzoll und zu Berlin der Berliner Wasserzoll und eventuell das dortige Schleusegeld zur Hebung. Aus der endlosen Liste beider Tarife mögen hier wiederum wenige Stichproben angeführt werden:

	Magdeburger Route		Berliner Route	
	Zoll	Schleusegeld	Zoll	Schleusegeld
Roggen, im Wispel . . .	10 Gr.	12 Gr.	6 Gr.	8 Gr.
Weizen, „ „ . . .	15 „	12 „	9 „	8 „
Tuch, ein Pack à 40 Stück	66 „	36 „	36 „	24 „
Wein, ein Fuder Rheinwein	60 „	36 „	36 „	24 „

Dazu kam noch ein geringes nach der Schiffsart bemessenes Kahn- und Aufzugsgeld. Die hier charakterisirte komplizirte und unübersichtliche Regelung des märkischen Wasserzollwesens bestand noch zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts.

Was den technischen Zustand des Kanals anlangt, so scheint es am Finowkanal nicht viel anders als am Plauer Kanal ausgesehen zu haben; im Jahre 1812 wurde eine „Instandsetzung“ des ganzen Kanals in Vorschlag gebracht, nachdem unter anderem amtlich festgestellt war, dass die Schleusen „zum Theil in sehr schlechtem Zustande“ sich befänden.

\* \* \*

Während so die Erwerbung Stettins zu einer grossartigen Umgestaltung des preussischen Wasserstrassenwesens den Anstoss gegeben hat, hat die Erwerbung Schlesiens, erst sehr verspätet zu einer künstlichen Erweiterung des preussischen Kanalnetzes geführt. Es war bereits in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, als man den Plan fasste, die Oder gewissermassen zu verlängern, sie nämlich in unmittelbare schiffbare Verbindung mit den reichen Schätzen der ober-schlesischen Montanbezirke zu bringen. Gleichzeitig sollte der Klodnitzkanal der emporwachsenden Industrie jener Gegenden zu Nutzen kommen. Der 18 Schleusen aufweisende Kanal wurde im Jahre 1790, dem dritten

Jahre seit dem Beginne des Baues eröffnet. Der Kanal erforderte jedoch in den folgenden Jahren noch vielerlei technische Umgestaltungen und Reparaturen, so dass sein Konto an „Neubaukosten“ von 1788 bis 1812 anwuchs auf 2 392 136 Mark, eine Summe, welche allerdings einen durch einen Wolkenbruch im Jahre 1803 verursachten Schaden in Höhe von 219 873 Mark mitumfasst.

Bereits eine Reihe von Jahren vor der Eröffnung des Klodnitzkanals war infolge des erst mehr als drei Jahrzehnte nach der Erwerbung Schlesiens erfolgten Anfalls des Netzedistriktes an Preussen ein neues wichtiges Glied in das preussische Wasserstrassennetz eingefügt worden. Die Theilung Posens hatte, wie erwähnt, Friedrich den Grossen mit dem Bestreben erfüllt, den Weichselverkehr von dem nicht preussischen Danzig einerseits nach Elbing, andererseits über Bromberg auf der Netze, Warthe und Oder nach Stettin und Berlin abzulenken; das führte fast selbstverständlich auf den Plan, die Weichsel durch ihren Nebenfluss Brahe mit der weit nach Osten vordringenden Netze in schiffbare Verbindung zu setzen. Bereits im Jahre 1773 begann denn auch, gleichzeitig mit der Regulirung der Netze und der Urbarmachung des Netzebruchs, der Bau des Bromberger Kanals. Nach sechzehn Monaten war das denkwürdige Werk mit einem für damalige Zeiten ungeheuren, mehrere tausend Köpfe zählenden Arbeiterheere vollendet.

Die Baukosten beliefen sich — ungerechnet das aus den Königlichen Forsten bezogene freie Bauholz — auf 684 127 Thlr.; sie sollen zum Theil dadurch aufgebracht worden sein, dass v. Brenkenhoff, der Chef des Netzedistriktes, „Getreide billig in Polen kaufte und in Sachsen sowie in der Mark, wo der Scheffel Roggen infolge der Missernte mit 6—7 Thlr. bezahlt wurde, wieder verkaufte“.<sup>108)</sup> Doch auch hier war die Dauerhaftigkeit der Kanalbauten nicht gross; insbesondere die hölzernen Schleusen waren bereits zehn Jahre nach der Kanaleröffnung so hinfällig, dass eine gründliche Erneuerung nöthig wurde. So wurde das „Kanal-Retablissement“ beschlossen: die meisten Schleusen sollten in Massivbauten verwandelt, das ganze Kanalbett vertieft und aufgeräumt, zahlreiche kleine Reparaturen vorgenommen werden. Diese Arbeiten wurden in den Jahren 1792—1801 für 497 717 Thlr. ausgeführt. Rechnet man hinzu, dass bereits vorher für Ueberbauten der Bromberger Stadtschleuse 41 650 Thlr. und später für den missglückten Bau einer massiven Stadtschleuse 68 957 Thlr. ausgegeben waren, so beläuft sich das auf den Bromberger Kanal aufgewendete Gesamtkapital bis zur Wiederabtretung der Provinz im Tilsiter Frieden auf rund 1 292 000 Thlr.<sup>109)</sup>

Eine Verzinsung dieses Kapitals durch die Kanalabgaben war nicht beabsichtigt. Im Gegentheil hatte der König am 27. Dezember 1775 be-

fohlen, „die Abgaben der Schiffer nur so zu bemessen, dass dieselben für die Besoldung der Schleusenwärter und die Instandhaltung der Schleusen genügt“.<sup>110)</sup> Demgemäss waren auch die Sätze des vom 18. Juni 1776 datirten Tarifs festgesetzt worden; sie betragen für einen beladenen Oderkahn von 300–480 Zentnern Tragfähigkeit bei Benutzung aller Schleusen 5 Thlr., für einen leeren 75 Sgr. und für ein Schock Bauhölzer mittlerer Stärke 4 Thlr.<sup>111)</sup> Dieser Tarif stand noch bis in das dritte Jahrzehnt unseres Jahrhunderts in Kraft. Während nach Garbe<sup>112)</sup> diese Abgaben nur die verhältnissmässig geringe Summe von 2538 Thlr. durchschnittlich zu den auf 8388 Thlr. bezifferten gesammten Unterhaltungskosten beigetragen haben, berichtet im Jahre 1820 der bekannte kameralistische Schriftsteller Förster<sup>113)</sup> vom Bromberger Kanal: „die jährliche Unterhaltung kostet 5540 Rthlr., der Ertrag ist 18 000 Rthlr.“

Mit dem Bau des Bromberger Kanals war die erwünschte schiffbare Querverbindung in Preussen von dem Grenzfluss Elbe im Westen bis zur Weichsel hergestellt.

---

## II.

### **Die Reform des Binnenschiffahrtsabgabenwesens durch die Gesetzgebung Preussens und des Zollvereins.**

---

Im vorausgehenden Abschnitte ist dargelegt worden, wie aus weit zurückliegenden Wurzeln die Verhältnisse im Binnenzollwesen, die zu Anfang unseres Jahrhunderts insbesondere in Preussen bestanden, erwachsen sind. Wenn man von den weitsichtigen Kanalbauten Friedrichs des Grossen absieht, so war man im 18. Jahrhundert auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt in Deutschland fast überall in eine Stagnation verfallen, die inmitten der vielerlei alten Traditionen und kleinlichen Interessen alle grösseren Gesichtspunkte je länger je mehr zurücktreten liess. Von dem frischen Winde, der in anderen Staaten morsche, veraltete Schranken hinweggefegt hatte, war hier nichts zu spüren gewesen. Während in Frankreich durch Colberts weitblickenden Geist bereits im Jahre 1664 für einen grossen Theil der nördlichen Provinzen und im Jahre 1791 für das ganze Land, unter Verlegung aller Zölle an die Grenzen, ein einheitliches inneres Marktgebiet mit freiem Verkehr geschaffen war, während England schon seit dem Jahre 1663 und das ganze vereinigte Königreich seit dem

Jahre 1806 das Grenzzollsystem durchgeführt hatte, während auch die Vereinigten Staaten von Amerika in dieser Beziehung seit dem Jahre 1789 einen Einheitsstaat darstellten, hielt man in deutschen Landen, namentlich in Preussen, an den altüberkommenen lokalen Einrichtungen fest, die einst auch ihre Berechtigung gehabt, ja vielfach einen Fortschritt bedeutet hatten, die jedoch in einem Zeitalter nationaler Staatsbildungen und kräftig sich entwickelnden Handels und Verkehrs ihren Aufgaben nicht mehr gewachsen waren.

Und gerade jetzt, wo die Nothwendigkeit seiner Beseitigung sich besonders scharf geltend zu machen begann, erhielt dieses deutsche System partikularistischer Zerstückelung seine formelle rechtliche Sanktion. Mit der Niederlegung der römisch-deutschen Kaiserkrone durch Franz II. war am 6. August 1806 die bisher über den Bundesfürsten stehende Reichsgewalt fortgefallen, im Pariser Frieden vom 30. Mai 1814 (Art. 6) war die neugewonnene Souveränität allen Reichsgliedern, welche die gewaltige Umwälzung des letzten Jahrzehnts überlebt hatten, garantirt und im Deutschen Bunde war sie staatsrechtlich — im Verhältniss zu den eigenen Unterthanen — aufrecht erhalten worden. Mit dieser Souveränität hatten alle Bundesfürsten auch die Autonomie in Zollsachen gewonnen, waren sie zu selbständigen Trägern der Regalienrechte geworden. „Die Zerstückelung des deutschen Zollwesens in so viele getrennte Systeme, als es Reichs- und Bundesstaaten gab, war vollendet und gesetzlich festgestellt.“<sup>114)</sup>

Allerdings hatte die Verfassung des Deutschen Bundes in Artikel 19 eine Regelung „des Handels und Verkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten, sowie der Schifffahrt“ in Aussicht gestellt. Allein wie die ganze Organisation des Bundes es schon verbürgte, dass die Gesetzgebungsmaschinerie selten zu einem Resultat kam, so zeigte sich auch auf dem Bundestage in Frankfurt bald, dass die verheissene Regelung in irgendwie eingreifender Weise nicht erfolgen werde. Sollten daher Reformen im Zoll- und Binnenschifffahrtswesen überhaupt vorgenommen werden, so sah man sich auf einen doppelten Weg verwiesen: die einzelstaatliche Gesetzgebung und Sonderevereinbarungen der interessirten Uferstaaten, sowohl der deutschen Staaten unter sich, als auch deutscher Staaten mit nicht-deutschen Nachbarstaaten. Die Gesetzgebung der Einzelstaaten fand das Feld ihrer Bethätigung hauptsächlich in denjenigen Wasserstrassen, welche in ihrem ganzen schiffbaren Laufe im Gebiete des einen Einzelstaates lagen; sobald eine Wasserstrasse mehreren Uferstaaten angehörte, trug man Bedenken, ohne Gegenkonzessionen wirksame Erleichterungen einzuführen, um nicht durch Preisgabe von Kompensationsmitteln für Verhandlungen in der Zukunft seine

Stellung zu schwächen. Da nun in Deutschland an den Ufern fast aller grösseren Flüsse mehrere Staaten liegen, so war die Gesetzgebung des Einzelstaates vorwiegend auf die kleineren, meist mehr dem Lokalverkehr als dem Durchgangsverkehr dienenden Wasserstrassen angewiesen, ja im wesentlichen auf die künstlichen Wasserstrassen beschränkt. Könnte man so sagen, dass die Gesetzgebung der Einzelstaaten in verkehrspolitischer Hinsicht zurücktrat, so war sie von um so grösserer prinzipieller, staatsrechtlich-politischer Bedeutung. Während die vertragsmässige Regelung der Stromschifffahrt dem folgenden Kapitel vorbehalten bleibt, soll hier zunächst von dieser einzelstaatlichen Gesetzgebung, und zwar vorwiegend der preussischen, die Rede sein; um sie völlig verständlich zu machen, ist es nothwendig, von allgemeinen Gesichtspunkten auszugehen.

In den Einzelstaaten drängten zu Anfang des Jahrhunderts die Verhältnisse im Zollwesen auf allen Seiten gebieterisch zu einer Reform. Fast jede einzelne der in Deutschland damals bestehenden Zollverfassungen war dem Zusammenbruch verfallen. Von ihrem wirren Durcheinander und Erstarren in oft unverstandenen Traditionen kann man sich erst eine rechte Vorstellung machen, wenn man das Wasserzollwesen im Zusammenhang mit dem gesammten Zollwesen, in das es eingegliedert war, im Zusammenhang mit den Landbinnenzöllen aller Art und, insbesondere in Preussen, auch im Zusammenhang mit der Acciseverfassung betrachtet. Allerdings, „es fällt jetzt schwer, wie Weber<sup>115)</sup> hervorhebt, uns heute noch von dem dichten Netze der Zollgrenzen, welches über Deutschland ausgespannt war, von der Mannigfaltigkeit der Zolltarife und Grenzabgaben, von der Schwerfälligkeit der Abfertigungsformen, von dem bunten Durcheinander der Zollverordnungen und dem Umfange, in welchem das Schmuggelgewerbe betrieben wurde, einen Begriff zu machen.“ Immerhin gewähren doch vielleicht die folgenden, meist den Akten des Preussischen Generaldirektoriums entnommenen Zahlen einen Einblick in die bunte Mannigfaltigkeit der preussischen Zölle, die nach Treitschke's Ausdruck zeigt, „wie mühsam der preussische Staat aus einem Gewirre selbständiger Territorien hervorgewachsen war“.

Noch im Jahre 1810 bestanden — nach einem Immediatbericht des preussischen Finanzministers Grafen von Bülow vom 14. Januar 1817<sup>(116)</sup> — in den damaligen alten Provinzen der preussischen Monarchie nicht weniger als .57 verschiedene Zoll- und Accisetarife, die sich auf 2775 Gegenstände erstreckten. Allein der ost- und westpreussische Tarif vom Jahre 1806 füllte volle 128 Folioseiten.<sup>117)</sup> Gleichzeitig verschlang die kostspielige Verwaltung mit ihren 8000 Accisebeamten mehr als 13 Prozent vom Ertrage der Accise und der Zölle, und trotz der vielen

Verkehrerschwörungen, trotz des komplizierten, kostspieligen Apparates war weder der finanzielle Erfolg ein bedeutender, noch war der heimischen Arbeit mangels einer geordneten Grenzbewachung ein genügender Schutz gegen die überlegene Konkurrenz des Auslands, insbesondere Englands, gewährt. Was die Binnenzölle im besondern anlangt, so brachten sie in den Bezirken der Zoll- und Accisedirektionen Berlin, Brandenburg, Stettin, Küstrin, Magdeburg und Halberstadt „exkl. der Brücken-, Damm- und Wegegelder“ im Durchschnitt der drei Rechnungsjahre 1796/97—1798/99 vom Verkehr innerhalb der einzelnen Provinz 106 311 Rthlr. und von dem Verkehr einer Provinz mit der andern 185 037 Rthlr. ein. Und zwar vertheilte sich diese Einnahme auf rund 400 verschiedene Zollämter. Im Bezirke der Magdeburger Provinzialdirektion sind im Durchschnitt der sechs Jahre 1791/92—1796/97 in 49 Grenzzollämtern 29 974 Rthlr. und ausserdem in 130 im Innern der Provinz gelegenen Zollämtern 19 020 Rthlr. eingenommen worden. In den 41 Zollämtern Pommerns, wo die Abgabe nach Ansicht der Stettiner Zolldirektion „sehr wahrscheinlich zur Hälfte defraudirt“ wurde, sind im Durchschnitt der vier Jahre 1793—96 an Zöllen aufgebracht worden vom Verkehr mit dem Auslande 1091 Rthlr., mit anderen Provinzen 5064 Rthlr., innerhalb der Provinz 8756 Rthlr. Ebenso machte im Bezirke der Zoll- und Accisedirektion Berlin „das innere Verkehr das Mehreste aus“. Im Brandenburger Bezirk wurde ferner im Durchschnitt der sechs Jahre 1791—96 an 41 Zollämtern eine gesammte Landzolleinnahme von 59 765 Rthlr., wovon 24 935 Rthlr. auf den Verkehr mit dem Auslande entfielen, und im Küstriner Bezirk an 36 Zollämtern im Rechnungsjahre 1795/96 eine Einnahme von 80 889 Rthlr., von denen nur 6945 Rthlr. dem Auslandverkehr zuzurechnen waren, erzielt. Endlich wurden im Halberstädter Bezirk an 63 Zollämtern im Durchschnitt der drei Jahre 1794/95—1796/97 vom Verkehr mit dem Auslande 2758 Rthlr., mit anderen Provinzen 607 Rthlr. und innerhalb des Fürstenthums 6654 Rthlr. eingenommen. Das ganze preussische Zoll- und Accisewesen war — wie bereits Minister Struensee hervorhob — „ein durch einzelne Bestimmungen ohne Plan, wie durch blinden Zufall entstandenes Chaos, welches unmöglich dauern kann“<sup>118)</sup>, und dieser Ansicht stimmte auch Ladenburg als Direktor im Preussischen Finanzministerium zu, wenn er in seiner Abhandlung „über die alt-preussische Accise- und Zollverfassung“<sup>119)</sup> sein Urtheil dahin zusammenfasste: „Mit einem Worte, die ganze Zollverfassung stand so verworren da, dass selbst die an der Spitze der Verwaltung stehenden Beamten die Sätze u. s. w. nicht kannten.“<sup>120)</sup>

Und mehr oder minder dasselbe Bild verkehrsfeindlicher Verworrenheit gewährte man fast überall im Zollwesen, wenn man zu Anfang des

Jahrhunderts seine Blicke über die preussischen Grenzpfähle hinaus in deutschen Landen umherschweifen liess.

Zumal unter dem Einfluss der zunehmenden Verbreitung der Lehren Adam Smith's einerseits, der weitsichtigen napoleonischen Verwaltungspraxis andererseits musste man zur Einsicht in die Unhaltbarkeit dieser Zustände gelangen. Noch in napoleonischer Zeit hat man daher auch in Süddeutschland die Konsequenz gezogen, die Binnenzölle zu beseitigen und durch Grenzzölle zu ersetzen. Das geschah bereits im Jahre 1807 in Bayern, im Jahre 1808 in Württemberg und im Jahre 1812 in Baden. Ungleich schwieriger war die Aufgabe, in gleicher Weise das grössere Preussen zu einem einheitlichen, freien Marktgebiet zu vereinigen. „Denn — wie Treitschke<sup>121)</sup> sagt — die schroffsten Gegensätze unseres vielgestaltigen sozialen Lebens lagen innerhalb der preussischen Grenzen.“ Ausserdem war Preussen territorial weniger kompakt; bei Durchführung des Grenzzollsystems musste man in Preussen einen Bewachungsdienst für eine Zolllinie von 1073 Meilen durchführen, „je eine Grenzmeile auf kaum fünf Geviertmeilen.“ Die Verlegung der Zölle an die Grenzen des Staates war daher in Preussen „schwieriger, als in irgend einem andern Reiche; sie erschien zuerst vielen ganz unausführbar.“ Solche Zweifel an der Ausführbarkeit beherrschten auch die breiten Schichten des Beamtenthums. Sie kommen z. B. drastisch zum Ausdruck in einem Berichte, den die Accise- und Zolldirektion in Küstrin am 15. April 1798 erstattete. In diesem Bericht sprach sich die Direktion einstimmig gegen das Grenzzollsystem aus, das „eine einer Mauer gleiche Grenzbesetzung“ erfordere, „da das Lokal der Grenzen keine solche Gebirgsketten zeigt, die den Frachtfuhrmann und andere Vekturanten auf gewisse Eingangs- und resp. Ausgangspässe beschränken, und somit die Defraudation der in jedem Fall beträchtlich werdenden Grenzzollabgabe behindern könnten. Dieser Mangel — hiess es weiter — wird gegenwärtig durch die Binnenzölle ersetzt, indem jeder nachfolgende Zoll den vorbelegenen kontrollirt und nachhebt oder nach Umständen den auf offenbaren Schleichwegen durchgedrungenen Vekturanten dennoch, sei es lang oder kurz, endlich fasst . . . . Solange dem Antagonisten von Grenzzoll die Wahl der Stelle seines Durchdringens unbenommen ist, so dass er mithin nur die Augen eines oder höchstens zweier Grenzbedienten zu blenden hat, ebenso lange wird auch verstärkte Grenzbesetzung gegen die Stärke des gegenseitigen Reizes des erhöhten Gewinnes, eine dennoch immer nicht ganz untrügliche Schutzwehr abgeben.“ Ganz ähnlich gab Brandenburg<sup>122)</sup> im Jahre 1800 der herrschenden Meinung Ausdruck, wenn er ausführte, dass das moderne Landesgrenzzollsystem zwar in einer Insel wie England, auch noch in Frankreich, das auf einer

Seite durch Küsten, auf einer andern durch hohe Gebirge und auf der dritten durch grosse Ströme gedeckt sei, mit gutem Erfolge angewandt werden könne, dass es aber da „nicht passe“, wo, wie in Deutschland, die Landesgrenzen von Natur nicht ähnlich gesichert seien.

Aber obwohl „die Errichtung gleichmässig geordneter Grenzzölle überall als ein vermessenenes Wagniss“<sup>123)</sup> galt, war man in Preussen schon zu Ende des vorigen Jahrhunderts dem Gedanken einer solchen Reform näher getreten. Bereits am 29. Juni 1797 war im Namen des Königs vom Generalaccise- und Zolldepartement ein Erlass an die genannten sechs Direktionen gerichtet worden, in welchem es hiess: „Die Verschiedenheiten, welche ratione der Landzollabgaben im Innern des Landes stattfinden, gereichen in mehr als einer Rücksicht zum Nachtheil des Binnenverkehrs, und der Umstand, dass der Landzollstätten sehr viele sind, mithin zum öfteren angehalten, ja nicht selten, um solche zu berühren, ein Umweg gemacht werden muss, ist nicht allein den Unterthanen, sondern auch selbst dem Frachtfuhrwerke äusserst lästig. Aus diesem Grunde ist zu wünschen, dass in Ansehung des Landzollwesens eine Abänderung getroffen und entweder die Binnenlandzölle nicht nur in den Provinzen selbst, sondern auch in Absicht der angrenzenden gänzlich abgeschafft werden könnten, so dass bloss gegen das Ausland Grenzzollämter beibehalten, also lediglich und allein beim Eingange aus der Fremde ins Land und beim Ausgange aus dem Lande nach der Fremde gezollet werden dürfte, oder wenigstens in jeder Provinz die Binnenzölle abgeschafft, folglich ausser der oben gedachten Verzollungsart, auch beim Ein- und Ausgange von einer Provinz in die andere die Landzollabgabe beibehalten würde. Kann Ersteres stattfinden, so wird der Zweck, dem Verkehr eine Erleichterung zu verschaffen, wirksamer erreicht werden, und dahin gehet Unser Absehen, wenn nämlich der Ausfall, welcher dadurch veranlasst werden möchte, nicht zu gross ist und die zu dessen Deckung anzuwendenden Mittel nicht übersteigt. Die Provinzen, worauf in diesem Falle die Aufhebung der Landzollabgabe im Innern sich erstrecken würde, sind das Fürstenthum Halberstadt, das Herzogthum Magdeburg, die Kurmark, Neumark und Pommern<sup>124)</sup> und es wird keine Bedenken haben, in den Grenzzollämtern die Ein- und Ausgangszölle zu erhöhen und auf die Weise eine Erhöhung zu bewirken, da das Frachtfuhrwerk durch die Aufhebung der Binnenzölle nicht allein in Ansehung der Abgaben, sondern auch des Aufenthaltes und sonst, eine sehr grosse Erleichterung erhält.“<sup>125)</sup>

Der Verwirklichung dieser Ideen stellten sich allerdings noch vielerlei Schwierigkeiten entgegen. In erster Linie waren es der erwähnte Zweifel an der Ausführbarkeit und die Befürchtung eines erheblichen Einnahme-

ausfalls. Die verschiedenen Zoll- und Accisedirektionen rückten bei der Begutachtung dieses Reformplanes, dem sie im Prinzipie nicht abgeneigt waren, meist eines dieser beiden Bedenken in den Vordergrund. So hielt Berlin die Reform für „gewagt und schwierig“, Magdeburg schreckte insbesondere die Voraussicht eines Defizits und Küstrin „entdeckte mit wahren inneren Leidwesen so viele Widersprüche in concreto, gegen ein Abstraktum, welches für sich so unumstösslich ist“. Friedrich Wilhelm III. liess sich durch diese Bedenken in der Verfolgung des grossen Zieles zunächst nicht beirren. Die Befürchtung der Unausführbarkeit theilte er nicht und für den Einnahmeausfall wollte er anderweitig Ersatz schaffen. Er genehmigte es daher unter dem 15. März 1800, „dass von dem Staatsminister von Struensee ein Plan zur Aufhebung sämmtlicher Binnenzölle in den Marken, Magdeburg und Halberstadt und zur Deckung des dadurch . . . entstehenden Ausfalls ausgearbeitet, solcher vom Pleno des General-Directorii geprüft und alsdann Sr. Majestät vorgelegt werde“. Erst mit dem Immediatbericht vom 26. Januar 1802 wurde ein solcher Plan, in dem der Ersatz der ausfallenden Einnahmen durch Erhöhung der Salzpreise in Vorschlag gebracht wurde, dem Könige unterbreitet. Die Minister v. Voss und v. Schrötter gaben bereits damals in einem Separatbericht ihrer Befürchtung Ausdruck, dass eine solche Erhöhung der Salzpreise eine „grosse Sensation“ hervorrufen werde, und anscheinend hat auch diese Befürchtung, zumal da schon eine erhebliche Steigerung der Getreidepreise die Lebenshaltung des kleinen Mannes vertheuerte, die Ausführung des Planes wiederum mehrere Jahre verzögert; selbst nachdem der Freiherr v. Stein auf Befehl des Königs einen neuen Ediktsentwurf ausgearbeitet hatte, glaubten doch die Minister einschliesslich Stein's von der Vollziehung abrathen zu müssen, da — wie sie ausführten — „der gegenwärtige Zeitpunkt nach unserem pflichtmässigen Ermessen, zur Erlassung des gedachten Ediktes höchst ungünstig ist und es uns nicht nur rathsam, sondern auch nothwendig zu sein scheint, solche bis zur Zurückkehr ruhigerer Zeiten auszusetzen“. Trotzdem befahl der König, das Edikt „unverzüglich zur Vollziehung einzureichen.“

Am 26. Dezember 1805 wurde es unterzeichnet. In ihm erklärte der preussische König vor seinem Volke, dass er sich von der Nothwendigkeit überzeugt habe, „das innere Verkehr von verschiedenen dasselbe belästigenden Landbinnenzöllen und von den bei den Uebergängen von einer Provinz in die andere zu entrichtenden Landzöllen zu befreien“, sowie „zur Beförderung des inneren Landesverkehrs und Erleichterung des gesammten Publikums die Abgaben bei den in der Kuhrmark und im Magdeburgischen angelegten Kanälen, besonders dem Finow-Kanal, zu ermässigen.“ Zu diesem Zwecke wurde im § 1 des Ediktes bestimmt,

dass mit Ausnahme von „Schlesien und der Grafschaft Glatz, auch Franken“, vom 1. Januar 1806 an der innere Verkehr von den genannten Zöllen „gänzlich befreyet“ sein solle; § 2 fügte ohne schärfere Präzisierung hinzu, dass die Abgaben im Finow-Kanal und insofern es zur Beförderung des Commerci erforderlich sei, auch im Friedrich Wilhelms-Kanal und im Plauenschen Kanal ermässigt werden sollten. Das General-Direktorium und die Domänenkammern in den betreffenden Provinzen wurden im § 7 beauftragt, „diese Verordnung zur Ausführung zu bringen und das Nöthige dieserhalb anzuordnen und bekannt zu machen“.

Dem ursprünglichen Plane gemäss wurde im Edikte zugleich verkündet, dass durch diese Reform „das öffentliche Einkommen nicht geschmälert werden darf“. Es wurde deshalb in ihm bestimmt, dass erstens „die an den Grenzen des Reiches gegen das Ausland zu entrichtenden Grenz-Ein- und Ausgangszölle . . . . revidiret und dergestalt eingerichtet werden sollen, dass die vom Transito- und Speditionsverkehr bisher eingekommenen Staatseinkünfte sicher gestellt werden“, und dass zweitens der Staat für einen weiteren Ausfall durch das Salzmonopol entschädigt werde, indem überall — mit Ausnahme des Herzogthums Schlesien und der Grafschaft Glatz — eine Erhöhung der Salzverkaufspreise vorgenommen werden solle.

Mag diese Verordnung vom Jahre 1805 auch in einzelnen Gebieten und in einzelnen Punkten wirklich durchgeführt worden sein, das preussische Finanzministerium meinte bereits Ende des Jahres 1813, es habe „Grund zu glauben, dass diese Vorschrift nicht überall gleich richtige Anwendung gefunden habe“. Das dürfte in erster Linie in der grossen Unbestimmtheit der einzelnen Anordnungen seine Erklärung finden. Dann waren aber auch die Gründe wirksam, die schon seinerzeit von den Ministern gegen die Ediktsvollziehung vorgebracht worden waren; ganz besonders die schweren Kriegszeiten mussten gleichmässig Bedenken erzeugen, bestehende Einnahmequellen zu verschliessen, wie die vorgeschriebenen neuen zu eröffnen; sie lenkten ausserdem die Aufmerksamkeit überhaupt von der inneren Verwaltung ab. Die preussischen Zollverhältnisse blieben deshalb auch nach dem Jahre 1805 fast ebenso verworren und verkehrhemmend, wie bisher; vor allem die einzelnen Provinzen behielten ihre verschiedenen Zollsysteme bei. In der Kurmark z. B. waren nach dem Jahre 1805 noch Eingangszölle, Ausgangszölle, verschiedene Arten von Durchgangszöllen, ferner Wasserbinnenzölle, verschiedene Abgaben für die Benutzung der Kanäle und die Handlungsaccise nach dem kurmärkischen Tarife zu entrichten.<sup>126)</sup>

Nach Beendigung der Kriege wurde der Reformgedanke in gekläarter Form und in erweitertem Masse aufgenommen. Als bald nach dem

Friedensschluss hatte der König in einer an den Finanzminister gerichteten Kabinettsordre vom 31. Januar 1816<sup>127)</sup> erklärt: „Ich will, dass die Einwohner in den Provinzen, die Meinen Staaten anheimgefallen sind, es fühlen, dass sie Mir angehören; in der Lage, worin sie jetzt sind, finden sie sich gegen den vormaligen Druck nicht nur um nichts gebessert sondern durch neue Auflagen, die das verfllossene Jahr nothwendig machte (Kriegssteuer) noch unglücklicher als zuvor und das kann keine Anhänglichkeit an den Staat erzeugen, dem sie gewonnen werden sollen.“ Wenn auch bei näherer Prüfung sich herausstellte, dass die ungünstigen Finanzverhältnisse des preussischen Staates eine Erleichterung der Steuerlast nicht gestatteten, so gingen doch aus der königlichen Anregung umfangreiche Reformprojekte hervor, welche eine gerechtere Vertheilung derselben erstrebten. Der erste bedeutungsvolle Schritt zu ihrer Verwirklichung war die Verordnung vom 11. Juni 1816.<sup>128)</sup>

In dieser Verordnung wurde zum ersten Male öffentlich klar und bestimmt ausgesprochen, dass man die Einführung eines „allgemeinen und einfachen Grenzzollsystems“ plane, um — wie es im Eingang der Verordnung hiess — „den Verkehr Unserer Unterthanen . . . . von den Hindernissen zu befreien, welche dasselbe bei der bisherigen, in älteren Zeiten gebildeten und verwickelten Zoll-Durchgangs- und Handels-Verfassung unterworfen war.“ Die Voraussetzung für die Durchführung eines solchen einheitlichen Grenzzollsystems war also die Befreiung des Innenmarktes von Zöllen. Sie sollte durch die Verordnung vom 11. Juni 1816 geschaffen werden, allerdings mit der Beschränkung, dass sich jene Verordnung auf die alten, rechts der Elbe gelegenen Provinzen beschränkte und auch in diesem Gebiete keineswegs alle Verkehrsabgaben beseitigte.

Es wurden durch sie aufgehoben und zwar vom 16. Juli 1816 an:

1. alle Kommunal- und Privatzölle an der Havel, Spree, Oder (mit einer kleinen Ausnahme für den Stettiner Stadtzoll), Warthe und Netze, „ohne Rücksicht auf die Person des Berechtigten“, doch gegen volle Entschädigung und unter staatlicher Uebernahme der betreffenden Hebungsbeamten;
2. 28 staatliche Wasserzölle, soweit sie den inneren Verkehr belasteten, und zwar:
  - a) an der Havel zu Zehdenick, Liebenwalde, Oranienburg, Spandau, Potsdam, Brandenburg, Plaue, Rathenow und Havelberg;
  - b) an der Spree zu Beeskow, Fürstenwalde, Köpenick und Berlin;
  - c) an der Oder zu Krossen, Aurith, Frankfurt, Küstrin, Hohen-saaten, Schwedt, Garz und Stettin, sowie der Oderzoll zu Fürstenberg in der Nieder-Lausitz;<sup>129)</sup>

- d) an der Netze und Warthe zu Driesen und Landsberg, „insofern sie als ältere Provinzialzölle der Neumark bestehen“;
  - e) an der Ucker zu Uckermünde;
  - f) die Elb- und Havelzölle zu Parey und Plaue und
  - g) der Wasserzoll zu Neu-Ruppin;
3. der schlesische und neumärkische Provinzialzoll, der von dem Land- und Wasserverkehr der alten Provinzen erhoben wurde.

Die finanzielle Tragweite dieser Verkehrserleichterungen lässt sich aus den folgenden Zahlen ersehen. Während in der Monarchie, wie sie nach dem Tilsiter Frieden bestand, nach dem Durchschnitt der Jahre 1812—1815 „an Zoll“ in die Staatskasse 1 347 540 Rthlr. geflossen sind, zu denen aus den neu erworbenen Provinzen nach dem für das Jahr 1816 aufgestellten Etat noch 738 850 Rthlr. hinzukamen, wurde der Gesamtertrag der durch die Verordnung vom 11. Juli 1816 aufgehobenen staatlichen Verkehrsabgaben auf 300 000 Rthlr. bemessen; wie hoch ausserdem die Gesamtsumme der Einnahmen aus den aufgehobenen Kommunal- und Privat-zöllen sich belaufen hat, habe ich nicht ermitteln können.

Nicht aufgehoben wurden die Schleusenabgaben und Kanalgefälle. Für die Schleusenabgaben auf Kanälen und einigen kleineren Gewässern wurde nur bestimmt, dass es „bei der jetzigen Einrichtung vor der Hand noch sein Bewenden“ habe (§ 4). Auch wurde „in den Abgaben für die Benutzung der Kanäle durch die gegenwärtige Verordnung noch nichts geändert“, doch da diese Abgaben „auf die Waaren gelegt sind und hierdurch — wie es in der Verordnung heisst — die Natur von Waarenzöllen wider Unsere Absicht annehmen“, wurde der Minister der Finanzen und des Handels beauftragt, „sich unverzüglich damit zu beschäftigen, die Kanalabgaben in ein Schiffsgefässgeld zu verwandeln“ (§ 5); nur für die Finowkanal-Gefälle wurde bereits hier eine später noch zu berührende, den Verkehr erleichternde Massregel angeordnet.

Während die Verordnung vom Jahre 1816 für alle Verkehrsabgaben auf den Kanälen, für die eine Reform ja allerdings nicht so dringend war, nur einen verheissungsvollen Hinweis auf die Zukunft enthielt, traf sie sachliche Reformbestimmungen für die Schleusenabgaben an den Stromschleusen und zwar an den Schleusen zu Liebenwalde, Oranienburg, Spandau, Brandenburg und Rathenow, sowie zu Beeskow, Fürstenwalde und Berlin. An diesen Schleusen waren die Schleusenabgaben bisher „als zweiter Zoll“ ebenfalls von den Waaren erhoben worden; in dieser Form wurden sie beseitigt, statt ihrer jedoch ein „Schleusenaufzugsgeld, welches ohne Rücksicht auf die geladenen Güter bloss vom Gefäss oder Floss zu entrichten ist“, eingeführt, und zwar sollte dieses bei jeder zu passirenden Schleuse betragen:



technische Unterscheidung im wesentlichen nur eine formelle Bedeutung. Welche sachlichen Gesichtspunkte waren aber massgebend dafür, dass im Inlandsverkehr eine zollartige Waarenabgabe nach Umwandlung in eine Abgabe von den Fahrzeugen erhalten blieb?

Diese Gesichtspunkte sind in der Verordnung nicht ausdrücklich hervorgehoben, liegen aber in dem, was sie unter Zoll versteht. Darunter wird nämlich eine Abgabe verstanden, welche, ohne dass der Staat dem Zahler ein spezielles Aequivalent leistet, von dem Waarenhandel zur Bestreitung der allgemeinen Staatsausgaben erhoben wird. Hat eine inländische Verkehrsabgabe nicht die Bestimmung, zu den allgemeinen Staatsausgaben beizutragen, sondern steht ihr eine Kosten verursachende besondere Gegenleistung des Staates gegenüber, so wird sie, soweit das der Fall ist, nicht als Zoll betrachtet; sie bleibt daher bestehen, wird nur von den Waaren auf die Transportmittel übertragen, um auch formell nicht „die Natur von Waarenzöllen anzunehmen“. Solche Gegenleistungen des Staates können verschiedener Art sein, insbesondere sowohl Handlungen, wie beispielsweise Durchschleusungen und Brückenöffnungen, als auch Darbietungen von Anstalten und Anlagen, wie beispielsweise von künstlichen Wasserstrassen, Chausseen, Häfen und Schuppen. Im ersten Fall werden Kosten hervorgerufen insbesondere durch die Anstellung der die persönlichen Dienstleistungen verrichtenden Beamten, im zweiten Fall durch die Herstellung und Erhaltung der betreffenden Verkehrseinrichtungen. Diese zu Gunsten einzelner aufgewandten Kosten mittels Grenzzöllen von den Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchgangshändlern einzubringen, gleichgiltig, ob sie Kanäle oder Häfen benutzen, ob sie zu Schleusenöffnungen oder Brückenaufzügen Veranlassung geben, würde ungerecht gewesen sein. Soweit daher mit den inländischen Verkehrsabgaben nur dieser Zweck spezieller Entgeltlichkeit verfolgt wurde, blieben sie erhalten und wurden nur der Prüfung unterworfen, ob sie diesen Gebührencharakter besonderer Entgeltlichkeit auch streng innehielten.

Wir haben gesehen, wie bereits Friedrich der Grosse bei den von ihm erbauten Kanälen sich bemüht hat, dieses Prinzip zur Geltung zu bringen. Friedrich Wilhelm III. hat die Bemühungen wieder aufgenommen. Er hat bereits in einem Spezialbefehl vom 30. August 1810 den Beschluss verkündet, „dass sämmtliche Kanal-Zollgefälle ferner nicht in die Accisekasse fliessen, sondern überall nur zum Unterhalte der Kanäle verwendet werden sollen“. Zu diesem Zwecke hat er sowohl die vereinzeltten Befreiungen des Salzes von Kanalgebühren aufgehoben, als auch die über die gewöhnlichen Kanalgefälle hinausgehende Belastung des Salzes auf dem Finowkanal beseitigt. Es sollte „das Salz, es sei bestimmt, wohin

es wolle, in allen Kanälen die geordneten Gefälle und mehr nicht entrichten“.

In ähnlichem, doch allgemeinerem Sinne ist zwei Jahre darauf der Geheime Staatsrath Sack, als Chef des Departements für die Gewerbe und den Handel im Ministerium des Innern, auf die Sache zurückgekommen. Er klagte über die „äusserst nachtheiligen Folgen für die Staatskasse und das innere Verkehr“, die der Mangel an den dringend nöthigen Fonds zu den Staatsbauten nach sich ziehe, und versicherte, dass sich grössere Ausgaben vielfach vermeiden liessen, wenn gleich beim Eintritt eines Bedürfnisses disponible Gelder vorhanden seien. Um solche zu beschaffen, beantragte er beim Staatskanzler, „dass die Einnahmen aus den von dem Königlichen Gewerbe-Departement ressortirenden Kanälen, Wegen, Brücken und Schleusen vom Etat der Generalkasse ganz weggelassen und bei den respektiven Regierungen nach Abzug der Administrationskosten zur Disposition des besagten Departements, behufs der Instanderhaltung jener Gegenstände, verbleiben sollen, wogegen aber dasjenige, was dabei zu erübrigen ist, am Ende des Etatsjahres der General-Staatskasse extraordinär zufließen muss“. Unter Ermahnung zu „höchstmöglicher Sparsamkeit“ beschloss Hardenberg, zunächst auf ein Jahr diesem Antrage nachzugeben.

Im selben Geleise bewegen sich die dargelegten Bestimmungen der Verordnung vom Jahre 1816. Während Sack jedoch von den sachlichen Gesichtspunkten der Verwaltung der Verkehrsmittel ausging und die Einnahme aus den Verkehrsabgaben für die Verkehrseinrichtungen reklamirte, geht diese Verordnung von allgemeinen finanztechnischen Gesichtspunkten aus und fordert umgekehrt bei jeder Verkehrseinrichtung die Beschränkung der Einnahmen auf die nöthigen Ausgaben. Sack befürwortete im Ressortinteresse seiner Verwaltung schärfere finanzielle Spezialisirung; hier rückt im Namen einer umfassenden Staatsreform der Gegensatz zu den Zöllen den Gedanken der Entgeltlichkeit in den Vordergrund. Zugleich handelt es sich nicht mehr um eine vorläufige, sondern endgiltige Regelung, wenn sie auch — wie dargelegt wurde — zunächst nur für die Stromschleusenabgaben durchgeführt, für alle Kanalabgaben nur angeordnet wurde. Fassen wir wiederholend die bisherige Ausführung zusammen, so können wir sagen, dass die Aufgabe der Verordnung vom Jahre 1816, zum Zwecke der Durchführung des Grenzzollsystems den Inlandsverkehr zu befreien, darin bestand, diejenigen Abgaben, deren Erträge den Abgabenzahlern bei der Benutzung der betreffenden Verkehrseinrichtung in der einen oder anderen Weise wieder zu Gute kamen, auf das erörterte Gebührenmass zu reduzieren, und die Zölle, die nicht dem Zwecke spezieller Entgeltlichkeit dienen, im Inlande zu beseitigen.

Diese Gesichtspunkte kamen auch im Preussischen Zollgesetz vom 26. Mai 1818<sup>130)</sup>, das die Grenzzölle einführte, zum Ausdruck.<sup>131)</sup> Hier wurde zunächst zwar ganz allgemein wiederholt (§ 16), dass der Verkehr im Innern frei sein solle und dass „keine Beschränkungen desselben zwischen den verschiedenen Provinzen oder Landestheilen des Staats künftig stattfinden“, und im folgenden Paragraphen wurde hinzugefügt: „alle Staats-, Kommunal- und Privatbinnenzölle, welche hin und wieder noch bestehen, fallen daher weg“; alsdann wurde jedoch in § 20 die folgende einschneidende Beschränkung gemacht:

„Die Rhein-Oktroi-Gefälle, die Elb- und Weser-Zölle und alle andere wohlbegründete Hebungen und Leistungen, welche zu Unterhaltung der Stromschiffahrt und Flösserei, der Kanäle, Schleusen, Brücken, Fähren, Kunststrassen, Wege, Häfen, Leuchthürme, Seezeichen, Krahn, Waagen, Niederlagen und anderen Anstalten für die Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, gehören nicht zu den § 17 und 18 aufgehobenen Abgaben und bleiben vielmehr für jetzt ausdrücklich vorbehalten.“

Dieses Zollgesetz vom Jahre 1818 schuf das nothwendige positive Korrelat zu den wesentlich negativen Massregeln der bisher betrachteten Verordnung vom Jahre 1816. Es führte das Grenzzollsystem in Preussen durch, und wenn zunächst noch verschiedene Tarife für die östlichen und westlichen Grenzen der Monarchie bestanden, so wurde auch dieser Unterschied mit der Zollrolle vom 25. Oktober 1821 beseitigt. So „wurde die volle Hälfte des nicht österreichischen Deutschlands zu einem freien Marktgebiete vereinigt, zu einer wirthschaftlichen Gemeinschaft, welche, wenn sie die Probe bestand, sich auch über die andere Hälfte der Nation erweitern konnte.“ Denn Preussen hatte sich — wie Maassen oftmals sagte — „genau die nämlichen Fragen vorzulegen, wie alle die anderen deutschen Staaten, welche ernstlich nach Zollfreiheit verlangten, und konnte wegen der Mannigfaltigkeit seiner wirthschaftlichen Interessen leichter als jene die richtige Antwort finden.“<sup>132)</sup>

Die Absicht der Erweiterung des Zollgebietes bestand denn auch von vornherein. Schon früh hatte Hardenberg gesagt, die preussischen Zolllinien sollten dazu dienen, „eine allgemeine Ausdehnung oder sonstige Vereinigung vorzubereiten.“ Sogar im Zollgesetze selbst (§ 5) ist erklärt worden: „zur Beförderung des wechselseitigen Verkehrs sollen, wo es erforderlich und zulässig, besondere Handelsverträge geschlossen werden.“ Und die harte Besteuerung der deutschen Durchfuhr, die allerdings in erster Linie auf finanzielle Motive zurückging, „gab diesem Winke fühlbaren Nachdruck.“ Zehn Jahre später kennzeichnete Eichhorn rückblickend die Lage treffend, wenn er sagte: „die Unmöglichkeit einer

Vereinigung für den ganzen Bund erkennend, sucht Preussen durch Separatverträge sich diesem Ziele zu nähern.<sup>133)</sup> Das preussische Zollgesetz blieb die feste Grundlage für diese Separatverträge, die nach langer entsagungsvoller Arbeit die deutsche Einheit im Zollverein vorbereiteten; der Tarif vom Jahre 1821 ist in seiner ganzen Anlage, wie im einzelnen, das Vorbild aller Zollvereinstarife geworden; dieselben Grundsätze, die die grosse preussische Zollreform beherrschen, finden wir auch in den Zollvereinsverträgen.

Nachdem auch Preussen durch das Gesetz vom Jahre 1818 seine Zölle an die Grenzen verschoben hatte, war das Grenzzollsystem in allen grösseren Staaten des nicht-österreichischen Deutschlands mit Ausnahme des Königreichs Sachsen durchgeführt. Sachsen allein hielt noch an den kleinlichen Einrichtungen eines veralteten Binnenzollwesens fest; innerhalb seiner Grenzen bestanden noch zu Anfang der dreissiger Jahre unseres Jahrhunderts nicht weniger als 171 Privatbinnenzölle. Im Sächsischen Binnenlande wurden die Zollschranken erst durch das Gesetz vom 4. Dezember 1833 beseitigt, das im wesentlichen als eine Konsequenz des voraufgegangenen, am 30. März 1833 erfolgten Anschlusses an das Preussische Zollwesen sich darstellte; in den durch diesen Zollvereinsvertrag gezogenen Grenzen, die wiederum durch das Preussische Zollgesetz vom Jahre 1818 vorgezeichnet waren, mussten sich seine Bestimmungen bewegen; sie deckten sich daher auch in den §§ 19—21 fast wörtlich mit dem angeführten Paragraphen des Preussischen Gesetzes. Da somit diese Sächsische Zollgesetzgebung auch ein Schlaglicht auf die Preussische Reform wirft, mag hier noch eine Vorschrift aus der zum Sächsischen Zollgesetz erlassenen „Verordnung, die Privat-Binnenzölle betreffend“, vom 9. Dezember 1833 angereiht werden,<sup>134)</sup> in der die erwähnten prinzipiellen Gesichtspunkte in besonders klarer Formulierung hervortreten. Nachdem nämlich in § 1 erklärt worden ist, dass nur diejenigen Abgaben beseitigt werden, die „ohne alle Gegenleistung“ erhoben werden, fährt § 2 fort:

„Für aufgehoben sind daher, angezogener Gesetzstelle zu Folge, vom 1. Januar 1834 an, alle diejenigen Privatgleite, Zölle, Pflastergleite, Wegegelder, Brückenzölle und andere ähnliche Abgaben zu erklären, welche sich die Berechtigten von den Passanten zahlen lassen, ohne dass ihnen dagegen die Verbindlichkeit zum Bau und zur Unterhaltung der Strassen, Wege, Dämme, Pflasterstrecken und Brücken obliegt, bei deren Benutzung der Reisende oder Transportant die Abgabe zu entrichten hat.“

Wenn man von diesen Ausnahmeverhältnissen in Sachsen absieht, so war bereits im Jahre 1818 der Waarenverkehr innerhalb des nicht-

österreichischen Deutschlands im wesentlichen nur noch gehemmt durch die Zölle, die an den Grenzen zwischen den deutschen Bundesstaaten sich hinzogen. Die Beseitigung auch dieser Binnenzölle und damit die Zusammenfassung Deutschlands zu einem einzigen freien Wirtschaftsgebiet, das war der grosse bleibende Erfolg der Zollvereinsbewegung, die, lange mühsam vorbereitet, in dem denkwürdigen Zoll- und Handelsvertrage zwischen Preussen und dem Grossherzogthum Hessen vom 14. Februar 1828, der nach Treitschke's Wort zu den späteren Zollvereinsverträgen genau so wie die Verfassung des norddeutschen Bundes zu der heutigen Reichsverfassung sich verhält, ihren bedeutungsvollen Anfang nahm, um in den Jahren 1870 und 1871 ihren grossartigen Abschluss zu finden. Auf die verwickelte und wechselvolle Geschichte des Zollvereins kann hier natürlich nicht eingegangen werden. Es können vielmehr nur die Bestimmungen herausgegriffen, in ihrer geschichtlichen Entwicklung verfolgt und in ihrer Tragweite gekennzeichnet werden, welche auf die Verkehrsabgaben und in erster Linie auf das Binnenschiffsabgabenwesen Bezug haben.

In dem erwähnten Vertrage vom 14. Februar 1828<sup>135)</sup> wurde über die im Inland fortbestehenden Verkehrsabgaben — „sämmliche Wasserzölle, die Oktrois, Chaussee- und Kanal-, Brück-, Fähr- und Schleusengelder, die Hafen-, Waage-, Krahn- und Niederlage-Gebühren“ — nur die Bestimmung getroffen, dass sie „jede der beiden Regierungen in dem ganzen Umfange ihres Gebiets nach wie vor für eigene Rechnung bezieht.“ Auch in dem weiteren vom 27. Mai 1829 datirten Vertrage<sup>136)</sup> zwischen Preussen und dem Grossherzogthum Hessen einerseits und Bayern und Württemberg andererseits war nur gesagt worden, dass auf den Flüssen, die nicht den Bestimmungen des Wiener Kongresses, noch besonderen Staatsverträgen unterworfen sind, die Flusszölle „nach den privativen Anordnungen der betreffenden Regierungen“ erhoben werden (Art. 10) und dass „Kanal-, Schleusen-, Brücken-, Fähr-, Hafen-, Waage-, Krahn- und Niederlagegebühren und Leistungen für Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, von den Unterthanen der andern kontrahirenden Staaten auf völlig gleiche Weise, wie von den eigenen Unterthanen, erhoben“ werden (Art. 11).

Jede Bestimmung darüber, nach welchen Grundsätzen diese im Inlande forterhobenen Verkehrsabgaben zu regeln sind, jede Vorsichtsmassregel, die eine zollähnliche Entartung dieser Abgaben verhindern konnte, fehlte; höchstens der insbesondere im zweiten Vertrage gebrauchte Ausdruck „Gebühr“ konnte darauf hinweisen, dass, wie in Preussen, auch in den übrigen Vertragsländern das Gebührenprinzip der speziellen Entgeltlichkeit innegehalten werden sollte.

Der erste Schritt zur Einführung derartiger Kautelen wurde in dem ersten Zollvereinsvertrage vom 22. März 1833<sup>137)</sup> gemacht, der die vier Vertragsstaaten vom Jahre 1829 zur „Beförderung der Freiheit des Handels und gewerblichen Verkehrs“ in einem durch ein gemeinsames Zoll- und Handelssystem verbundenen Gesamtverein zusammenfasste. Bezüglich der Flusszölle verblieb es auch hier bei der bisherigen Sonderstellung; bezüglich der übrigen Abgaben zeigte sich dagegen das Bestreben, jeder über das bestehende Mass hinausgehenden finanziellen Ausbeutung der Verkehrsanstalten Halt zu gebieten. Es wurde deshalb in Art. 17 die erweiterte Bestimmung getroffen:

„Kanal-, Schleusen-, Brücken-, Fähr-, Hafen-, Waage-, Kränen- und Niederlage-Gebühren und Leistungen für Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, sollen nur bei Benutzung wirklich bestehender Einrichtungen erhoben und für letztere nicht erhöht, auch überall von den Unterthanen der anderen kontrahirenden Staaten auf völlig gleiche Weise, wie von den eigenen Unterthanen erhoben werden.“<sup>138)</sup>

Es wurde also das formelle Verbot der Gebührenerhöhung ausgesprochen und damit eine Verschlechterung in der Zukunft ausgeschlossen; eine positive materielle Bestimmung wurde nach wie vor noch nicht getroffen. Eine solche fand sich jedoch im Schlussprotokoll zum Art. 17 des Vertrages vom 22. März 1833.<sup>139)</sup> Hier wurde nämlich, „um zu vermeiden, dass der Bestimmung, wonach die Entrichtungen für die Benutzung der im gedachten Artikel bezeichneten Anstalten nicht erhöht werden sollen, auch bei wesentlichen Aenderungen oder Verbesserungen bereits bestehender Einrichtungen eine nicht beabsichtigte Anwendung gegeben wird,“<sup>140)</sup> hinzugefügt:

„Wesentliche Aenderungen oder Verbesserungen einer bereits bestehenden Einrichtung der Art, wie sie im Art. 17 bezeichnet sind, würden einer neuen Anlage gleich zu achten sein, weshalb hinsichtlich der Gebühren dabei die Bestimmung des ersten Alinea des Art. 13<sup>141)</sup> darauf Anwendung findet.“

In diesem angeführten ersten Absatze des Art. 13 war die bereits im Vertrage vom 27. Mai 1829 (Art. 6) getroffene Vereinbarung erneuert worden, dass alle Landverkehrsabgaben, wie insbesondere Chaussee-, Pflaster-, Damm-, Brücken- und Fährgelder „ohne Unterschied, ob die Erhebung für Rechnung des Staates oder eines Privatberechtigten, namentlich einer Kommune geschieht, nur in dem Betrage beibehalten oder neu eingeführt werden können, als sie den gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten angemessen sind.“

Diese authentische Interpretation im Schlussprotokoll erschien auf die Dauer nicht ausreichend. Einerseits hielt man es für ratsam, sie in den offenen Vertrag aufzunehmen; andererseits war man der Ansicht, dass sie „die Fälle, in welchen eine Erhöhung der bisherigen Gebühren der fraglichen Art billig erscheinen kann, nicht erschöpfe.“<sup>142)</sup> Man wollte deshalb die getroffene Ausnahmegestaltung nicht nur, wie bisher, „bei wesentlichen Änderungen oder Verbesserungen bereits bestehender Einrichtungen“ und bei „neuen Anlagen“ gelten lassen, sondern auch sonst, also auch in den Fällen, wo es sich bei bestehenden Einrichtungen, ohne dass wesentliche Änderungen oder Verbesserungen vorgenommen sind, herausstellt, dass die Einnahmen aus den Abgaben „den gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten angemessen“ nicht sind. Man entschloss sich daher, das formelle Verbot nicht nur für Einzelfälle, sondern allgemein, nach dem Vorbild des Art. 13 durch eine materielle Vorschrift über die zulässige Höhe der Verkehrsabgaben zu ersetzen oder doch zu ergänzen und modifizierte deshalb im Vertrage vom 12. Mai 1835, in dem Baden dem Zollverein beitrug, das Verbot der Gebührenerhöhung in Art. 17 dahin, dass die aufgezählten Abgaben „in der Regel nicht, keinesfalls aber über den Betrag der gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten hinaus erhöht“ werden dürfen. In dem Schlussprotokoll wurde dann allseitig ausdrücklich anerkannt, dass diese neue Fassung „auch in dem gegenseitigen Verhältnisse der bisherigen Vereinsmitglieder“ Geltung haben solle.

Aus dieser Entwicklung geht unzweideutig hervor, dass die neue Fassung des Art. 17 gegenüber der Bestimmung des Schlussprotokolls vom 22. März 1833 keine sachliche Änderung, insbesondere keine Einschränkung, sondern nur eine Ausdehnung der bisherigen Ausnahmegestaltung bedeuten sollte. Und daraus folgt, dass das nicht gerade geschickt formulierte Verbot des Art. 17, die Abgaben „über den Betrag der gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten hinaus zu erhöhen“, identisch sein soll mit der glücklicher gefassten positiven Vorschrift des Art. 13, dass die Abgaben „den gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten angemessen“ sein sollen.

Dieser Artikel 17 überdauerte wacker alle Krisen des Zollvereins und fand sich noch im selben Wortlaut und unter derselben Artikelnummer im Zollvereins-Erneuerungsvertrage vom 16. Mai 1865.<sup>143)</sup> Erst im letzten Zollvereinsvertrage vom 8. Juli 1867,<sup>144)</sup> in dem er unter der Ziffer 25 wiederkehrte, erfuhr er eine kleine neue Modifikation. Er lautete jetzt:

„Kanal-, Schleusen-, Brücken-, Fähr-, Hafen-, Waage-, Krannen- und Niederlagegebühren und Leistungen für Anstalten, die zur

Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, sollen nur bei Benutzung wirklich bestehender Einrichtungen erhoben werden und, mit Ausnahme der Abgaben für die Befahrung der nicht im Staatseigenthum stehenden künstlichen Wasserstrassen, die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Alle diese Abgaben sollen von den Angehörigen aller Vereinsstaaten auf völlig gleiche Weise, wie von den eigenen Angehörigen, ingleichen ohne Rücksicht auf die Bestimmung der Waaren erhoben werden.“

Die Aenderung war also eine zweifache. Erstens wurde die Abgabenbeschränkung für solche künstlichen Wasserstrassen, die nicht im Staatseigenthum stehen, überhaupt aufgehoben. Das geschah, um den Bau von Kanälen durch Privatkapital nicht von vornherein gesetzlich auszuschliessen. Die Beschränkung der Abgabenerträge auf die Einbringung der Herstellungs- und Unterhaltungskosten hätte als solche Ausschliessung gewirkt, da das Privatkapital das mit einem solchen kostspieligen Bau regelmässig verbundene hohe Risiko nur übernimmt, wenn ihm entsprechende Gewinnchancen gegenüberstehen. Die Möglichkeit, das Risiko durch Gewinnchancen aufzuwiegen, sollte durch die erste Aenderung des Vertragsparagraphen geschaffen werden, zumal da man gerade damals mit der Hoffnung sich trug, dass der Nordostseekanal aus privater Initiative gebaut werde.

Die zweite Aenderung besteht darin, dass statt des früheren Verbotes, die Abgaben „über den Betrag der gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten hinaus zu erhöhen“, gesagt worden ist, die Abgaben sollten „die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung erforderlichen Kosten nicht übersteigen“. Warum diese Aenderung? In der zweiten am 28. Juni 1867 stattgefundenen Sitzung der Bevollmächtigten, die den Zollvereins-Erneuerungsvertrag abgeschlossen haben, hat der damalige Ministerialdirektor Delbrück diese Frage bereits dahin beantwortet, im Art. 25 sei — wie der Wortlaut des amtlichen Protokolls heisst — „eine Aenderung in der Fassung eingetreten, um den Einklang mit Art. 54 der Verfassung herzustellen, materiell sei nichts geändert.“<sup>145)</sup>

Dieser Art. 54 der am 25. Juni 1867 verkündeten Verfassung des Norddeutschen Bundes schreibt vor, dass die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, „sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlicher Wasserstrassen, welche Staatseigenthum sind, die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen“ dürfen. Diese Bestimmung, die wörtlich in die Deutsche Reichs-

verfassung übergegangen ist, ist ohne Aenderung aus dem Theilentwurf der Verfassungsurkunde übernommen worden, der aus der Feder Delbrücks stammt.<sup>146)</sup> Delbrück war daher auch sicherlich damals kompetent, über die Tragweite der Aenderung in der Bestimmung der Maximalgrenze der Abgabenerhebung das entscheidende Urtheil abzugeben. Er hat, wie gesagt, erklärt, dass sie aus redaktionellen Gründen vorgenommen sei. Und die schwerfällige Fassung des früheren Art. 17 musste mit Recht das Bedürfniss nach einer stilistischen Verbesserung wecken. Das eine Handlung ausdrückende Zeitwort „erhöhen“ stammte noch aus der ersten Zeit der blossen formellen Verbotsbestimmung; jetzt, wo es auf eine dauernde Zustandsregelung ankam, war sein Ersatz durch das Zustandswort „übersteigen“ geboten, das bereits im Entwurf der Verfassung des Deutschen Reiches vom 26. Mai 1849, der man sich vielfach im neuen Entwurfe anzuschliessen suchte, aufgenommen war. Weniger naheliegend erscheint zunächst die Umstellung der Ausdrücke „Unterhaltung“ und „Herstellung“ und ihre Loslösung aus der Zusammensetzung mit dem Worte „Kosten“. Das dürfte mit dem sogleich zu erörternden Umstande zusammenhängen, dass man bereits in der bisherigen Praxis den Zusatz „gewöhnlich“ so gut wie ausschliesslich auf das benachbarte Wort „Herstellung“ bezogen hatte; es schien daher eine Theilung der zusammengesetzten Ausdrücke in ihre Bestandtheile sprachlich geboten. Und dass mit ihr eine Umstellung beider Ausdrücke verbunden wurde, dürfte vielleicht auf die nicht unrichtige Erwägung zurückgehen, dass die erzielten Abgabenerträge in erster Linie auf die Kosten der Unterhaltung, erst in zweiter auf die der Herstellung in Rechnung zu bringen sind. Mag dem jedoch sein, wie ihm wolle; jedenfalls zeigt die angeführte Erklärung Delbrücks, dass man — wie sich auch aus sonstigen Gründen annehmen liess — bei der bisherigen, in den Zollvereinsverträgen festgelegten Regelung sachlich verbleiben wollte; es sollten also nach wie vor die betreffenden Abgaben in ihren Erträgnissen „den gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten angemessen sein“, wie es zuerst im Art. 13 des ersten Zollvereinsvertrages vom 22. März 1833 hiess.

Was wurde nun unter diesem Ausdruck verstanden?

Die beste Antwort hierauf geben die zu den Bestimmungen der Zollvereinsverträge ergangenen Ausführungsverordnungen, weil sie rechtlich innerhalb der durch diese Verträge gezogenen Grenzen sich halten müssen. Das gilt insbesondere von den preussischen Verordnungen, da Preussen als der geistige Urheber der Verträge auch als der beste Kenner betrachtet werden muss.

Eine solche Verordnung ist die preussische „Verordnung vom 16. Juni 1838, die Kommunikationsabgaben betreffend.“<sup>147)</sup> Die in den

Zollvereinsverträgen niedergelegten Grundsätze der Abgabenbeschränkung, von denen sie ihren rechtlichen Ausgangspunkt nimmt, wurden in dem Berichte, mit dem das Staatsministerium sie am 28. Februar 1837 dem König vorlegte, knapp und klar zusammengefasst. Es hiess in diesem:

Nach dem Inhalt der Verträge war erforderlich, den Grundsatz im allgemeinen festzustellen, dass die Kommunikationsabgaben den Unterhaltungs- und Herstellungskosten der Kommunikationsanlagen angemessen sein sollten . . . .“

„Die Zollverträge gestatten im allgemeinen eine Entschädigung für die Kosten der Unterhaltung und der Herstellung. Dazu gehören auch die Zinsen des Anlagekapitals, und man wird daher einen billigen Zinssatz von 4 Prozent bewilligen, auch die Kosten der Unterhaltung und Herstellung nicht knapp abmessen dürfen.“

Der König beschloss,<sup>148)</sup> über den Verordnungsentwurf zunächst noch ein Gutachten des Staatsraths einzuziehen, und gab gleichzeitig zu erwägen, ob es nicht wünschenswerth und möglich wäre, die in der Verordnung bezüglich der übrigen Kommunikationsabgaben vertretenen Grundsätze auch für die Chausseen durchzuführen. Diese letzte Anregung wurde in anderer Richtung weiter verfolgt. Der Staatsrath konnte aber erst spät an die Bearbeitung der Verordnung herantreten. Nachdem er sie in allen wesentlichen Punkten gebilligt hatte, wurde sie endlich am 16. Juni 1838 unterzeichnet. Sie ist noch heute in Giltigkeit.

Die Verordnung bezieht sich, wie es in ihrem ersten Paragraphen heisst, auf „die ausser dem Chausseegelde für Benutzung von Kommunikationsanstalten bestehenden Abgaben als Wege-, Pflaster-, Brücken-, Dam-, Fährgeld u. s. w.“ und hiervon wiederum nur auf die Abgaben „auf denjenigen chausvirten und nicht chausvirten Strassen, welche der Minister der Finanzen und des Handels nach dem Bedürfnisse des Verkehrs“ zu einer Revision vorschlägt und auf Grund dieses Vorschlages in einem von Zeit zu Zeit zu ergänzenden Verzeichniss in den Amtsblättern veröffentlichen lässt. Diese Abgaben sollen, „soweit sie die Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten übersteigen, da, wo es noch nicht geschehen ist, auf einen diesen Kosten angemessenen Betrag ermässigt werden“. Wenn sie in die Staatskasse fliessen, soll diese Ermässigung nach § 2 auf blossen Antrag des Ministers der Finanzen und des Handels festgesetzt werden: wenn dagegen ihre Erhebung „Gemeinden oder anderen Privatberechtigten zusteht“ und daher die Durchführung der Grundsätze der Zollvereinsverträge nicht so leicht, wie bei den staatlichen Abgaben, sich durchführen lässt, soll ein in den folgenden Paragraphen ausführlich vorgeschriebenes Ermittlungs- und Ent-

schadigungsverfahren stattfinden. In diesem Falle soll zunächst eine vorläufige Ermittlung vorgenommen werden „über den Titel und Tarif, worauf die Hebung sich gründet, sowie über den Betrag der Einnahmen und der Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten (einschliesslich landüblicher Zinsen von dem Anlagekapital)“; „wird die Rechtmässigkeit der Hebung anerkannt, jedoch behufs der Ermässigung eine Revision der Abgabe nöthig gefunden, so sind die Einnahmen in den sechs Jahren von 1826 bis 1832 und die in diesem Zeitraum entstandenen Hebungskosten, sowie der jährliche Durchschnittsbetrag der Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten (einschliesslich der gedachten Zinsen) unter Zuziehung zweier Sachverständigen, von denen die Regierung den einen und der Berechtigte den andern wählt, näher festzustellen“ (§ 3). Nachdem sodann noch verschiedene Stadien eines verwickelten Prüfungsverfahrens durchgemacht sind, bedarf der Entwurf des revidirten Tarifs schliesslich der Königlichen Bestätigung, die nur ertheilt wird „mit dem Vorbehalt einer Revision, welche von zehn zu zehn Jahren stattfinden kann, um den Betrag der Abgabe mit den erforderlichen Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten in Uebereinstimmung zu erhalten“ (§ 4 Abs. 4). Eine solche Revision kann auch der Berechtigte beantragen, doch darf eine Erhöhung „in keinem Falle die ursprünglichen Tarifsätze übersteigen.“ Die weitere Regelung des Entschädigungsverfahrens interessirt hier nicht.

Zu dieser Verordnung vom 16. Juni 1838 ist unter dem 18. März 1841 eine „Anweisung“ des Finanzministers v. Alvensleben an die königlichen Regierungen ergangen, in welcher die Grundsätze und das Verfahren der Abgabenregelung genauer ausgeführt werden. In ihr wird ebenfalls zu wiederholten Malen (§§ 4, 9 und 16) ausdrücklich hervorgehoben, dass die Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten „die landüblichen Zinsen von dem Anlagekapitale“ mit umfassen und im § 5 im einzelnen ausgeführt, dass die erwähnte vorläufige Ermittlung sich erstrecken müsse, wie es wörtlich heisst:

- „1. über den Betrag der Einnahme und der Hebungskosten in den letzten sechs Jahren,
2. über die Kosten, welche die betreffende Kommunikationsanlage veranlasst, und zwar
  - a) über die auf die laufende, gewöhnliche Reparatur zu verwendenden Beträge,
  - b) über die im Laufe der Zeit auf grössere Reparaturen und Neubauten zu verwendenden Summen, auf Jahresbeträge vertheilt,
  - c) über das Anlagekapital.“

Während aus den angeführten Bestimmungen im Zusammenhang mit ihren Vorgängen unzweifelhaft hervorgeht, dass bei den betreffenden Kommunikationsabgaben die Deckung nicht nur der Unterhaltungskosten, sondern auch der Zinsen des Anlagekapitals gestattet sein sollte, geben doch zwei Punkte noch zu Zweifeln Anlass. Erstens decken sich nach dem Wortlaut der Verordnung nicht die Ausdrücke „Wiederherstellungskosten“ und „Zinsen des Anlagekapitals“, diese sind vielmehr durch das Wörtchen „einschliesslich“ nur als ein Theil jener gekennzeichnet. Es fragt sich also, was die Wiederherstellungskosten ausser den Zinsen des Anlagekapitals noch umfassen? Zur Beantwortung giebt die soeben angeführte Bestimmung der Anweisung vom 18. März 1841 einen Fingerzeig. Sie zeigt, dass auch „die im Laufe der Zeit auf grössere Reparaturen und Neubauten zu verwendenden Summen, auf Jahresbeträge vertheilt“, aufgebracht werden sollen. Und diese Absicht, ausser den Zinsen des Anlagekapitals noch gewissermassen Jahresbeiträge zu einem Erneuerungsfonds aufzubringen, erklärt vielleicht etwas die Wahl des Ausdrucks „Wiederherstellungskosten“.

Damit kommen wir auf die zweite Frage: warum dieser Ausdruck statt des in den Zollvereinsverträgen stets üblichen „Herstellungskosten“ gebraucht ist, obwohl man doch, wie gesagt, durch jene Verträge inhaltlich gebunden war. Abgesehen von dem bereits hervorgehobenen Grunde dürfte vielleicht die folgende Erfahrung bei der Veränderung mitgewirkt haben.

Man konnte sich nicht verhehlen, dass es bei vielen, zumal aus älterer Zeit stammenden Verkehrseinrichtungen sehr schwierig und zeitraubend, ja vielfach unmöglich war, die Höhe des Anlagekapitals genau festzustellen. Und wo es möglich war, war es vielfach nicht gerecht, die Gegenwart tributpflichtig zu machen für Aufwendungen, von denen eine frühere Generation allen oder doch den hauptsächlichsten Nutzen gehabt hatte und deren Anlagekapital zum mindesten theilweise bereits durch die Abgabenerträge früherer Zeiten amortisirt war. Wie so einerseits die Lückenhaftigkeit des Rechnungswesens zu Schätzungen zwang, so andererseits die Billigkeit, die einer Verzinsung nur den Kapitalwerth zu Grunde zu legen hiess, den eine Anlage noch für die Gegenwart besass. So kam man dazu, zu fragen, wie viel es kosten werde, unter gewöhnlichen Verhältnissen eine Anlage, wie die bestehende, von neuem oder wieder herzustellen, und diese Frage verlor vielfach ihren theoretischen Charakter, da in den schweren Kriegszeiten zu Anfang des vorigen Jahrhunderts viele Verkehrsanlagen so sehr verfallen waren, dass es sich thatsächlich fast um eine völlige Wiederherstellung handelte. Die Wahl des Ausdrucks „Wiederherstellungskosten“ könnte somit der Absicht entspringen, die

Möglichkeit offen zu halten, von den thatsächlich aufgewandten Anlagekosten absehen zu können. Und die ähnliche, vielleicht nicht ganz klar zum Bewusstsein gekommene Absicht, absehen zu können von den individuellen Herstellungskosten im Einzelfall und sich beschränken zu dürfen auf die Kosten, die eine gleichartige Anlage erfordern würde, liegt in den Zollvereinsverträgen anscheinend der Hinzufügung des Wörtchens „gewöhnlich“ zu „Herstellungs- und Unterhaltungskosten“ zu Grunde, und da nach dem Gesagten dieser Zusatz sich so gut wie ausschliesslich auf „Herstellung“ bezieht, so ist diese Beziehung, wie dargelegt wurde, im Entwurfe der Verfassung des Norddeutschen Bundes auch in sprachlich einwandfreier Weise zum Ausdruck gebracht worden.

Und wenn die soeben entwickelte Auffassung in den Akten auch niemals zu ganz präziser Formulirung kommt, so fehlt es doch auch nicht an ähnliche Gedankengänge offenbarenden Belegen. So hatten die Staatsminister v. Schuckmann und Maassen bereits unter dem 28. Juni 1831 an sämtliche Regierungen eine umständliche Zirkularverfügung erlassen, um die im Besitze von Kommunen und Privatpersonen befindlichen Verkehrsabgaben nach den Grundsätzen der Zollvereinsverträge zu regeln. Alsbald zeigten sich die Schwierigkeiten, „die zu den Angaben der Ausgaben, welche den Erhebungen für die Herstellung und Unterhaltung gegenüberstehen, erforderlichen Materialien“ zu beschaffen; man sah sich genöthigt, sich zu begnügen mit der Ermittlung der Kosten, „welche die Unterhaltung und neue Herstellung gleichartiger Anlagen in der Gegend verursacht“. <sup>149)</sup> Um bei solchen Schätzungen die unvermeidlichen Reklamationen zu verringern, wurde das geschilderte umständliche Verfahren eingeführt, das gerade bei der Feststellung des jährlichen Durchschnittsbetrages der Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten die Zuziehung eines den Berechtigten vertretenden Sachverständigen vorschreibt.

Schlagender ist die dargelegte Auffassung in geringer Modifikation zum Ausdruck gekommen in einem vom 6. August 1815 datirten Votum, mit dem die Akten „betreffend die Grundsätze wegen Erhebung der Kanal- und Schleusengefälle“ eingeleitet werden. In ihm heisst es:

„Das Anlagekapital einer jeden, dermalen vorhandenen künstlichen Wasserkommunikation hat sich jetzt mehr als verzinst und verdient daher bei der Berechnung der Unterhaltungskosten derselben keine Rücksicht.“

„Es kommt also bei dieser rein finanziellen Angelegenheit auf Erledigung folgender Fragen an:

1. was hat die qu. Anlage nach einem 30- (20) jährigen Durchschnitt zu unterhalten gekostet?
2. welches Verbesserungskapital ist jetzt anzuwenden? Die Zinsen

desselben kommen zur Rechnung und zwar zu 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, damit die Hälfte als Amortisation des Kapitals angesehen wird, wodurch der Staat nicht nur dasselbe nach 20 Jahren wieder erhält, sondern auch die Zinsen stets bekömmt, von welchen die neuen Anlagen und Verbesserungen zu bestreiten, möglich sein wird . . . .

Alsdann muss ermittelt werden: wieviel Schiffsgefässe sind in einer Reihe von Jahren den Kanal u. s. w. passirt? Dann kann man berechnen, was das Gefäss zu entrichten haben wird, und beurtheilen, ob diese Abgabe nicht etwa verhältnissmässig zu hoch ausfallen würde, namentlich für Schiffe, welche Holz, Getreide und Salz geladen haben.“

Wenn diese Ansichten auch nicht in allen Einzelheiten in der späteren Regelung des Binnenzollwesens verwirklicht worden sind, so geben sie doch immer einen beachtenswerthen Fingerzeig dafür, von welchen Gesichtspunkten bei dieser Regelung ausgegangen ist. Und wenn auch trotz dieser Anführungen noch zugegeben werden muss, dass in den Fragen der Einzelinterpretation schwer alle Zweifel sich verscheuchen lassen,<sup>150)</sup> so steht doch jedenfalls auf Grund der voraufgegangenen Ausführungen fest, dass die Verordnung vom Jahre 1838 bei den von ihr behandelten Kommunikationsabgaben die Aufbringung nicht nur der Unterhaltungskosten, sondern auch der Zinsen des Anlagekapitals gestattete. Da nun diese Verordnung nur eine Ausführung des Art. 13 (später 22) der Zollvereinsverträge ist, da dieser wiederum — wie festgestellt wurde — den Ausgangspunkt der prinzipiellen Vorschriften für die im Art. 17 (später 25) geregelten übrigen Kommunikationsabgaben bildet, da endlich in Art. 54 der Reichsverfassung die Aenderung in der Fassung nach der ausdrücklichen amtlichen Zusicherung ihres Urhebers, eine materielle Aenderung nicht bedeutet, so ist auch heute noch bei den Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, sowie bei den Abgaben für die Benutzung solcher künstlicher Wasserstrassen, welche Staatseigenthum sind, die Aufbringung sowohl der Unterhaltungskosten als auch der Zinsen des Anlagekapitals gestattet; bei nicht-staatlichen künstlichen Wasserstrassen darf — wie nach dem Wortlaut der Verfassungsbestimmung nicht zweifelhaft ist — noch über diese Grenze hinausgegangen werden.

Es wurden denn auch die Provinzialbehörden in den vierziger Jahren unseres Jahrhunderts, als eine Reform der Schifffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstrassen geplant wurde, angewiesen, „dass bei Regulirung der Tarifsätze auch die nach den Grundsätzen der Verordnung über die Kommunikationsabgaben vom 16. Juni 1838 und der Anweisung vom 18. März 1841 zu berechnenden Unterhaltungs- und Herstellungs-

kosten, mit Berücksichtigung der auf den Umbau und Neubau (!) der Schleusen etc. aufzuwendenden Beträge in Betracht gezogen werden sollen.“ Und als es im Jahre 1862 endlich zur lange erstrebten Reform kam,<sup>151)</sup> da ging man ausdrücklich aus von dem „durch die Erfahrung bewährten Grundsatz, dass die Benutzung der Kommunikationsanstalten nicht zu einer dauernden Finanzquelle für den Staatshaushalt zu machen sei.“ Man stellte sich auf den Boden des Gebührenprinzips der speziellen Entgeltlichkeit und wollte der Verordnung vom Jahre 1838 gemäss keinesfalls mehr als die „Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten“ aufbringen; aus Zweckmässigkeitsgründen ging man jedoch unter diese prinzipielle Grenze noch herunter und sah zu Gunsten der Schifffahrt, die durch die Konkurrenz der Eisenbahnen und die Steigerung der Preise der Lebensmittel und Materialien, sowie der Arbeitslöhne hart bedrängt sei, ab „von der Verzinsung des für die Herstellung der Wasserwege aufgewendeten Anlagekapitals.“ Diese in dem Immediatbericht zum Entwurfe des Tarifs vom 5. Mai 1862 niedergelegten Gesichtspunkte wurden auch bei der neuen Tarifiermässigung, die durch die Kabinettsordre vom 9. September 1867 durchgeführt wurde, ausdrücklich als die bestimmenden Gründe hervorgehoben. Diese war nur eine Konsequenz jener Reform vom Jahre 1862, keine prinzipielle Aenderung. Es war nämlich trotz jener ersten Ermässigung im Durchschnitt der fünf Jahre 1861—65 bei einer Einnahme von 213,461 Rthlrn. nur verausgabt an

Unterhaltungskosten . . . . .	56 289 Rthlr.
Gehältern . . . . .	24 760 „
„Extraordinären Bewilligungen“ . . . . .	79 802 „
	zusammen 160 851 Rthlr.

Es verblieb also ein unbeabsichtigter jährlicher Einnahmeüberschuss von 52 610 Rthlrn. Dieser sollte dem ursprünglichen Plane gemäss — nach ausdrücklicher Angabe des Immediatberichts vom 7. September 1867 — im Interesse der fortdauernd schwer bedrängten Schiffer hinfort durch eine Herabsetzung der Tarifsätze um ein Viertel beseitigt werden. Es sollten also auch in Zukunft nicht die „Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten“ im Sinne der Verordnung vom Jahre 1838 aufgebracht werden, sondern auf eine Verzinsung des Anlagekapitals auch fernerhin verzichtet werden; es sollten jedoch auch nach wie vor nicht nur die Unterhaltungskosten im engsten Sinne des Wortes einschliesslich der Gehälter, sondern auch die im durchschnittlichen Jahresbetrage ihnen gleichkommenden „extraordinären Bewilligungen“ aufgebracht werden. Wollte man ganz exakt im Rahmen der bisherigen Terminologie sich ausdrücken, so hätte man sagen müssen, dass die Unterhaltungs- und

Wiederherstellungskosten ausschliesslich der Zinsen des Anlagekapitals aufgebracht werden sollten. Absichtlich oder unabsichtlich ist in dem Immediatbericht vom 7. September 1867 und in der auf Grund desselben ergangenen Kabinettsordre vom 9. September 1867 diese schleppende und im Ausdruck keineswegs glücklichē Formel vermieden und statt ihrer kurzweg von „Unterhaltungskosten“ in einem weiteren Sinne, als bisher und gewöhnlich, gesprochen worden.<sup>152)</sup>

Die im Jahre 1867 festgesetzten Abgabensätze blieben, nach ihrer im Jahre 1871 vorgenommenen Anpassung an die neue Mass- und Gewichtsordnung vom 17. August 1868 im wesentlichen bis zum Jahre 1892 bestehen. Die ihnen zu Grunde liegenden Gesichtspunkte waren jedoch nur so lange haltbar, als die „extraordinären Bewilligungen“ das bisherige geringe Mass nicht überstiegen. Als man sich entschloss, so wesentliche Verbesserungen vorzunehmen, dass ihre Kosten nach Millionen Mark zählten, da konnte man nicht wohl ferner daran denken, wie bisher „die im Laufe der Zeit auf grössere Reparaturen und Neubauten zu verwendenden Summen, auf Jahresbeträge vertheilt,“ aufzubringen, sondern man wurde geradezu auf den sachgemässeren Standpunkt gedrängt, solche Neubaukosten zum Anlagekapital zu schlagen und nur zu verzinsen, vielleicht auch noch zu amortisiren. Im Prinzip stellt sich also diese Aenderung als eine sehr starke Ermässigung gegenüber den entwickelten bisher beobachteten und aus früheren Jahrzehnten stammenden Grundsätzen dar; doch war sie zweifellos im Geiste jener früheren in den dreissiger Jahren vorgenommenen Regelung, bei der man noch nicht daran denken konnte, dass bei bestehenden Wasserstrassen auf Reparaturen und Neubauten Summen würden verwendet werden können, wie es in unseren Tagen geschehen ist. Und wenn man früher im Hinblick auf die durch die neue Eisenbahnkonkurrenz bedrängte Schifffahrt davon abgesehen hatte, die zulässige Verzinsung des Anlagekapitals zu fordern, so war das auch unter dem prinzipiellen Gesichtspunkte, wie bereits angedeutet wurde, darum nicht ganz ungerechtfertigt, weil die schwer zu bemessenden Aufwendungen für die ursprüngliche Bauanlage der Gegenwart nur noch zum Theil nutzten und vermuthlich grösstentheils bereits amortisirt waren; bei kostspieligen Neuaufwendungen lag jedoch ein Grund zu einem ähnlichen Verzicht nicht vor, musste im Gegentheil dem Finanzminister Camphausen zugestimmt werden, dass derartige Aufwendungen „überhaupt nur dann gerechtfertigt werden können, wenn dem Verkehr mindestens solche Vortheile aus der Anlage entstehen, dass dieselben den zu deren „Herstellung erforderlichen Aufwand decken.“ Wenn auf Grund dieser Gesichtspunkte zur Verzinsung der auf die Verbesserung der märkischen Wasserstrassen inzwischen aufgewendeten 5,227,000 M. im Jahre 1892 eine Erhöhung des

Abgabentarifs vorgenommen wurde, so kann man an der allgemeinen prinzipiellen und an der juristischen Berechtigung hierzu nicht zweifeln. Es ist denn auch zur Zeit der Bewilligung der Anleihe durch das Gesetz vom 12. März 1879 von keiner Seite ein Zweifel an der gesetzlichen Zulässigkeit der Abgabenerhöhung laut geworden. Es lag daher auch kein Grund für die Regierung vor, in die Erörterung dieser Frage einzutreten.<sup>153)</sup> Man scheint vielmehr allgemein auf dem Standpunkt gestanden zu haben, den der Finanzminister Camphausen in einer am 18. November 1870 erlassenen Verfügung dahin formuliert hatte, dass „nach dem Sprachgebrauch und insbesondere nach der im § 3 des Gesetzes vom 16. Juni 1838, die Kommunikationsabgaben betreffend, enthaltenen ausdrücklichen Bestimmung die landüblichen Zinsen des Anlagekapitals zu den Herstellungskosten gerechnet werden, deren Berücksichtigung im Art. 25 des Zollvereinungsvertrages vom 8. Juli 1867 und in Art. 54 der Verfassung des Norddeutschen Bundes zugelassen ist.“

Diese Auffassung spiegelt sich auch in zwei Handelsverträgen wieder, die einerseits Bayern, andererseits Preussen mit Oesterreich abgeschlossen haben. In dem Schiffsverkehrsvertrage, den Bayern und Oesterreich am 2. Dezember 1851 mit einander abschlossen, wurde nämlich vereinbart, die Abgaben „für bereits bestehende Einrichtungen dieser Art“ — nämlich „Gebühren für Benutzung gewisser öffentlicher Anstalten, z. B. für Krahen, Waagen, Bohlwerke, Niederlagen, dann jene für geleistete Arbeiten, z. B. Schleusen- und Brückenöffnung, Niederlegung von Mastbäumen, Lootsen- und Steuermannsdienste“ — „über das gegenwärtige Ausmass nicht zu erhöhen und bei neu errichteten nicht höher zu bestimmen, als zur Deckung der Zinsen des Anlagekapitals und der Unterhaltungskosten erforderlich ist“; im folgenden Paragraphen wurde ohne Beschränkung hinzugefügt, dass die Kanalgebühren „nicht höher sein sollen, als zum Ersatze der Zinsen des Anlagekapitals und der Unterhaltungskosten notwendig ist“. Ganz analog wurde in dem Handels- und Zollvertrag, den Preussen und Oesterreich am 19. Februar 1853 abschlossen, im Art. 15 allgemein bestimmt, dass Verkehrsabgaben „die Unterhaltungskosten sammt den landesüblichen Zinsen des Anlagekapitals nicht übersteigen dürfen“.

Wenn auch diese völkerrechtlichen Verträge nicht, wie die Ausführungsverordnungen, ihrer rechtlichen Natur nach an die prinzipiellen Grenzen der Zollvereinsverträge gebunden waren, so wäre es doch äusserst unwahrscheinlich, dass man in ihnen eine Maximalgrenze für die Abgabenerhebung festgesetzt hätte, deren Erreichung beide Male nach der Gesetzgebung des einen Vertragsstaates bereits seit Jahren verboten war. Thatsächlich ging man auch bei diesen Verträgen von den im Zoll-

verein verwirklichten Grundsätzen aus und es gelang, sie auf die Nachbarstaaten auszudehnen.

---

### III.

#### **Die Entwicklung des Binnenschiffahrtsabgabewesens auf den mehreren Staaten gemeinsamen Flüssen in Deutschland im neunzehnten Jahrhundert.**

---

Es sind bisher von der Betrachtung diejenigen Ströme, deren schiffbarer Lauf mehr als einen Staat durchfließt, ausgenommen worden, weil bei ihnen besondere rechtliche und wirtschaftliche Gesichtspunkte in Betracht kommen. Wirtschaftlich sollen die mehreren Uferstaaten angehörenden schiffbaren Flüsse keineswegs ausschliesslich oder auch nur vorwiegend dem Binnenverkehr, sondern mindestens ebenso dem Aussen- und Durchgangsverkehr dienen; rechtlich muss daher auch ihre Regelung der souveränen Willkür des Einzelstaates entrückt und nach völkerrechtlichen Gesichtspunkten auf dem Wege internationaler Vereinbarungen vorgenommen werden.

Lange Zeit hindurch ist diese Eigenart mehrstaatlicher Flüsse nicht zu der ihr gebührenden Geltung gelangt. Solange das mittelalterliche Regalienrecht für die Flüsse in Kraft stand, besass der Träger des Regals dieselben unbegrenzten Befugnisse, ob der ganze schiffbare Lauf des Flusses oder nur ein, wenn auch noch so geringer Theil desselben in seinem Gebiete lag; die Interessen der übrigen Uferstaaten genossen einen rechtlichen Schutz nicht, der Willkür des Einzelstaates war keine Grenze irgend welcher Art gezogen.<sup>154)</sup> Im wesentlichen blieb dieser Rechtszustand bestehen, als die Scheidung von Privat- und Staatsrecht jene Mischform des Regalienrechts beseitigte; mögen die Bestimmungen im einzelnen verschieden sein, überall hat auch noch heute nach den Gesetzen des Einzelstaates jeder Uferstaat die Befugnisse, nach eigenem Gutdünken und ohne Rücksicht auf Nachbarstaaten den Verkehr auf seinen Flüssen zu regeln. Wo daher die Gesetzgebung des Einzelstaates ausschliesslich massgebend ist, tragen auch heute die Flüsse noch einen „nationalen“ Charakter, d. h. das Recht ihrer Befahrung ist auf die Angehörigen des eigenen Staates oder die unter der Fahne dieses Staates fahrenden Schiffe beschränkt.

Wo ein Strom die Gebiete mehrerer Landesherren durchfloss, daher auch der Verkehr das Bestreben hatte, sich über die Grenzen eines

Landes auszudehnen, musste sich der Wunsch einstellen, die einseitigen Verbotensrechte der einzelnen Uferstaaten zu beschränken, an die Stelle des partikularistischen Prinzips der Nationalität der einzelnen Flussstrecken das der Gemeinschaftlichkeit des ganzen Flusslaufes zu stellen. So erhob sich vom rechtlichen Standpunkte aus zuerst die Forderung nach der „Freiheit des Flussverkehrs“, das hiess also die Forderung, dass die Beschiffung des Flusses unter denselben Bedingungen, wie den eigenen Unterthanen, auch denen der übrigen Uferstaaten freigegeben werde. Doch lange dauerte es, ehe die Gemeinsamkeit dieses Interesses erkannt und noch länger, ehe wirksam die praktische Folgerung aus ihr gezogen wurde. Vielleicht war es dem Einflusse von Hugo Grotius<sup>155)</sup> zu danken, dass der rechtliche Grundsatz der Gemeinschaftlichkeit des Flusslaufes auf dem Rhein bereits in die Bestimmungen des westfälischen Friedens<sup>156)</sup> aufgenommen wurde. Ebenso wurde er im Ryswijker Frieden,<sup>157)</sup> im Frieden zu Baden,<sup>158)</sup> im Reichsdeputationshauptschluss<sup>159)</sup> und in der Rheinoktroikonvention vom Jahre 1804<sup>160)</sup> wiederholt. Besonders wirksam wurde er ferner in dem Dekret des Conseil exécutif provisoire vom 16. November 1792<sup>161)</sup> für die Schelde und die Maas ausgesprochen, um hier auch bald darauf im Friedensvertrage, den Frankreich am 16. Mai 1795 zu Haag mit der Batavischen Republik abschloss,<sup>162)</sup> durchgeführt zu werden.<sup>163)</sup> J. E. F. Danz<sup>164)</sup> glaubte bereits im Jahre 1792 behaupten zu können, dass „die Freiheit der Rheinschiffahrt auf unerschütterlichen Gründen ruhe“.

Doch zur selben Zeit erweiterte sich dieser Grundsatz der Freiheit der Flussschiffahrt. Auf dem Kongress zu Rastatt verlangten die französischen Bevollmächtigten in einer unter dem 14. Floréal des Jahres VI (3. Mai 1798) an die Reichsdeputation gerichteten Note nicht nur, dass freie Rheinschiffahrt für die beiden das Ufer bewohnenden Völker bestehe, sondern dass der Rhein als internationale Verkehrsstrasse allen Nationen geöffnet werde; gleichzeitig sprachen sie den Wunsch aus, „dass die Nebenflüsse des Rheins, die andern Ströme Deutschlands und vor allem die Donau für die französische Flagge geöffnet würden“. Die Reichsdeputation stimmte diesen Vorschlägen jedoch nicht zu. Die Erweiterung des Grundsatzes der Gemeinschaftlichkeit zu dem der Internationalität und vollen Oeffentlichkeit trat in das Völkerrecht erst ein im Pariser Frieden vom 30. März 1814. Dieser bestimmte in seinem fünften Artikel:

La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne.

Gleichzeitig wurde angeordnet, dass auf einem demnächst zu veranstaltenden Kongresse auch die Frage erörtert und entschieden werden

solle, „de quelle manière pour faciliter les communications entre les peuples, et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves, qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats“. Diese Frage wurde im Artikel 109 der Schlussakte des Wiener Kongresses vom 9. Juni 1815 dahin entschieden :

La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent (qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents états), du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne; bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront concis d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations.

Trotz dieses klaren Wortlauts wurde auf Grund einiger Stellen des Kommissionsprotokolls des Wiener Kongresses alsbald behauptet, dass die in diesem Artikel vorgeschriebene Freiheit der Flussschiffahrt sich nicht auf alle Staaten, sondern nur auf die Uferstaaten beziehe. Bereits im Jahre 1819 stellten sich mehrere deutsche Regierungen auf diesen Standpunkt; insbesondere Oesterreich vertrat ihn nachdrücklichst auf der Dresdener Konferenz und selbst noch auf den Pariser Konferenzen über die Anerkennung der neuen Donauschiffahrtsakte im Jahre 1858, und der Preussische Ministerpräsident Freiherr von Manteuffel bekannte sich noch in einer Depesche vom 26. August 1857 zur selben Ansicht.<sup>165)</sup> Der Grundsatz der Freiheit der Flussschiffahrt für den Weltverkehr drang daher in deutschen Landen zunächst noch nicht durch. An der Schelde (1839) und am Po (1849) wurde er zuerst verwirklicht. In Deutschland beschränkte man sich darauf, den engeren Grundsatz der Gemeinschaftlichkeit der Flussschiffahrt unter den Uferstaaten zur allgemeinen Durchführung zu bringen.

Das geschah in den Schiffahrtsakten, die im Jahre 1821 für die Elbe, im Jahre 1823 für die Weser, im Jahre 1831 für den Rhein, im Jahre 1843 für die Ems vereinbart wurden, und das war bereits in der Zeit von 1815—1818 durch eine Reihe von Verträgen für die Weichsel geschehen. Der Grundsatz voller Internationalität ist für die Elbe erst durch die Additionalakte vom 13. April 1844 und zwar nur für die Fahrt von der Nordsee her, nicht für die Binnenfahrt zwischen den Uferstaaten und allgemein für den Rhein in der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Art. 1) durchgeführt worden. Zu diesen beiden Flüssen kam noch die Donau hinzu, auf welche die

Pariser Kongressakte vom 30. März 1856 die Bestimmungen der Schlussakte des Wiener Kongresses ausdehnte. Gleichzeitig erhielt das Prinzip der Internationalität der Flussschifffahrt eine gewisse allgemeine Sanktion, indem erklärt wurde (Art. 15), dass die Bestimmung, kraft welcher die Grundsätze der Wiener Kongressakte über die Flussschifffahrt auf die Donau Anwendung finden sollten, „fait désormais partie du droit public de l'Europe“ und dass die Vertragsmächte sie unter ihre Garantie nehmen. Eine gleiche Erklärung gaben die vierzehn Mächte ab, welche am 26. Februar 1885 den Berliner Vertrag abschlossen, durch den der Grundsatz der freien Schifffahrt auf die zentralafrikanischen Flüsse ausgedehnt wurde.

Die Durchführung des Grundsatzes der Gemeinschaftlichkeit und der Internationalität verlangte natürlich bei jedem einzelnen Flusse eine gewisse Gleichmässigkeit und Einheitlichkeit in den auf die Flussschifffahrt bezüglichen Einrichtungen. Keineswegs jedoch erforderte diese rechtliche Befreiung der Flussschifffahrt auch eine gleichzeitige verkehrspolitische Befreiung derselben von Zöllen.<sup>166)</sup> Aber obwohl ein prinzipieller Zusammenhang zwischen beiden Forderungen nicht besteht, hat sich geschichtlich doch ein Streben nach Abgabenerleichterung vielfach mit dem nach rechtlicher Befreiung der Flussschifffahrt verquickt.<sup>167)</sup> Ein solches meist vergebliches Bestreben, die Ueberlastung der Flussschifffahrt mit Zöllen aller Art zu lindern, geht — wie im ersten Abschnitte gezeigt worden ist — in weitentlegene Zeiten zurück. Nicht war es jedoch auf völlige Befreiung der Schifffahrt von allen Zöllen gerichtet. Das lag den Anschauungen früherer Jahrhunderte mit unentwickeltem Verkehr überhaupt fern. Das Verlangen ging vielmehr, wie ausgeführt wurde, nur dahin, das Uebermass der Zollbelastung zu beseitigen, der habgierigen Willkür der einzelnen Zollherren wirksame Schranken zu setzen und nicht in letzter Linie das System verkehrshemmender Chikanen, das mit der jede Vorausberechnung der Transportkosten verhindernden Erhebung der Zölle nach „mysteriösen“ geheimen Tarifen sich ausgebildet hatte, durch eine nach den Gesichtspunkten der Einheitlichkeit, Einfachheit und Oeffentlichkeit geregelte Zollerhebung zu ersetzen.

Ein radikales Bestreben auf Beseitigung aller Zölle trat zunächst nur episodenhaft auf und zwar auf französischer Seite im Zusammenhange mit der grossen Revolutionsbewegung. Auf dem Rastatter Kongress wurde unter den vielerlei Vorschlägen von den französischen Bevollmächtigten auch der gemacht, die Rheinzölle völlig abzuschaffen. Die Reichsdeputation wies diesen Vorschlag jedoch in einer Note vom 14. Mai 1798 mit der Begründung zurück, man besorge, „dass, wenn die Flusseinkünfte wegfielen, die hier und da nicht wenig kostspielige Unter-

haltung der Wasserstrasse in fahrbarem Stande unterbleiben möge“; dazu kam bei dem Rhein die besondere Schwierigkeit, für die auf den Rheinzöllen haftenden Schulden eine andere Sicherheit für die Gläubiger zu finden.<sup>168)</sup> Ebenso vergeblich war es, als die Franzosen bei den Berathungen der ausserordentlichen Reichsdeputation zu Regensburg im Jahre 1803 auf denselben Plan zurückkamen.<sup>169)</sup> Wo sie dagegen ihren Willen diktiren konnten, verschafften sie auch vereinzelt diesem Grundsatz voller Abgabefreiheit vertragsmässige Sanktion; so für die Grenzgewässer zwischen der Cisalpinischen Republik und den österreichischen Landen, insbesondere für die Etsch, in den Friedensschlüssen zu Campoformio und Luneville<sup>170)</sup> und ebenso für die Weichsel im Tilsiter Frieden<sup>171)</sup>.

Doch das war, wie gesagt nur eine Episode. Von ihr abgesehen, wollte man zwar der fiskalischen Ausbeutung der Flussschiffahrt durch die Zölle ein Ende machen; man wollte aber keineswegs auf jede Einnahme aus Flusszöllen verzichten, in der Ueberzeugung, dass die Uferstaaten nicht gewillt, meist auch nicht im Stande seien, die natürlichen Wasserstrassen zu unterhalten oder gar zu verbessern, ohne dass sie von der Schiffahrt selbst die Mittel dazu aufbrächten. Auch hier kommt somit das Gebührenprinzip der speziellen Entgeltlichkeit, wenn auch anfangs noch nicht in voller Reinheit, zum Durchbruch; klarer und stärker musste es aus den in dem vorausgehenden Abschnitte dargelegten Gründen hervortreten, je mehr das Inland von Zöllen befreit und das Grenzzollsystem durchgeführt wurde. Um die im Zusammenhang hiermit zu Anfang des vorigen Jahrhunderts in den Kreisen Sachverständiger heranreifenden Ansichten und Forderungen im einzelnen genauer darzulegen, sei hier eine der Verwaltung entstammende und eine der Litteratur entnommene Ausführung wiedergegeben.

In einem gemeinschaftlichen Votum des Finanzministeriums und der Oberbaudeputation, das vom 10. Oktober 1815 datirt ist, heisst es beispielsweise:

„So gern das Publikum eine nicht drückende Kanalabgabe entrichtet, insofern solche nach den Fruktionen der Unterhaltungskosten und nach einer Mittelzahl der die Kanäle passirenden Fahrzeuge auf eine billige und zweckmässige Weise bestimmt wird . . . ebenso gern wird es auch (so wie bei den Landwegen) eine Abgabe zahlen, wenn die natürlichen Wasserwege in gehörigen Stand gesetzt werden. Es erscheint daher der aus der Befahrung der Flüsse und Ströme überhaupt entspringende Vortheil weit grösser, da sie den grössten Theil des Staats in allen Richtungen durchschneiden und, wenn ihre Schiffbarkeit gehörig berücksichtigt wird, Leben und Thätigkeit in ausserordentlich vielen Beziehungen befördern.

„Um aber eine sichere, schnelle und gute Stromschiffahrt zu beschaffen, darf man die Flüsse und Ströme sich nicht selbst überlassen. Inseln, Kies und Sandbänke, Seichten, Felsen, Steine, Holzstämme, kurze Buchten u. s. w. würden die Fahrten entweder gefährlich oder die Umladung nothwendig machen. Deshalb sind hydrotechnische Vorkehrungen und Anlagen, Ziehwege u. s. w. höchst nothwendig; womit aber öfters mehrfache Zwecke, nämlich Sicherung der Uferlande gegen den Angriff des Stromes und Verhinderung grosser Ueberschwemmungen, in Verbindung gebracht werden können.

„Obgleich nun unstreitig die Schiffbarmachung der Flüsse und Ströme und deren Instandhaltung zu den nothwendigsten Staatsausgaben gehört, so ist es der Billigkeit um so mehr gemäss, dass auch vom Publikum dafür ein Wasserwegegeld an schicklichen Plätzen erhoben wird, da nach erfolgter Aufhebung der Binnenzölle dem Staat nicht zugemuthet werden kann, diese sehr ansehnlichen Kosten ohne einigen Ersatz zu tragen.

„Wir sind daher der Meinung, dass nach Verhältniss der an den Flüssen und Strömen zu verwendenden oder schon verwandten Kosten dieses Stromgeld, ohne drückend und lästig zu werden, nach Verhältniss der Entfernungen bestimmt und an schicklichen Plätzen, entweder wo die Güter grösstentheils ausgeladen oder die Fahrzeuge doch aufgehalten werden, nach der Grösse der Fahrzeuge ebenso wie dies bei den Kanal- und Schleusengeldern beabsichtigt wird, erhoben werden; dass die Bestimmung der Stromgelder von richtigen Ausmittelungen und nicht von selbst geschaffenen willkürlichen Etatssätzen abhängen, dass diese Stromgelder eine für sich bestehende Kasse unter allen Umständen bilden müssen, woraus die nöthigen alljährlichen Bedürfnisse bestritten werden; und dass, wenn diese Wasserwegegelder nicht zur Instandhaltung der Flüsse und Ströme völlig hinreichen, alsdann erst die Staatskassen hinzutreten.“

Diesen Darlegungen fügte die zweite Generalverwaltung hinzu: „Die Ausführung dieser quaesita würde nach unserer Ansicht von den entschiedensten und herrlichsten Folgen für den ganzen Stand und dessen Handel und Verkehr werden.“

Aehnliche Anschauungen traten in der gleichzeitigen Litteratur hervor. J. F. Ockhart, der Mitglied der provisorischen Verwaltungskommission und Inspektor der Rheinschiffahrt war, schrieb<sup>172)</sup> im Jahre 1818:

„Die Zölle und Abgaben für die Benutzung der schiffbaren Ströme sollten nach den Grundsätzen einer jeden guten Verwaltung immer mit demjenigen in einem gewissen Verhältnisse stehen, was der Staat zur sicheren und bequemen Fahrt längs denselben aufzuwenden nöthig hat.

„Meist auf allen deutschen Flüssen hat die Erhebung der Zollabgaben Reformen nöthig, und zwar theils in Hinsicht der Gesetzgebung und der Modifikationen des Tarifs selbst, theils aber auch in der Regulirung der Erhebungsweise dieser Gefälle, so wie endlich auch in Bezug der Aufsicht, welche der Staat durch seine Beamten darüber halten lässt, dass deren Entrichtung ohne Betrug geschehe.

„So wichtig es sein würde, hier alles dieses genauer auseinander zu setzen, so führen wir . . . hier doch nur Folgendes an:

1. In Hinsicht der für die Schifffahrt eines Flusses festzusetzenden Gefälle, muss das Hauptaugenmerk dahin gehen, dass jeder nach Verhältniss der Benutzung des Stroms auch seinen Antheil dazu beitrage, um die Schiffbarkeit desselben unterhalten zu können.
2. Der Tarif dieser Gefälle darf kein Geheimniss sein, sondern derselbe ist so allgemein bekannt zu machen, damit auch der entfernteste Kaufmann seine Berechnung der Transportkosten danach anstellen könne: übrigens muss die Vertheilung desselben so eingerichtet sein, dass die Schifffahrt, welche auf demselben getrieben wird, auch den Antheil der Gefälle zu ertragen im Stande ist, womit man selbige zu belegen gedenkt.
3. Billig sind bei diesem Tarif gewisse Abstufungen festzusetzen, indem nicht alle Gegenstände nach ihrem Werthe die gleich hohe Gebühr ertragen können; es wird daher mittels einer, mit dem wahren Besten des Handels übereinstimmenden Klassifikation nothwendig der Unterschied zu bestimmen sein, was der Entrichtung der ganzen Zollgebühr, oder jener der verminderten Gefälle, wie z. B. der zu  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{10}$  oder  $\frac{1}{20}$  zu unterwerfen ist.
4. Bei den auf einem Flusse zu erhebenden Gefällen muss man nothwendig unterscheiden:
  - a) die Brücken- und Fährgelder, welche meist von Personen, Lastthieren, sowie endlich von Fuhrwerk erhoben werden;
  - b) den eigentlichen Zoll, oder die Schifffahrtsgebühren, welche von Sachen und Waaren entrichtet werden;
  - c) endlich die Hafengebühren, die zur Entschädigung für den Gebrauch der Krahen, Wege, des Werfts und der Magazine zu entrichten sind.

In Rücksicht dieser Letzteren muss überall der schon oben angeführte deutsche Grundsatz bestehen, dass von allen demjenigen nichts zu entrichten sei, wovon man keinen Gebrauch gemacht hat. Auch dürfen diese Gebühren in keinem Falle dasjenige übersteigen, was für die Schifffahrt selbst entrichtet werden muss.

5. Die von dem Staate einmal bestimmten Schifffahrtsabgaben dürfen nie von irgend einer Lokalautorität oder sonst von jemand erhöht werden, so dass selbst der Münzfuss genau zu bestimmen ist, nach welchem dieselben erhoben werden sollen.
6. Befreiungen von diesen Abgaben sollten eigentlich niemals stattfinden; indess ist dem alten Herkommen gemäss auf den meisten Flüssen alles das, was zum eigenen Gebrauch des Staates und zur Hofhaltung des Regenten dient, von der Gebührentrichtung frei. Uebrigens giebt es hie und da auf deutschen Strömen auch Zollbefreiungen, die um Besten der Handlung festgesetzt worden sind.
7. Die Erhebungsämter der Schifffahrtsgebühren müssen so vertheilt sein, dass sie die Distanzen, in welchen die Schifffahrt vorzüglich ausgeübt wird, zwar gehörig umgreifen, aber auch durch allzu häufiges Anhalten der Schiffer die Beschleunigung der Handels Transporte nicht erschweren.
8. Die Zollbeamten dürfen, bei Verlust ihrer Stellen, ausser den gesetzlichen Abgaben, nicht das Mindeste erpressen; auch sind sie strengstens anzuweisen, die Schiffer in ihren Expeditionen so zu befördern, dass nicht die geringste Klage wegen einigem Aufenthalt entstehen könne.
9. Endlich ist das Strafsystem wegen der Zolldefraudationen auf eine solche Weise herzustellen, dass keiner der Abgabepflichtigen es so leicht wagt, sich eines Betrugs schuldig zu machen. Besonders müssen bei der Schifffahrt die Straffälle auch deswegen sehr genau bestimmt sein, damit so wenig Aufenthalt als möglich daraus entstehe.“

Diese Forderungen beziehen sich also, wie Ockhart selbst hervorhebt, einerseits auf die Zolltarifsätze und andererseits auf die Organisation und Kontrolle der Zollerhebung.

Eine streng einheitliche Gestaltung der Zollerhebung war, wie gesagt, eine nothwendige praktische Konsequenz aus dem besprochenen Prinzipie der Gemeinschaftlichkeit oder Internationalität. Diese Konsequenz war bereits für den Rhein gezogen worden, als Ockhart die obigen Ausführungen niederschrieb. Bereits im Art. 39 des Reichsdeputationshauptschlusses vom 25. Februar 1803 war bestimmt worden: „Da der Rhein von den Grenzen der Batavischen Republik bis zu jenen der Helvetischen Republik ein zwischen Frankreich und dem Deutschen Reiche gemeinschaftlicher Fluss geworden ist, so soll ein Schifffahrtsoktroi errichtet werden, welches gemeinschaftlich von Frankreich und dem Reich

reguliert und erhoben werden soll.“ Zur Ausführung dieser Bestimmung übertrug das Reich „alle seine diesfallsigen Rechte völlig und gänzlich dem Kurfürstenerzkanzler“ und bevollmächtigte und beauftragte ihn, mit der französischen Regierung „alle allgemeine und besondere Reglements in Beziehung auf das Schifffahrtsoktroi festzusetzen.“

Diese Festsetzung erfolgte auf Grund der näheren Bestimmungen des Reichsdeputationshauptschlusses in der vom 15. August 1804 datirten „Konvention über das Rheinschifffahrtsoktroi“. Durch sie wurde an die Spitze der Verwaltung des Rheinstroms innerhalb der bezeichneten Grenzen ein von der französischen Regierung und dem Erzkanzler gemeinschaftlich ernannter Generaldirektor mit seinem Amtssitz in Mainz gestellt, der insbesondere auch darauf zu achten hatte, die Einförmigkeit in der Oktroierhebung zu erhalten. Unter ihm standen vier Oktroi-Inspektoren, von denen zwei von der französischen Regierung und zwei vom Erzkanzler ernannt wurden; sie hatten über den Zustand des Rheinbettes und der Leinpfade zu wachen, Aufsicht über die richtige Handhabung der Erhebungsgrundsätze, sowie Kontrolle über Register und Kasse zu führen und „Verbalprozesse“ über alle Uebertretungen aufzunehmen, welche sich auf die Polizei der Schifffahrt und die Erhebung des Oktroi bezogen. Endlich wurden auf der bezeichneten Rheinstrecke zwölf Erhebungsämter und zwar sechs auf dem rechten und ebenso viel auf dem linken Rheinufer eingerichtet. Die Oktroieinnehmer hatte hier die französische Regierung, dort der Erzkanzler zu ernennen; beide Vertragsmächte konnten ausserdem an jedem Erhebungsamte einen Kontrolleur halten. Sämmtliche Beamte hatten sowohl dem französischen Kaiser als auch dem Erzkanzler den Treueid zu schwören, erhielten eine besondere Uniform, standen unter einem einheitlichen Beamtenrecht, genossen in Kriegszeiten unbedingte Neutralität. Nur diesen Beamten unterstanden die Schiffe während der Fahrt. Gegen die Anordnungen der unteren Beamten bildeten der Generaldirektor und zwei der vier Inspektoren eine Berufungsinstanz, und über dieser stand als letzte Instanz eine Kommission, welche aus je einem Kommissar des Erzkanzlers und der französischen Regierung und einem von diesen beiden erwählten Rechtsgelehrten gebildet war. — Was das Oktroi selbst anlangt, so ist auf seine Bemessung sogleich in anderem Zusammenhang einzugehen; hier sei nur erwähnt, dass seine Erhebung auf Grund eines veröffentlichten festen Tarifes nach ein für alle Mal bestimmten Grundsätzen erfolgen sollte.

Mit diesen Bestimmungen der Oktroikonvention war zum ersten Male — wie Eichhoff<sup>173)</sup> sagte — der Gedanke verwirklicht worden, „einen grossen Fluss als ein zusammenhängendes, organisches Ganze und als eine gemeinschaftliche Handelsstrasse zu betrachten.“<sup>174)</sup> Dass

dieser Verwaltungsgrundsatz, wie das Rechtsprinzip der Internationalität bald zu allgemeinerer Anerkennung kam, war in erster Linie das Verdienst Wilhelm von Humboldt's. Er setzte es durch, dass die Mächte des Wiener Kongresses in der Schlussakte vom 9. Juni 1815 im Art. 108 sich verpflichteten, alles gemeinsam zu regeln, was Bezug habe auf die Schifffahrt eines mehrere Staaten trennenden oder durchquerenden Flusses. Die Tragweite dieser bedeutsamen Bestimmung wurde sodann in den folgenden Artikeln der Schlussakte genauer dargelegt, meist im selben Sinne, wie in der soeben besprochenen Konvention vom Jahre 1804, wenn auch nicht in ganz so zentralistischem Geiste. Es wurde ausgeführt, dass möglichst dasselbe System für die Erhebung der Schifffahrtsabgaben, wie für die Aufrechterhaltung der Flusspolizei auf dem ganzen Laufe eines Flusses der angegebenen Art erstrebt werden solle (Art. 110). Bezüglich der Schifffahrtsabgaben wurde noch des Näheren bestimmt, dass sie in einheitlicher Weise und unveränderlich und unabhängig von der Art der transportirten Waaren festgestellt werden sollten, dass sie ferner in ihrem Betrage die bestehenden Zölle nicht überschreiten, nur in Uebereinstimmung der Uferstaaten erhöht und möglichst nach dem Vorbild des französischen Rheinoktroi vom Jahre 1804 bemessen werden sollten (Art. 111), dass endlich die Erhebungsstellen genau bestimmt und künftig ebenfalls nur unter Zustimmung aller Uferstaaten vermehrt werden sollten (Art. 112). Wenn auch hinzugefügt wurde, die Tarife sollten unter dem Gesichtspunkt, „den Handel zu fördern durch eine Erleichterung der Schifffahrt“ aufgestellt werden, so war doch durch diese Bestimmungen die eventuelle Beibehaltung der bestehenden Schifffahrtsabgaben, auch soweit sie über das Gebührenprinzip hinausgingen, wenigstens in rechtlicher Beziehung sanktionirt worden.<sup>175)</sup> Der Befugniss zur Abgabenerhebung gegenüber wurde den Uferstaaten die Verpflichtung auferlegt, innerhalb ihres Gebietes die zur Erhaltung der Schiffbarkeit, sowie der Leinpfade nöthigen Arbeiten auszuführen (Art. 113).<sup>176)</sup>

Die allgemeinen Bestimmungen sind im XVI. Anhang der Wiener Kongressakte, der durch Art. 117 derselben zu einem integrirenden Bestandtheil des Ganzen erklärt worden ist, in Anwendung auf den Rhein weiter ausgeführt worden. An die Spitze der Rheinverwaltung sollte hiernach eine Zentralkommission treten, in die ein jeder der sieben Uferstaaten einen Bevollmächtigten abzuordnen hatte und deren monatlich wechselndes Präsidium durch das Loos zu bestimmen war. Sie hatte alljährlich am 1. November zu einer Sitzung zusammenzutreten. Ihre Beschlüsse, die nach absoluter Mehrheit gefasst wurden, bedurften der Genehmigung durch die Rheinuferstaaten. Unter dieser obersten Behörde standen der Oberinspektor der Rheinschifffahrt, sowie je für den Ober-

Mittel- und Niederrhein ein Unterinspektor, von denen jener durch die Zentralkommission, diese nach bestimmter Ordnung durch die Uferstaaten auf Lebenszeit ernannt werden sollten. Wie nach der Konvention vom Jahre 1804 sollten nur zwölf Zollämter auf der Strecke zwischen Strassburg und der holländischen Grenze sein und die weiteren in den Niederlanden und auf der Strecke von Basel nach Strassburg sollten in entsprechenden Entfernungen und nach denselben Grundsätzen angelegt werden. Eine Verminderung der Zollstellen, sowie Ermässigungen und Befreiungen in der Abgabenerhebung konnte jeder Uferstaat innerhalb seines Gebietes vornehmen, eine Vermehrung und Erhöhung nicht. An die Stelle der bisherigen Erhebung für gemeinschaftliche Kasse sollte die theilweise Erhebung für Rechnung des einzelnen Uferstaates treten und zwar derart, dass „die Totalität der Gebühren auf die Ausdehnung der respektiven Uferbesitzungen der verschiedenen Uferstaaten vertheilt wurde.“ Jeder Uferstaat ernannte auch die Zollerheber für die in seinem Gebiete liegenden Zollämter und ebenso die für jedes Zollamt einzusetzenden Zollrichter, die über näher zu bezeichnende streitige Zollsachen zu entscheiden hatten. Gegen die im Namen des betreffenden Landesherrn ergehenden Urtheile dieser Zollrichter wurde den Parteien nach Wahl die Berufung an die Zentralkommission oder an die höhere Instanz des betreffenden Uferstaates eingeräumt.

Am 1. Juni 1815 sollte bereits die neue Zentralkommission der Rheinschiffahrt zusammentreten. Sie hatte auf Grund der vom Wiener Kongress festgelegten Gesichtspunkte und unter Beibehaltung alles desjenigen, was die Konvention vom Jahre 1804 „Gutes und Nützlichendes“ enthielt, die eigentliche Verordnung für die Rheinschiffahrt auszuarbeiten. Die zu diesem Zwecke eingeleiteten Verhandlungen zwischen den Rheinufestaaten zogen sich ausserordentlich lang hin, insbesondere wegen jener berüchtigten Streitfrage über die Auslegung des in der Kongressakte enthaltenen Ausdrucks „jusqu'à la mer“. Erst am 31. März 1831 kam die Rheinschiffahrtsakte zu Stande. Sie behielt die dargelegten Grundzüge der Wiener Artikel unverändert bei, führte sie nur weiter aus. Und wenn auch später durch nicht weniger als zwanzig Supplementarartikel, durch zahlreiche Beschlüsse der Rheinschiffahrts-Zentralkommission, durch die Additionalkonvention vom 3. April 1860, durch den Schiffahrtsvertrag zwischen dem Zollverein und den Niederlanden vom 31. Dezember 1851 und den zwischen dem Zollverein und Frankreich vom 2. August 1862 im einzelnen zahlreiche Veränderungen eingetreten sind, jene Grundzüge — wenigstens soweit die Frage der Organisation in Betracht kommt — finden sich auch in der heute noch in Kraft stehenden revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 wieder; nur hat die Zentralkom-

mission immer mehr den Charakter einer ständigen Behörde angenommen und sind das Amt des Oberaufsehers, sowie mit Aufhebung der Rheinzölle alle Zollämter in Fortfall gekommen.

Wie die allgemeinen Bestimmungen der Wiener Kongressakte bei der Regelung der Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen<sup>177)</sup> die Grundlage bildeten, so sind sie auch bei der Regelung der Schifffahrt auf anderen deutschen Strömen, insbesondere auf der Elbe und Weser, massgebend gewesen; ja auch in den meisten gleichartigen Vereinbarungen für nichtdeutsche Ströme — vor allem im Pariser Verträge vom 30. März 1856 (Donau) und Berliner Verträge vom 26. Februar 1885 (Congo und Niger) — ist auf sie Bezug genommen worden. Auch heute geben sie daher den Inhalt der auf die Flussschifffahrt sich beziehenden Bestimmungen des modernen Völkerrechts in den wesentlichen Punkten wieder. Nur sind sie inzwischen insofern um einen wichtigen Grundsatz bereichert worden, als der Abgabenerhebung eine feste prinzipielle Schranke gesetzt ist, wie sie Lord Clancarty bereits auf dem Wiener Kongress befürwortet hatte.<sup>178)</sup> Das Gebührenprinzip ist inzwischen auch hier durchgedrungen: es sollen nur nach Massgabe der für den Fluss aufgewandten Mittel Abgaben erhoben werden. So bestimmt der Entwurf einer internationalen Regelung der Flussschifffahrt,<sup>179)</sup> den das Institut de droit international nach einer Ausarbeitung von Martens am 9. September 1887 angenommen hat und der als der zutreffendste Ausdruck der gegenwärtig herrschenden Ansicht angesehen werden darf, in den beiden in diesem Zusammenhang besonders interessirenden Artikeln:

Artikel 3. La navigation dans tout le parcours des fleuves internationaux, du point ou chacun d'eux devient navigable jusque dans la mer, est entièrement libre et ne peut, sous le rapport du commerce, être interdite à aucun pavillon.

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 et ceux de l'entretien de la navigabilité en général.<sup>180)</sup>

Wenn also auch — wie aus den vorstehenden Darlegungen hervorgeht — die rechtliche keineswegs auch die wirthschaftliche „Freiheit der Flussschiffahrt“ erfordert, vielmehr neben jenem Rechtsgrundsatz und seinen Verwaltungskonsequenzen auch heute an der Abgabepflichtigkeit der Flussschiffahrt völkerrechtlich festgehalten wird, so sind doch, wie gesagt, beide Fragen thatsächlich insofern miteinander verbunden worden, als die langerstrebte Erleichterung der Flusszolllast erst wirklich erreicht wurde, als auch die Freiheit der Flussschiffahrt ihre erste wirksame rechtliche Anerkennung fand. Die Bestimmungen über die Reform des Flusszollwesens in den Friedensverträgen des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts waren, wie der Generaldirektor des Rheinschiffahrtsoktroi Eichhoff<sup>181)</sup> sich ausdrückte, noch nichts anderes gewesen, als „diplomatische Huldigungen, der öffentlichen Meinung dargebracht, die zwar die Wichtigkeit des Gegenstandes und die darüber stets rege gebliebenen Wünsche der Völker bewiesen, über deren Anwendung zu heilsamen Abänderungen oder zur Erschaffung einer neuen Ordnung sich aber kein Kundiger täuschte.“ Das wurde anders um die Wende des vorigen Jahrhunderts unter dem Einflusse Frankreichs, nachdem dieses in den Besitz des ganzen linken Rheinufer von Basel bis zur holländischen Grenze gelangt war und auch auf seinem Ufer durch ein Gesetz vom 14. Thermidor des Jahres VIII eine erhebliche Zollermässigung vorgeschrieben hatte.<sup>182)</sup> Die ausserordentliche Reichsdeputation, die im Jahre 1803 zu Regensburg auf Grund des Friedens zu Luneville und nach bereits in Rastatt aufgestellten Grundsätzen die erblichen Reichsstände für die Abtretungen an Frankreich zu entschädigen hatte, zog, wie bereits erwähnt wurde, auch die Frage der Rheinzölle in den Kreis ihrer Erörterungen und beschränkte sich im Art. 39 des Reichsdeputations-Hauptschlusses zum ersten Male nicht nur auf schöne Worte, sondern schrieb auch einen Weg vor, ihnen Leben zu geben, indem sie den Kur-Erzkanzler beauftragte, mit der französischen Regierung eine den Rheinzoll bis ins Einzelne regelnde Konvention abzuschliessen. Sie selbst stellte eine Reihe leitender Grundsätze auf, die bei dieser Vereinbarung möglichst berücksichtigt werden sollten. An ihre Spitze setzte sie den Satz:

„Alle sowohl auf dem rechten als linken Ufer erhobenen Rheinzölle sollen aufgehoben sein, ohne unter irgend einer Bemerkung wieder hergestellt werden zu können, jedoch mit Vorbehalt der Eingangszölle und eines Schiffahrtsoktroi.“

Dem Wortlaut nach erscheint diese Bestimmung auffallend widerspruchsvoll; denn sie hebt im Hauptsatze die Zölle auf, um sie im Nebensatze unter dem Namen Oktroi wieder einzuführen und zwar unter Hinzufügung der nichtssagenden Beschränkung, die neue Abgabe dürfe „den

Betrag der aufgehobenen Zölle nicht übersteigen“. Man könnte daran denken, die Lösung dieses Widerspruchs in dem Gegensatz von Zoll und Gebühr zu finden, ähnlich wie ja die preussische Gesetzgebung im Innern alle Zölle aufhob und trotzdem zahlreiche Verkehrsabgaben bestehen liess; jedoch das neue Rheinktroi trug keinen Gebührencharakter. Die in Ausführung des erwähnten Artikels 39 vereinbarte Konvention vom Jahre 1804 gab ausdrücklich als Zweck des neuen Oktroi an: *completer la dotation de l'Electeur Archichancelier et les indemnités adjugées à plusieurs autres princes et états*. Das ist allerdings eine zu enge Formulirung des Zwecks. Das Oktroi sollte nämlich, nach Abzug der Kosten der Erhebung, Verwaltung und Polizei, zu gleichen Theilen auf das linke und rechte Ufer vertheilt werden und „vorzüglich zur Unterhaltung der Leinpfade und der zur Schifffahrt erforderlichen Arbeiten auf jedem der beiden Ufer bestimmt“ sein. Nur der verbleibende Rest der auf das rechte Rheinufer entfallenden Ertragshälfte wurde zunächst in Höhe von 350 000 Gulden zur Ergänzung der Dotation des Kur-Erzkanzlers und in zweiter Linie für weitere Renten im Gesamtbetrage von 161 500 Gulden „verhypotheicirt“. Blieb dann noch ein Ueberschuss, so sollte der zur allmählichen Ablösung der auf den Schifffahrtsoktroi ruhenden Lasten verwandt werden. Der Ertrag der Rheinabgaben sollte also keineswegs ausschliesslich dem Rheine zu Gute kommen, sondern auch der Schifffahrt völlig fremden Zwecken dienen. Das Oktroi trug deshalb auch keinen gebührenartigen, sondern zollartigen Charakter.<sup>183)</sup>

Der Widerspruch im Wortlaut der angeführten Bestimmung lässt sich auch wohl nicht materiell, sondern nur formell lösen.<sup>184)</sup> Die nominelle Aufhebung der bisherigen, auf den verschiedensten Privattiteln beruhenden Zölle sollte nur rechtliche Bedeutung haben. Sie sollte es ausschliessen, dass aus den bisherigen Zuständen Rechtsansprüche fernerhin hergeleitet würden. Nur rechtlich, nicht auch wirthschaftlich sollte tabula rasa geschaffen und damit eine von Hindernissen freie Grundlage für neue Organisationen geschaffen werden.

Der einzuführenden neuen Abgabe, deren rechtlicher Zusammenhang mit der früheren also gelöst war, war nur die Grenze, wie gesagt, gezogen worden, dass sie den Betrag der bisher bestandenen Zölle, der in einer authentischen Zusammenstellung auf rund zwei Millionen Francs jährlich angegeben wurde,<sup>185)</sup> nicht übersteigen sollte. Doch sollten bei der neuen Einrichtung des Zolls durch Verminderung der Hebungsstellen auf höchstens 15 Aemter und durch die bereits geschilderte Reform der Erhebung und gesammten Verwaltung  $\frac{7}{8}$  der bisherigen Erhebungs- und Verwaltungskosten erspart und die Schiffe gleichzeitig wegen der Vereinfachung des Oktroitarifs und der Oktroierhebung weit weniger als früher

aufgehalten werden. Es wurde noch ferner bestimmt, dass die Abgaben höher für die fremde Schifffahrt, als für die der deutschen und französischen Uferbewohner und höher für die Bergfahrt als für die Thalfahrt sein sollten.

Nach diesen Gesichtspunkten wurde die vorgeschriebene Oktroi-konvention am 15. August 1804 abgeschlossen.<sup>186)</sup> Sie bezog sich nur auf die Rheinstrecke von Strassburg bis zur holländischen Grenze. An Stelle der 31 Zollstätten,<sup>187)</sup> die hier bisher bestanden hatten, wurden 12 Oktroibureaux errichtet, und zwar je sechs auf jedem Ufer. Die ganze Summe der an diesen 12 Aemtern zu erhebenden Abgaben wurde für die Bergfahrt auf 2 Francs und für die Thalfahrt auf 1 Franc 33 Cent. für einen Zentner von 50 kg festgesetzt. Die Vertheilung derselben auf die einzelnen Zollämter geschah nicht ausschliesslich nach der Uferlänge, sondern auch unter Berücksichtigung der Dichtigkeit und damit Leistungsfähigkeit des Rheinverkehrs, indem der auf den belebten Niederrhein entfallende Theil des Gesamtoktrois verhältnissmässig höher war als der auf den Mittelrhein gelegte und dieser wieder höher als derjenige, mit welchem der unter Verkehrsschwierigkeiten leidende Oberrhein belastet wurde. Im einzelnen wurden die Abgaben, die an jeder Erhebungsstelle für die folgende Rheinstrecke bis zur nächsten Erhebungsstelle im voraus zu entrichten waren, nach folgendem Tarif per Zentner von 50 kg erhoben:

auf der Bergfahrt:

linkes Ufer:	Centimes <sup>188)</sup>	rechtes Ufer:	Kreuzer
—		Lobisch . . . . .	8 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
—		Wesel . . . . .	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Homberg . . . . .	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	
—		Düsseldorf . . . . .	9 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Köln . . . . .	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	
—		Linz . . . . .	1 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>
Andernach . . . . .	6 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	—	
Koblenz . . . . .	13 <sup>1</sup> / <sub>10</sub>	—	
—		Caub . . . . .	3 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>
Mainz . . . . .	13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	
—		Mannheim . . . . .	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Neuburg . . . . .	10 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	—	

auf der Thalfahrt:

linkes Ufer:		rechtes Ufer:	
	Centimes		Kreuzer
Neuburg beim Ankommen	7 <sup>1</sup> / <sub>10</sub>	—	
beim Abfahren	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
—		Mannheim . . . . .	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Mainz . . . . .	8 <sup>6</sup> / <sub>10</sub>	—	
—		Caub . . . . .	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Koblenz . . . . .	4 <sup>1</sup> / <sub>10</sub>	—	
Andernach . . . . .	3 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	—	
—		Linz . . . . .	3
Köln . . . . .	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	
—		Düsseldorf . . . . .	4 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>
Homburg . . . . .	13 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	—	
—		Wesel . . . . .	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Doch diese vollen Sätze galten nur für die eigentlichen „Handelswaaren“; theils zu Gunsten des Ackerbaues und der Industrie, theils in Rücksicht auf die Konsumtion der Bewohner des Rheinthaales wurden von einer grossen Anzahl von Gegenständen erheblich niedrigere Beträge, von einigen<sup>189)</sup> nur ein Viertel (Art. 105), von anderen<sup>190)</sup> nur ein Zwanzigstel (Art. 104) des angeführten vollen Abgabensatzes erhoben; wieder andere Güter (Art. 103) waren ganz vom Zolle befreit.<sup>191)</sup> Die Hauptmenge der auf dem Rheine verfrachteten Gütermenge war aber nach der Konvention vom Jahre 1804 noch immer dem vollen Zollsätze unterworfen.

Dieser erste einheitliche und öffentliche Rheinzolltarif hat mit wenigen von der Zentralkommission festgesetzten Abänderungen bis zum Jahre 1831 in Kraft gestanden, und seine wesentlichen Grundzüge blieben auch im neuen von diesem Jahre datirten Tarif erhalten. Insbesondere hatte der Wiener Kongress in den über die Rheinschiffahrt handelnden Anhangsbestimmungen seiner Schlussakte (Art. 3 ff.) ausdrücklich bestimmt, dass auf der Rheinstrecke zwischen Strassburg und der holländischen Grenze die Gesamtbeträge [der Abgaben nach wie vor] 2 Francs und 1 Franc 33 Cent. für den Zentner von 50 kg betragen und nur 12 Erhebungsämter bestehen sollten. Doch es fanden sich auch einige Aenderungen.

Zunächst war durch den Wiener Kongress die Rheinzollregelung örtlich weiter ausgedehnt worden. Es sollte nämlich für die holländische Strecke und die Strecke von Strassburg bis Basel „die ganze Gebühr in dem nämlichen Verhältnisse vermehrt“ werden, wie für die mittlere Strecke festgesetzt war. Die Ausdehnung der Oktroiregelung auf diese beiden Theile des Rheins erfolgte sogar, noch ehe man sich über die Rhein-

schiffahrtsakte geeinigt hatte. In der Erwägung, „dass es für ihre respektiven Höfe wichtig ist, diese Einrichtung schleunig zu treffen, welche hauptsächlich beitragen soll, diesem zu lange vernachlässigten Theile des Stromes mehr Thätigkeit zu geben“, hatten Frankreich und Baden bereits in einem Uebereinkommen vom 25. August 1820<sup>192)</sup> beschlossen, unter Aufhebung aller anderen Schiffahrtsabgaben das Rheinschiffahrtsoktroi, wie es von Strassburg bis an die holländische Grenze bestand, auch auf dem zwischen Strassburg und Basel liegenden Rheinthal einzuführen (Art. 10), und zwar so, dass in Strassburg ein französisches und in Alt-Breisach ein badisches Zollamt errichtet werden sollte (Art. 13) und bei der Bergfahrt zum voraus für die zurückzulegende Strecke an jedem Zollamte 18 Cent., bei der Thalfahrt nachträglich für die zurückgelegte Strecke an jedem Zollamte 12 Cent. für den Zentner von 50 kg zu zahlen war. Frankreich errichtete, diesem Uebereinkommen gemäss, am 18. Juni 1821 eine Hebungsstelle Kehl gegenüber;<sup>193)</sup> Baden dagegen zauderte, führte jedoch auch insbesondere im Hinblick darauf, „dass die Gebühren bestimmt sind, einen Theil der Kosten zu decken, welche jedem Staate durch die Rheinschiffahrtspolizei, den Unterhalt des Leinpfades auf seinem Gebiete und die erforderlichen Arbeiten im Bette des Flusses erwachsen“, das Uebereinkommen durch die Verordnung vom 25. Januar 1827<sup>194)</sup> aus.<sup>195)</sup>

Ebenso hatten die Niederlande, die unter dem Drucke Napoleons bereits kurze Zeit (1810—1813) die Oktroikonvention vom Jahre 1804 völlig akzeptirt hatten,<sup>196)</sup> am 1. März 1827 für den eigentlichen Rheinfluss, sowie den Leck von Lobith bis Krimpen ein Réglement provisoire pour la navigation sur le Rhin des Pays-bas<sup>197)</sup> angenommen, das für diese Strecke die Grundsätze der Wiener Kongressakte ausführte, in der Thalfahrt zu Lobith und Wreeswyk zusammen 26 Cent., in der Bergfahrt zu Krimpen und Wreeswyk 39 Cent. für den Zentner von 50 kg erhob. Daneben blieb jedoch der drückende, viel umkämpfte holländische Durchfuhrzoll für die Strecke von Krimpen oder Gorkum bis ins Meer bestehen.

Diese Bestimmungen über beide Rheinstrecken wurden in der Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831, deren Geltungsbereich den „ganzen Lauf“ des Rheins, von da, wo er schiffbar wird, „bis in die See“<sup>198)</sup> umfasste, mit geringen Modifikationen vereinigt. Für die obere Rheinstrecke von Basel bis Strassburg wurden die bisherigen Zollsätze ganz unerheblich erhöht, auf den holländischen Stromtheilen dagegen herabgesetzt. Hier wurde das bisherige Oktroi auf 28 Cent. bei der Berg- und 19 Cent. bei der Thalfahrt ermässigt und gleichzeitig wurde für die unterste Strecke bis ins Meer der Durchgangszoll aufgehoben und durch ein „droit fixe“ ersetzt, das, wenn auch unter anderem Namen, doch nach

demselben Massstabe, wie das Oktroi, berechnet wurde und zwar bei der Bergfahrt auf 26½ Cent. und bei der Thalfahrt auf 18 Cent. für den Zentner von 50 kg; für Thee und Salz blieb diese „feste Gebühr“ erhöht, für 36 andere Gegenstände wurde sie erheblich ermässigt.<sup>199)</sup>

Zugleich mit dieser räumlichen Ausdehnung der einheitlichen Zollregelung wurde auch eine Aenderung in der räumlichen Vertheilung des Gesamtoktroi vorgenommen; sie sollte hinfort in strenger Ausschliesslichkeit nach der Uferlänge erfolgen. Die dadurch hervorgerufene streckenweise Aenderung in der Abgabenbelastung geht aus der folgenden Zusammenstellung hervor:

Die Oktroiabgaben betragen nach dem Tarife für den Zentner von 50 kg

	von	
	1804	1831
I. Zu Thal:		
zwischen Strassburg und Mainz . . . . .	26,6 Cent.	56 Cent.
„ Mainz und Köln . . . . .	35,8 „	40 „
„ Köln und der holländischen Grenze	70,6 „	37 „
	<hr/>	<hr/>
zusammen	1 Fr. 33 Cent.	1 Fr. 33 Cent.
II. Zu Berg:		
zwischen der holländischen Grenze und Köln	1 Fr. 06 Cent.	55 Cent
„ Köln und Mainz . . . . .	54 „	60 „
„ Mainz und Strassburg . . . . .	40 „	80 „
	<hr/>	<hr/>
zusammen	2 Fres.	2 Fres.

Es wurden also, gegenüber der im Jahre 1804 vorgenommenen Bemessung die Tarifsätze auf dem Oberrhein erheblich, auf dem Unter- rhein unbedeutend erhöht, dagegen auf dem Niederrhein stark vermindert. Diese Ermässigung auf dem belebten Stromtheile und Steigerung auf dem minder belebten mussten natürlich den Gesamtertrag der Abgaben schmälern. Wenn beispielsweise bereits im Jahre 1828 die Rheinabgaben statt nach dem Tarife vom Jahre 1804 nach dem vom Jahre 1831 erhoben worden wären, so hätten sie im Ganzen statt 2 765 270 Fres. nur 2 286 188 Fres., also 20 0/0 weniger eingebracht und zwar der Art, dass auf dem Ober- und Mittelrhein 431 247 Fres. mehr, auf dem Niederrhein 912 329 Fres. weniger eingenommen wären; in Preussen allein wären gar statt 2 225 540 Fres. nur 1 313 211 Fres., also reichlich 40 0/0 weniger vereinnahmt worden.<sup>200)</sup>

Da der Rheinzoll nach der Schiffsahrtsakte ausschliesslich nach der Uferlänge bemessen werden sollte, jedoch zur Zeit eine genaue Vermessung des Rheins noch nicht vorlag, so trug der Tarif vom Jahre 1831, der auf den ungenauen Angaben der bereits vorhandenen Stromkarten beruhte, nur einen vorläufigen Charakter. Es wurde deshalb im

Art. 18 eine genaue Vermessung des Rheins vorgeschrieben. Sie wurde im Jahre 1839 beendet.<sup>201)</sup> Doch erst die zur Rheinschiffahrtsakte ergangenen Supplementarartikel XVI und XVII<sup>202)</sup> vom Jahre 1844 brachten den in Aussicht gestellten endgiltigen Rheinzolltarif. Er lautete für den Zentner von 50 kg:

No.	Für die Rheinstrecke		Bei der Fahrt			
	von	bis	abwärts an der Zollstelle zu	Centimes	aufwärts an der Zollstelle zu	Centimes
1	Der badisch-französischen Grenze . . .	Breisach . . .	Breisach . . .	12,01	Breisach . . .	18,05
2	Breisach . . .	Strassburg . . .	Breisach . . .	15,17	Strassburg . . .	22,81
3	Strassburg von der Lauter	zur Lauter . . .	Strassburg . . .	14,49	Strassburg . . .	21,79
		Neuburg . . .	Neuburg . . .	0,47	Neuburg . . .	0,70
4	Neuburg . . .	Mannheim . . .	Neuburg . . .	23,51	Mannheim . . .	35,36
5	Mannheim . . .	Mainz . . . .	Mannheim . . .	18,24	Mainz . . . .	27,42
6	Mainz . . . .	Caub . . . .	Mainz . . . .	10,00	Caub . . . .	15,03
7	Caub . . . .	Koblenz . . .	Caub . . . .	9,39	Koblenz . . .	14,11
8	Koblenz . . .	Andernach . .	Koblenz . . .	4,46	Andernach . .	6,70
9	Andernach . .	Linz . . . .	Andernach . .	3,51	Linz . . . .	5,27
10	Linz . . . .	Köln . . . .	Linz . . . .	12,05	Köln . . . .	18,12
11	Köln . . . .	Düsseldorf . .	Köln . . . .	11,63	Düsseldorf . .	17,49
12	Düsseldorf . .	Ruhrort . . .	Düsseldorf . .	7,52	Ruhrort . . .	11,31
13	Ruhrort . . .	Wesel . . . .	Ruhrort . . .	7,04	Wesel . . . .	10,59
14	Wesel . . . .	zur niederländisch-preussischen Grenze bei Schenkschanz . . .	Wesel . . . .	10,74	Emmerich . . .	16,15
			Wenn der Leck abwärts gefahren wird an der Zollstelle zu		Wenn der Leck aufwärts gefahren wird an der Zollstelle zu	
15	Lobith . . .	Wreeswyk . . .	Lobith . . . .	13,51	Wreeswyk . . .	20,30
16	Wreeswyk . .	Krimpen . . .	Wreeswyk . . .	5,73	Krimpen . . .	8,63
			Wenn die Waal abwärts gefahren wird an der Zollstelle zu		Wenn die Waal aufwärts gefahren wird an der Zollstelle zu	
17	Lobith . . . .	Tiel . . . .	Lobith . . . .	11,00	Tiel . . . .	16,53
18	Tiel . . . .	Gorkum . . . .	Tiel . . . .	8,24	Gorkum . . . .	12,38

Die Ermässigungen auf ein Viertel und ein Zwanzigstel des angeführten vollen Tarifsatzes, sowie die vollen Befreiungen von der Zollzahlung waren seit dem Jahre 1804 auf verschiedene neue Güterarten ausgedehnt worden.<sup>203)</sup> Um ihren Umfang zu veranschaulichen, mag angeführt werden, dass beispielsweise in Mainz im Jahre 1846 abgefertigt wurden:<sup>204)</sup>

	zu Berg Zentner	zu Thal Zentner	zusammen Zentner
Güter zum ganzen Zollsatz . . .	2 089 071	462 386	2 551 457
„ „ Viertel-Zollsatz . . .	958 441	585 741	1 544 182
„ „ Zwanzigstel-Zollsatz . . .	2 498 778	97 856	2 596 634
zollfreie Güter . . . . .	134 099	791 867	925 966
zusammen . . . . .	5 680 389	1 937 850	7 618 239

Während noch im Jahre 1836 von allen in Mainz abgefertigten Waaren 57 0/0 (1 332 667 Zentner) den vollen Tarifsatz, 24 0/0 (578 092 Zentner) den Viertel-, 17 0/0 (408 472 Zentner) den Zwanzigstel-Satz zahlten und gar nur 2 0/0 (66 724 Zentner) zollfrei waren, betrugten die entsprechenden Ziffern zehn Jahre später: 34, 20, 34 und 12 0/0.

Ausser diesem Rheinzoll, der auf die auf dem Rhein verfrachteten Waaren gelegt war, war noch eine zweite Rheinschiffahrtsabgabe durch die Konvention vom Jahre 1804 (Art. 94) eingeführt worden: die Rekognitionsgebühr (droit de reconnaissance), die von dem Schiffe als solchem und zwar einerseits nach seiner Grösse auf Grund einer Schiffsaiche, andererseits annähernd nach der durchlaufenen Wegestrecke erhoben wurde. Man glaubte durch diese Scheidung von Waarenzoll und Schiffsgebühr das erwünschte Ziel zu erreichen, „den beiden Theilen, welche unmittelbar von der Schifffahrt Nutzen ziehen, die im Interesse dieser Schifffahrt durch Unterhaltung der Leinpfade, Verbesserung des Strombettes u. s. w. erwachsenden Kosten aufzuerlegen.“ Man huldigte nämlich auch hier der bereits im vorigen Abschnitte erwähnten Theorie, dass der Waarenzoll ausschliesslich die Waarenempfänger und Konsumenten, die Schiffsgebühr ausschliesslich den Schiffer belaste, und glaubte, es walte bei der Schifffahrt „sonach dasselbe Verhältniss ob, wie bei dem Verkehre auf Landstrassen, wo die Waare mit dem Durchgangszolle, das Fahrzeug aber mit dem Chausseegelde belegt ist, indem der Rheinzoll in die Stelle des beim Transport auf dem Rheine wegfallenden Durchgangszolles und die Rekognitionsgebühr in die Stelle des Chausseegeldes tritt.“<sup>205)</sup> Diese Rekognitionsgebühr wurde also gleichmässig von beladenen und unbeladenen Schiffen erhoben und bei ihr wurde zwischen der Berg- und Thalfahrt kein Unterschied gemacht. Bei Ladungen zollfreier Güter kam

sie doppelt zur Hebung. Wie jede nach der Grösse des Transportgefässes bemessene Abgabe schuf sie, zumal bei ihrer doppelten Erhebung, einen Anreiz, den Schiffsraum möglichst auszunutzen. Nach der Konvention vom Jahre 1804 betrug die an jedem Zollamte zur Hebung kommende Rekognitionsgebühr:

auf dem linken Ufer				auf dem rechten Ufer			
10 Cent.	für ein Schiff von	50 bis	300 Centnern	3 Kreuzer.			
1 Frcs.	„ „ „ „	300 „	600 „	30 „			
2 „	„ „ „ „	600 „	1000 „	1 Gulden.			
4 „	„ „ „ „	1000 „	1500 „	2 „			
6 „	„ „ „ „	1500 „	2000 „	3 „			
9 „	„ „ „ „	2000 „	2500 „	4 $\frac{1}{2}$ „			
15 „	„ „ „ „	2500 „	und darüber	7 $\frac{1}{2}$ „			

Diese Rekognitionsgebühr wurde im Art. 3 des XVI. Anhangs der Wiener Kongressakte unter Bezugnahme auf die Konvention vom Jahre 1804 ausdrücklich aufrecht erhalten. Sie sollte nur anders als bisher, insbesondere für die grösseren Fahrzeuge abgestuft werden. Während aber anfangs eine Erhöhung beabsichtigt war, wurde schliesslich doch eine Ermässigung vorgenommen, deren Tragweite aus der folgenden Gegenüberstellung<sup>206)</sup> hervorgeht:

Für Schiffe von	Nach der Konvention vom 15. August 1804	Nach der Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831
50— 300 Zentnern	— Frcs. 10 Cent.	— Frcs. 10 Cent.
300— 600 „	1 „ — „	— „ 90 „
600—1000 „	2 „ — „	1 „ 83 „
1000—1500 „	4 „ — „	3 „ — „
1500—2000 „	6 „ — „	4 „ 50 „
2000—2500 „	9 „ — „	6 „ — „
2500 und mehr „	15 „ — „	für je 500 Zentner Ladefähigkeit mehr 1 Frc. 50 Cent. mehr bis zum Höchstbetrage von 15 Frcs., der bei einer Ladefähigkeit von 5000 Zentner erreicht wird.

Die Rekognitionsgebühren wurden bei der endgiltigen Feststellung des Rheinzolltarifes im Jahre 1844 nicht verändert.

Wenn man von ihrer geringen Ermässigung und von der Erleichterung absieht, welche durch die Erweiterung der ermässigten Zolltarifklassen herbeigeführt wurde, so stand das Rheinschiffahrts-Abgabenwesen

im Jahre 1845 noch völlig auf dem Boden der Rheinoktroikonvention vom Jahre 1804. Die in dieser zuerst festgelegten Grundzüge waren nur gründlicher und mit geringen Modifikationen weiter ausgestaltet worden. Inzwischen war aber eine wesentliche Verschiebung eingetreten. Während nämlich nach dem neuen Tarif die Zollbeträge für die meisten Güter noch ebenso hoch standen, wie vor 40 Jahren waren die Frachtpreise im gleichen Zeitraum auf  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{5}$  gesunken. Es war daher bereits Anfang der vierziger Jahre dahin gekommen, dass der Zoll höher war als die eigentliche Fracht. So betrug<sup>207)</sup> die durchschnittliche Fracht für einen Zentner von 50 kg von Amsterdam nach:

in der Bergfahrt:

	Frachtpreise			Oktroi			Zusammen			%
	Frcs.	Cent.	Mill.	Frcs.	Cent.	Mill.	Frcs.	Cent.	Mill.	
Köln . . . . .	—	67	36	—	64	—	1	31	36	95 $\frac{1}{13}$
Mainz . . . . .	1	26	43	1	24	24	2	50	67	98 $\frac{4}{31}$
Mannheim . . . . .	1	48	57	1	52	50	2	81	7	102 $\frac{2}{3}$
Ludwigshafen . . . . .	37 $\frac{1}{8}$ Kreuzer			44 $\frac{1}{4}$ Kreuzer			81 $\frac{3}{8}$ Kreuzer			118 $\frac{2}{3}$
	Frcs.	Cent.	Mill.	Frcs.	Cent.	Mill.	Frcs.	Cent.	Mill.	
Strassburg . . . . .	2	65	—	1	92	—	4	57	—	72 $\frac{6}{13}$

in der Thalfahrt:

	Frachtpreise			Oktroi			Zusammen			%
	Frcs.	Cent.	Mill.	Frcs.	Cent.	Mill.	Frcs.	Cent.	Mill.	
Köln . . . . .	—	40	—	—	55	60	—	95	60	139
Mainz . . . . .	—	72	—	—	76	65	1	48	65	106 $\frac{1}{2}$
Mannheim . . . . .	29 $\frac{1}{15}$ Kreuzer			27 Kreuzer			56 $\frac{1}{15}$ Kreuzer			93 $\frac{1}{10}$
Ludwigshafen . . . . .	30	„		26 $\frac{3}{4}$ „			56 $\frac{3}{4}$ „			86 $\frac{2}{3}$
	Frcs.	Cent.	Mill.	Frcs.	Cent.	Mill.	Frcs.	Cent.	Mill.	
Strassburg . . . . .	1	90	—	1	19	—	3	9	—	62 $\frac{2}{3}$

Was früher als wohlthätiger Fortschritt empfunden war, war jetzt unerträglich geworden. Es war deshalb nicht zu verwundern, dass von mehreren Seiten ein Streben nach Zollermässigung hervortrat. Die Niederlande gaben bereits in der Sitzung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 9. September 1842 den Wunsch zu erkennen, „dass von den Rheinuferstaaten eine erhebliche Herabsetzung des Schiffahrtszolls auf dem ganzen Rheine beschlossen werden möge.“ Im folgenden Jahre stellte Baden im gleichen Sinne einen Antrag, indem es vor allem hervorhob, dass wegen der beständigen Verbilligung des Landtransportes die

Erfüllung des Wunsches nach Zollermässigung ein dringendes Bedürfniss sei. Die Niederlande nahmen im nächsten Jahre diesen Antrag auf. Alle deutschen Uferstaaten erklärten sich auch zu Zollermässigungen bereit. Preussen glaubte seine Zustimmung jedoch im deutschen Interesse an allerlei Bedingungen knüpfen zu müssen, welche im wesentlichen eine Sicherung gegen Willkürlichkeiten, insbesondere den Niederlanden gegenüber bezweckten.<sup>208)</sup> Da diese ausweichend hierauf erklärten, sie könnten nicht anerkennen, „dass die Lösung dieser ganz speziellen Frage (Zollfrage) von Bedingungen abhängig gemacht werde, welche mit dem gemeinschaftlichen Interesse der Uferstaaten und der anerkanntesten Dringlichkeit des Gegenstandes nicht in Verbindung stehen“, so stellte der preussische Bevollmächtigte dem niederländischen in der Sitzung vom 25. Juli 1848 anheim, „die Verhandlungen wegen Ermässigung des Rheinzolles, soweit solche sich auf das Verhältniss zwischen Niederland und Preussen beziehen, als vor der Hand abgebrochen zu betrachten.“ Infolge dessen beschloss auch die Zentralkommission, die weitere Berathung über die allgemeine Oktroierrmässigung auszusetzen.

Die langjährigen Verhandlungen endeten also mit einem Misserfolge. Doch dem Ziele, das gemeinsam nicht zu erreichen war, konnte man sich vielleicht auf dem weniger hindernissreichen Wege von Einzelverhandlungen nähern. In diesem Sinne suchten die deutschen Uferstaaten sich darüber zu verständigen, in welchem Umfang und unter welchen gegenseitigen Bedingungen sie ein Opfer an ihren Rheinzolleinnahmen bringen könnten. Sie gelangten im Jahre 1851 [zu Wiesbaden zu einer Vereinbarung über den Rheinzoll. Während man danach für die ein Viertel und ein Zwanzigstel des Rheinzolles zahlenden Gegenstände den Tarif vom Jahre 1845 fortbestehen liess, wurde für die dem ganzen Rheinzoll unterworfenen Güter ein neuer Tarif<sup>209)</sup> erlassen, der an den preussischen, badischen und bayerischen Zollämtern die bisherigen Abgabensätze für die Berg- und Thalfahrt auf die Hälfte, sowie an den hessischen und nassauischen Zollämtern nur für die Bergfahrt auf  $\frac{2}{3}$  herabsetzte und diese beschränkte Minderung auch bei dem preussischen Antheile des Cauber Bergzolles eintreten liess. Diese zunächst nur unter den deutschen Uferstaaten verabredeten Ermässigungen wurden alsbald auch in dem Handelsvertrage vom 31. Dezember 1851 (Art. 14) den Niederlanden zugestanden und auch sogar der französischen Regierung gewährt, obwohl diese auf die gestellten Bedingungen nicht einging.<sup>210)</sup> Der so allen Rheinuferstaaten zu Gute kommende ermässigte Tarif verhielt sich zu den vorausgehenden wie folgt:

Es wurde von den Gütern der vollen Gebühr erhoben für den Zentner von 50 kg:

auf der Fahrt von	nach den Tarifen von		
Emmerich bis	1831	1844	1851
in der Bergfahrt:			
Koblenz . . . . .	85,70 Cent.	85,63 Cent.	42,81 Cent.
Mainz . . . . .	115,24 „	114,77 „	60,95 „
Mannheim . . . . .	143,45 „	142,19 „	78,45 „
nach Emmerich von in der Thalfahrt:			
Koblenz . . . . .	57,00 Cent.	56,95 Cent.	28,48 Cent.
Mainz . . . . .	76,65 „	76,34 „	45,31 „
Mannheim . . . . .	95,41 „	94,58 „	61,98 „

Auf der ganzen Strecke von der Lauter bis zur niederländischen Grenze hatten die Güter zur vollen Gebühr nunmehr  
zu Thal 73,97 Cent. statt 118,56 Cent. und  
zu Berg 96,48 „ „ 178,25 „ zu zahlen.

Doch auch diese erhebliche Zollermässigung erwies sich bald als ungenügend. Als die Eisenbahnen links des Rheins und in Luxemburg vollendet waren, als der internationale Eisenbahndienst, der zwischen den Verwaltungen der Belgischen Staatseisenbahnen, der Luxemburgischen Bahnen und der französischen Ostbahn zur Beförderung von Gütern von Belgien nach der Schweiz eingerichtet war, durch seinen ausserordentlich niedrigen Tarif sogar die Güter des niederländischen Eigenhandels, wie z. B. Kaffee und Reis, Zucker und Gewürze, dem Rheine zu entziehen drohte, da musste schliesslich überall die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer weiteren erheblichen Rheinzollermässigung zum Durchbruche gelangen.<sup>211)</sup> Anfangs gab es allerdings auch dieses Mal wieder Enttäuschungen. Nachdem aber Baden im Jahre 1855 erfolglos diese Frage aufgegriffen hatte, kam es doch im Jahre 1858 im Zusammenhang mit der von Preussen bei den übrigen Zollvereinsstaaten befürworteten Aufhebung oder Ermässigung der Landdurchfuhrzölle auf sie zurück. Es machte seine Zustimmung zu diesem preussischen Vorschlag abhängig von der gleichzeitigen Ermässigung der Rheinzölle und beantragte deshalb in der 13. Generalkonferenz des Zollvereins zu Hannover:

1. die Abgabensätze für die Thal- und Bergfahrt gleich zu stellen,
2. für die bisher zur vollen und zur Viertelsgebühr verzollten Güter einen einheitlichen Satz in Höhe eines Fünftels des bisherigen vertragsmässigen Bergzolles von 178,25 Cent., also von 35,65 Cent. festzusetzen,
3. für die bisher zur Zwanzigstel-Gebühr verzollten Güter den bisherigen Tarifsatz auf  $\frac{1}{5}$  dieser ermässigten vollen Gebühr, also auf 7,13 Cent. zu erniedrigen.

Hessen und Nassau lehnten diese Rheinzollermässigung zunächst ab; doch als zwei Jahre später auf Veranlassung von Baden im Oktober 1860 in Karlsruhe eine Konferenz der deutschen Uferstaaten zusammentrat, da erzwangen die angedeuteten Gründe doch ein allgemeines Anerkenntnis des Bedürfnisses einer Ermässigung, und ein Kompromiss wurde dahin eingegangen, „dass von den auf dem vereinsländischen Rhein zwischen Emmerich und der Lauter oder über diese Punkte hinaus beförderten, der vollen und Viertelsgebühr unterworfenen Gegenständen, mit Ausnahme von Bau- und Nutzholz, sowohl in der Berg- als in der Thalfahrt für die beziehungsweise Antheile Preussens, Bayerns und Badens nur  $\frac{1}{10}$  des Normalsatzes der ganzen Bergzollgebühr, für die Antheile Hessens und Nassaus nur  $\frac{1}{6}$  desselben Normalsatzes erhoben werden soll.“<sup>212)</sup> Der Umfang dieser Ermässigung geht aus der folgenden Gegenüberstellung hervor:

auf der Strecke	v o r der Uebereinkunft von 1861				n a c h der Ueber- einkunft von 1861
	in der Bergfahrt		in der Thalfahrt		
	der $\frac{1}{4}$ Ge- bühr	der $\frac{1}{4}$ Ge- bühr	der $\frac{1}{4}$ Ge- bühr	der $\frac{1}{4}$ Ge- bühr	
Emmerich—Koblenz	42,81	21,41	28,48	14,24	8,56
Emmerich—Mainz	60,95	28,70	45,31	19,09	12,73
Emmerich—Mannheim	78,45	35,55	61,98	23,65	16,98.

Es bezifferte sich demnach der Rheinzoll auf der 420 km langen Strecke von Emmerich bis Mannheim hinfort auf 0,8 Cent. für die Tonne (1000 kg) und das Kilometer. Für eine Reihe von Massengütern wurde dieser bisher betrachtete Normalsatz noch wiederum auf  $\frac{1}{5}$  herabgesetzt. Ausser dieser Ermässigung und ausser der Vereinfachung, die durch die Verschmelzung der vollen und Viertelsgebühr, sowie der Berg- und Thalgebühr erzielt wurde, wurde der Schifffahrt noch eine weitere Erleichterung dadurch verschafft, dass es gestattet wurde, an einer Zollstätte auch die Abgaben für später zu passierende Zollstätten zu zahlen und damit viele kostbare Zeit zu ersparen.

Mit dieser Rheinzollermässigung war auch das Hinderniss für die Aufhebung der Durchgangsabgaben gefallen. Baden stimmte ihr zu und man beschloss, diese Durchgangsabgaben und die ihre Stelle vertretenden Ausgangsabgaben aufzuheben. Beide Massregeln traten am 1. März 1861 in Kraft. Sie bedeuteten für Preussen einen nicht unerheblichen Einnahmeausfall, hatten ihm doch jene Landtransitzölle im Durchschnitt der drei Jahre 1857—1859 325 171 Thlr. eingebracht und wurden doch seine

Einnahmen aus dem Rheinzoll (ohne Rekognitionsgebühr) von 273 340 Thlr. im Durchschnitt der gleichen drei Jahre auf 69 019 Thlr. herabgedrückt.

Diese im Jahre 1861 vorgenommene durchgreifende Reform des Rheinabgabenwesens liess die Rekognitionsgebühr unberührt. Diese erlangte daher in der Zukunft grössere Wichtigkeit als der Rheinzoll. So erhielt die preussische Staatskasse im Jahre 1865 an Rekognitionsgebühr 122 956 Thlr. und an Rheinzoll nur 45 488 Thlr. Die nimmersatten Schiffahrtsinteressenten, die in dem aufgezwungenen, noch immer sich verschärfenden Wettstreit mit dem neuen Verkehrsmittel der Eisenbahnen keine Unterstützung verschmähten, richteten jetzt ihre Wünsche in erster Linie auf eine Ermässigung der Rekognitionsgebühr. Sie wurde auch bereits in einer Uebereinkunft vom 12. Oktober 1864<sup>213)</sup> erreicht. Durch diese Uebereinkunft wurde nämlich die Rekognitionsgebühr vom 1. Januar 1866 an auf 12 Jahre auf die Hälfte des in der Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1831 festgesetzten Betrages vermindert; gleichzeitig wurde die bisher nur von Preussen, Bayern und Baden durchgeführte Ermässigung des Hauptzollsatzes auf  $\frac{1}{10}$  des früheren Normalsatzes der ganzen Bergzollgebühr auch für Hessen und Nassau durchgeföhrt, wodurch der Zollsatz auf der Strecke Koblenz—Mainz von 4,17 Cent. auf 2,91 Cent. und auf der Strecke Mainz—Mannheim von 4,25 Cent. auf 2,74 Cent. und damit auf der ganzen Strecke von Emmerich bis Mannheim von 16,98 Cent. auf 14,21 Cent. für den Zentner von 50 kg herabgesetzt wurde. Der Rhein war somit — wie es bereits in dem Berichte der vereinigten Kommissionen für Finanzen und Zölle, sowie für Handel und Gewerbe über den Entwurf des Gesetzes wegen Ermässigung der Rheinzölle im Jahre 1861<sup>214)</sup> hiess — ein „fast freier“ Strom geworden und noch im selben Jahre, in dem die neue Uebereinkunft in Kraft trat, sollte er ein ganz freier Strom werden. Doch dazu wirkte noch eine andere Entwicklungsreihe, als die hier betrachtete, mit. Ehe wir sie verfolgen und ehe wir den Schlussstein der beiden konvergirenden Entwicklungsreihen in der neuen noch heute giltigen Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 betrachten, soll hier das gleichzeitige Flusszollwesen und seine Entwicklung zunächst auf den Nebenflüssen des Rheins, sodann auf den grösseren anderen deutschen Strömen skizzirt werden. Um aber nicht allzu sehr in die Breite zu gehen, möge die Betrachtung auf den Main und Neckar einerseits, die Elbe und Weser andererseits beschränkt werden.

Was zunächst die Nebenflüsse des Rheins anlangt, so war in der Rheinoktroikonvention vom Jahre 1804 noch ausdrücklich gesagt worden, dass „die Bestimmungen der gegenwärtigen Uebereinkunft nicht so verstanden werden können, als wenn sie sich auf die Schifffahrt jener Flüsse ausdehnten, welche in den Rhein sich ergiessen, sei es auf der rechten oder linken Seite dieses Flusses“ (Art. 10). Der Wiener Kongress<sup>215</sup>) jedoch sprach ausdrücklich aus, dass „das System der Erhebung der Gebühren und der Handhabung der Polizei“ auch „so viel, wie möglich, auf die Arme und Nebenflüsse des Rheins, die in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchströmen, ausgedehnt werde“. Er hatte ausserdem im Anhang ausdrücklich „Artikel, welche die Schifffahrt des Neckar, des Main, der Mosel, der Maas und der Schelde betreffen“ aufgestellt.

Für den Main und Neckar war in diesen Artikeln zunächst das allgemeine Verbot der Zollerhöhung wiederholt und dieses dann dahin genauer spezialisirt worden, dass der im Jahre 1815 bestehende Zoll auf die bis zum Jahre 1802 gegoltenen Sätze, falls er diese übersteige, auf beiden Flüssen herabgesetzt, dass die Schifffahrt mit keinen neuen Auflagen irgend welcher Art belastet und dass baldmöglichst ein Tarif, welcher, so viel es die Umstände erlaubten, dem Rheinoktroi gleich sei, vereinbart werden sollte (Art. 3).

Dauerte es aber schon lange, bis die Grundsätze der Wiener Kongressakte für den Rhein durchgeführt wurden, so liess die Tarifvereinbarung für seine Nebenflüsse noch länger auf sich warten. Für den Neckar, in dessen Besitz nur drei verschiedene Staaten sich theilten, wurde sie noch eher erreicht, als für den Main, dessen „überreiche Mannigfaltigkeit an selbständigen Herrschaften“ zwar auf dem Oberlaufe im Anfange des Jahrhunderts zu Gunsten Bayerns beseitigt war, der aber im Unterlaufe noch immer fünf verschiedene Uferstaaten, nämlich Baden, Nassau, das Kurfürstenthum und Grossherzogthum Hessen, sowie Frankfurt aufzuweisen hatte. Unter dem 30. Juli und 15. August 1835 wurde für den Neckar zwischen Baden, Hessen und Württemberg eine Vereinbarung getroffen, die vom 1. Oktober desselben Jahres an vorläufig in Kraft trat. Durch sie wurden die alten Neckarzölle, die badischerseits bereits im Jahre 1829 in der Hauptsache auf ein Fünftel herabgesetzt waren, nach dem System des Rheinoktrois in der Weise umgebildet, dass die ganze Gebühr für den Zentner von 50 kg 6 Kr. zu Berg und 4 Kr. zu Thal betrug<sup>216</sup>) und je zu einem Drittheil an den drei Unterzollstellen zu Mannheim, Neckargemünd und Neckarelz erhoben wurde. Auch hier wurde für dieselben Güter, wie auf dem Rhein, der Zoll nur zu ein Viertel und ein Zwanzigstel erhoben; nur bei den einträglichen Holzzöllen suchte man

den bisherigen Zustand möglichst aufrecht zu erhalten. Ausser diesem Neckarzoll sollte eine Rekognitionsgebühr nach der Rheintarifskaia erhoben werden, jedoch nur einmal auf dem ganzen Laufe und nur von beladenen Schiffen von 600 Zentnern Ladefähigkeit.<sup>217)</sup> Diese Bestimmungen gingen in die endgiltige Schifffahrtsordnung für den Neckar vom 1. Juli 1842<sup>218)</sup> über.

Der Neckar gewann damit als Zufuhrweg zur Welthandelsstrasse des Rheins einen Vorsprung vor seinem alten Rivalen, dem Main, dem Bayern, seit er grösstentheils ein bayerischer Fluss geworden war, sein lebhaftes Interesse zuwandte. Doch so sehr auch Bayern bemüht war, auf seiner Flussstrecke den Verkehr zu erleichtern, es vermochte nicht, die Grundsätze des Wiener Kongresses allgemein zur Durchführung zu bringen. Erst in den beiden Jahren 1845 und 1846 gelang es ihm, unter verschiedenen Opfern, insbesondere unter Uebernahme einer Garantieleistung Nassau gegenüber, eine Reihe von Zollermässigungen auszubedingen, welche im ganzen einer Uebertragung des Rheinoktroisystems auf den Main gleichkamen. Abgesehen von Bayern selbst, das den vollen Mainzollsatz bereits von 45 Kr. im Jahre 1802 auf 14 Kr. für den Zentner herabgesetzt und für fast alle Transporte die Erhebung des eigenen Zolles sogar eingestellt hatte, wurde damit die folgende Ermässigung erzielt:

	Nach den Zollrechten 1802	Nach dem neuen Vertrag 1846 (volle Gebühr)
Wertheim } . . . . .	7 Kr.	3 Kr.
Freudeberg } . . . . .		
Höchst . . . . .	4 „	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> „
Frankfurt . . . . .	4 „	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> „
Hanau . . . . .	3 „	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> „
Steinheim . . . . .	2 „	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „
zusammen . . . . .	<hr/> 20 Kr.	<hr/> 6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> Kr.

War so der Mainzoll, bei dem ebenfalls der Rheinschifffahrtsakte entsprechende ermässigte Tarifklassen eingerichtet waren, dem Neckarzolle ungefähr gleichgestellt worden, so wurde doch durch die Einführung der bisher auf dem Maine unbekanntenen Rekognitionsgebühr ein beträchtlicher Unterschied bestehen gelassen; während diese nämlich auf dem Neckar nur einmal erhoben wurde, geschah das auf dem Maine an jeder der fünf Mainzollstationen, so dass z. B. ein Schiff von 4000—4500 Zentnern auf dem Neckar 5 fl. 36 Kr., auf dem Main 18 fl. 30 Kr. zu zahlen hatte. Es ging vor allem auf diese Rekognitionsgebühr zurück, dass die Reform allgemein ungünstig aufgenommen wurde. Die Unzufriedenheit wuchs, als auf dem Rheine die erwähnten, im Jahre 1851 vereinbarten Er-

mässigungen in Kraft traten. Trotzdem aber geschah wegen der Mainzölle während der fünfziger Jahre nichts Nennenswerthes. Erst als zu Beginn der sechziger Jahre weitere Zollermässigungen auf dem Rheine und gleichzeitig die Aufhebung der Durchgangsabgaben geplant wurden, raffte man sich auch am Main zu einer Reform wiederum auf. Man durfte zwischen der Zollbelastung des Hauptstromes und seines wichtigsten Nebenflusses kein zu grosses Missverhältniss aufkommen lassen und musste der Gefahr zu begegnen suchen, dass die Erleichterung der Waarendurchfuhr zu Lande immer mehr Waaren auf die Eisenbahnen zu beiden Seiten des Main lockte. Deshalb hatte auch die bayerische Regierung in die Rheinzollermässigung und die Aufhebung des Landtransitzolles nur unter der ausdrücklichen Bedingung gewilligt, „dass jene Rheinuferstaaten, welche zugleich Mainuferstaaten waren, sich bereit erklärten, zu einer den Bedürfnissen des Mainverkehrs entsprechenden Ermässigung der Mainzölle willfährig die Hand zu bieten“. Es fanden denn auch alsbald im Jahre 1861 Verhandlungen zu diesem Zwecke in München statt. Und wenn auch die weitgehenden Vorschläge Bayerns oder gar Frankfurts nicht ganz durchdrangen, so wurde doch eine beträchtliche Ermässigung des Mainverkehrs vereinbart; es sollten nämlich in Zukunft statt der bisherigen ganzen und Viertelsgebühr Baden ein Sechstel, die beiden Hessen und Nassau ein Viertel und Frankfurt ein Zehntel des bisherigen vollen Tarifsatzes und alle genannten Uferstaaten statt der bisherigen Zwanzigstelgebühr ein Fünftel der neuen Sätze der ganzen Gebühr erheben lassen. Die Güter wurden in diese beiden Tarifklassen wiederum genau nach der auf dem Rhein bestehenden Klassifikation vertheilt. Die Sätze der vollen Gebühr betragen für den Zentner:

	vor 1861:	seit dem 1. August 1861:
Wertheim . . . . .	12 Pf.	2,00 Pf.
Steinheim . . . . .	2 „	0,50 „
Hanau . . . . .	3 „	0,75 „
Frankfurt . . . . .	5 „	0,50 „
Höchst . . . . .	5 „	1,25 „
zusammen . . . . .	<u>27 Pf.</u>	<u>5,00 Pf.</u>

Auch die Rekognitionsgebühr wurde für die grösseren Fahrzeuge fast im selben Masse ermässigt. Auf der konkurrierenden Wasserstrasse des Neckar vollzog sich gleichzeitig eine entsprechende Zollreform. Hier wurde, ebenfalls unter Ermässigung der Rekognitionsgebühr, die bisherige volle und Viertelsgebühr in den einen Satz von 1 Kr. für den Zentner zusammengezogen. Selbst nachdem Frankfurt im Jahre 1861 die

Erhebung des ihm zustehenden Mainzoll es eingestellt hatte, war danach der Neckar doch um  $\frac{1}{2}$  Kr. im Zoll günstiger gestellt als der Main.

Auf beiden Flüssen waren die Abgaben jedenfalls in den sechziger Jahren so niedrig, dass nur noch ein kleiner Schritt bis zu voller Zollfreiheit zu thun übrig blieb.<sup>219)</sup>

In dem Pariser Frieden vom 30. März 1814 (Art. 5) war — wie erwähnt wurde — bereits festgesetzt worden, dass der in Wien abzuhaltende internationale Kongress auch die Frage untersuchen und entscheiden solle, auf welche Weise „die für den Rhein getroffene Feststellung gleichmässig auf alle anderen Flüsse, welche in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchströmen, auszudehnen sei.“ So hatte auch der Art. 108 der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 den die Flussschifffahrt regelnden Bestimmungen eine ganz allgemeine Ausdehnung gegeben und in der 29., sowie letzten Plenarsitzung des Wiener Kongresses war noch ausdrücklich ein feierlicher Beschluss im selben Sinne gefasst worden.<sup>220)</sup>

\* \* \*

Was die Elbe besonders angeht, so war noch während des Wiener Kongresses am 18. Mai 1815 zwischen Preussen und Sachsen ein Vertrag abgeschlossen worden, die Bestimmungen der Wiener Kongressakte so bald wie möglich auf die Elbschifffahrt anzuwenden. Trat auch im Drange der vielerlei Geschäfte der ersten Friedensjahre die Kommission der Bevollmächtigten der 10 Elbuferstaaten<sup>221)</sup> nicht, wie der Kongress vorgeschrieben hatte, „spätestens sechs Monate nach Beendigung des Kongresses“ zusammen, so wurden doch am 3. Juni 1819 ihre Beratungen zu Dresden unter dem Vorsitz des österreichischen Bevollmächtigten eröffnet; erst in der Elbschifffahrtsakte vom 23. Juni 1821 sollten sie ihren Abschluss finden.

Zunächst hatte die Kommission sich über den Ausgangspunkt der Elbzollreform zu verständigen. In der Wiener Kongressakte waren — wie gezeigt wurde — zwei positive Anhaltspunkte gegeben: einmal war der Tarif der Rheinoktroikvention vom Jahre 1804 als Norm der Regelung empfohlen worden, andererseits war bestimmt worden, dass die Elbzölle in ihrer Gesamtheit nicht den Betrag der bestehenden Abgaben übersteigen dürften. Da das Rheinoktroisystem an der Elbe eine völlige Verschiebung in der Vertheilung der Abgabenerträge zur Folge gehabt haben würde, so beschloss man, von ihm abzusehen; man ging deshalb von den bestehenden Elbzollverhältnissen aus, die, wie bereits im ersten

Abschnitte ausgeführt wurde, höchst unerfreulich waren. Wie der preussische Bevollmächtigte unter Mitwirkung des österreichischen feststellte, betrug „die Totalität sämtlicher Zölle auf der Elbe von Melnik bis Hamburg  $2\frac{1}{3}$  Thaler oder 56 gute Groschen auf den Zentner, wovon Preussen bis jetzt beinahe  $26\frac{1}{2}$  gute Groschen erhob“.<sup>222)</sup> Was die Abgaben auf der preussischen Elbstrecke im einzelnen anlangt, so waren, abgesehen von der durch das Gesetz vom 26. Mai 1818 geregelten preussischen Durchfuhrabgabe für fremde Waaren und abgesehen von den grösstentheils den Zollbeamten zufließenden sogen. Akzidenzien zu entrichten:

1. der königliche Waarenzoll an 15 Hebestellen,
2. verschiedene Privatzölle und zwar:
  - a) die städtischen Abgaben wegen des Umladerechtes der Stadt Magdeburg und der dortige städtische Zoll,
  - b) die drei Zölle der Herren von Oppen, von Alvensleben und von Möllendorff und das Durchstichgeld des Rittergutes Clöden.

Ausserdem entfielen auf Sachsen 5, auf Oesterreich und Hannover je 3, auf die anhaltinischen Staaten 4, Mecklenburg 2 und Dänemark ein Zollamt.<sup>223)</sup>

Die preussische und österreichische Regierung überzeugten sich, „dass eine fernere Entrichtung so hoher Abgaben weder mit dem Flor des Handels und der Schifffahrt auf der Elbe, noch mit dem liberalen Sinn des Wiener Vertrages vereinbarlich ist“. Man war daher zu finanziellen Opfern bereit, wenn sich auch die andern Uferstaaten dazu bereit finden lassen würden. Doch war es schwer einen gemeinsamen Massstab für die Zollherabsetzungen zu finden. Da nach überschläglicher Berechnung<sup>224)</sup> sich herausstellte, dass Dänemark den geringsten Elbzoll, nämlich 7  $\text{⊥}$  für den Zentner erhob, so machte Oesterreich den Vorschlag, diesen dänischen Zollsatz für jede bisherige Zollstätte als Einheitssatz anzunehmen, gleichzeitig aber die so berechneten Gesamtbeträge an Elbzoll auf weniger Erhebungsämter, als bisher, zu vertheilen. Doch auch dieser Antrag stiess auf Schwierigkeiten. Prinzipiell wurde allerdings dieser willkürlich herausgegriffene Einheitssatz festgehalten, in Wirklichkeit wurde er jedoch durch mancherlei Kompromisse mit den einzelnen Uferstaaten mehrfach erhöht. So entstand nach taktischen, nicht nach sachlichen Gesichtspunkten und nicht nach einem einheitlichen Massstabe der erste allgemeine, öffentliche Elbzolltarif. Er setzte für die ganze Strecke von Melnik bis Hamburg eine Gesamtabgabe von 27 Sgr. und 6 Pf. Konventionsmünze für den hamburgischen Zentner (112 Pfd.) fest und vertheilte diesen Betrag auf die einzelnen Uferstaaten wie folgt:

Oesterreich . . . . .	1	Sgr.	9	Pf.
Sachsen . . . . .	5	„	3	„
Preussen . . . . .	13	„	—	„
Anhalt . . . . .	2	„	8	„
Hannover. . . . .	2	„	6	„
Mecklenburg . . . . .	1	„	8	„
Dänemark . . . . .	—	„	8	„

zusammen 27 Sgr. 6 Pf.

Diese auf die einzelnen Uferstaaten entfallenden Beträge wurden nach den zu befahrenden Strecken wiederum vertheilt und zwar wurde diese streckenweise Untervertheilung regelmässig in der Weise vorgenommen, dass der gesammte Abgabensatz im Tarife selbst auf die verschiedenen Hebestellen vertheilt wurde; nur für den preussischen Stromtheil begnügte man sich mit der allgemeinen Bestimmung, dass für diejenigen Fälle, wo Fahrzeuge nicht den ganzen Theil der preussischen Elbe befahren, der Elbzoll nach Massgabe der zu befahrenden Strecke erhoben werden soll; doch sah man auch hier später zu Untervertheilungen im Tarife sich genöthigt.

Gleichzeitig mit dieser Bestimmung des Zollbetrages wurde die Zahl der Hebestellen erheblich vermindert. Hannover behielt zwar seine Zollämter in Schnackenburg, Bleckede, sowie in Brunshausen, ebenso Mecklenburg die seinigen in Dömitz und Boitzenburg und Dänemark sein Zollamt in Lauenburg bei; auch die Anhaltiner erhoben noch Zoll in Coswig, Rosslau und Dessau und die Oesterreicher in Aussig und Niedergrund, wohin sie das Amt in Tetschen, weil es dort der sächsischen Grenze näher war, verlegten; Sachsen dagegen erhob den Elbzoll nur noch in Schandau und Strehla und ausschliesslich für den inneren sächsischen Verkehr auch noch in Dresden und Pirna, und Preussen gar verminderte seine 15 Hauptzollämter auf die beiden in Mühlberg und Wittenberge und liess nur noch für den Bergverkehr bis zu letzterem Orte in dem hart an der mecklenburgischen Grenze gelegenen Lenzen ein Nebenzollamt bestehen. Nach dem Art. 16 der Elbschiffahrtsakte sollten hinfort — von lokalen Nebenämtern abgesehen — nur 14 Elbzollämter auf der ganzen Strecke erhalten bleiben.

Zu diesem bisher betrachteten Waarenzoll kam noch die Reko- gnitionsgebühr hinzu. Sie wurde zunächst nur vorläufig festgesetzt, da man sich über einen endgültigen Tarif nicht einigen konnte. Sie entbehrte deshalb in noch höherem Grade, als der Elbzoll, die Einheitlichkeit der Veranlagung in den verschiedenen Elbuferstaaten. Sie wurde in vier verschiedenen Klassensätzen abgestuft, die nach der Schiffsgrösse bestimmt

waren und für die ganze Strecke von 3 Thlr. 16 Sgr. bei einem Fahrzeuge von weniger als 10 Lasten (zu 4000 Pfd.) Ladungsfähigkeit bis zu 14 Thlr. 16 Sgr. bei einer solchen von 45 und mehr Lasten Ladungsfähigkeit anstiegen. Die endgiltige Feststellung der Rekognitionsgebühren sollte von der ersten Revisionskommission vorgenommen werden, doch beschränkte diese sich auf geringfügige Ermässigungen, ohne eine neue Grundveranlagung zu versuchen.<sup>225)</sup>

Ueberblickt man diese erste einheitliche Regelung der Elbschiffahrtsabgaben, so hatte sie allerdings eine stärkere Belastung bestehen lassen, als nach dem Massstabe des Rheinoktroi der Fall gewesen wäre. Doch wurde das im einzelnen durch ein ausgedehntes System von Tarifiermässigungen stark gemildert. Wie von vornherein unbeladene Schiffe nur ein Viertel der Rekognitionsgebühr zu entrichten hatten, so waren auch nicht weniger als sechs verschiedene Tarifklassen eingerichtet worden, die unterste gar mit einem Abgabensatze von nur  $\frac{1}{40}$  des Normalsatzes; auch waren in die ermässigten Tarifklassen von vornherein mehr Güter eingereiht worden, als am Rhein, und durch die ergänzenden Bestimmungen der ersten Elbschiffahrts-Revisionskommission wurde ihre Anzahl alsbald noch erhöht. Es vertheilte sich der Schiffahrtsverkehr auf der Elbe bei Wittenberge beispielsweise im Jahre 1836, in dem auf dem Rheine zu Mainz 57  $\frac{0}{0}$  aller Güter den vollen, 24  $\frac{0}{0}$  den Viertel-, 17  $\frac{0}{0}$  den Zwanzigstel-Zollsatz zahlten und 2  $\frac{0}{0}$  zollfrei waren, wie folgt:<sup>226)</sup>

	zu Berg Ztr.	zu Thal Ztr.	zusammen Ztr.	%
zum vollen Satz . . . . .	1 500 000	407 000	1 907 000	45
„ $\frac{1}{4}$ „ . . . . .	63 000	1 215 000	1 278 000	30
„ $\frac{1}{5}$ „ . . . . .	2 000	15 000	17 000	—
„ $\frac{1}{10}$ „ . . . . .	7 000	720 000	727 000	17
„ $\frac{1}{20}$ „ . . . . .	37 000	65 000	102 000	2
„ $\frac{1}{40}$ „ . . . . .	135 000	110 000	245 000	6
zusammen . . . . .	1 744 000	2 532 000	4 276 000	100

Berücksichtigt man ferner, dass ausser dem Elbzoll und der Rekognitionsgebühr auf der Elbe sämmtliche anderen Abgaben, also insbesondere die bisher erhobene preussische Durchfuhrabgabe, die Privatzölle und alle sogen. Akzidenzien beseitigt wurden, so hatte die erste einheitliche Elbzollregulirung im Jahre 1821 neben dieser Einheitlichkeit auch eine merkliche Entlastung des Elbhandels herbeigeführt, mag auch die stren-

gere Art der Zollerhebung insofern eine Verschärfung bedeutet haben, als „früher die Zollämter sich meistens mit allgemeinen Deklarationen begnügten und eine „nachgebende Observanz“ die Höhe der tarifmässigen Zollbelastung in sehr vielen Fällen modifizirt hatte“. <sup>227)</sup> Es nahm daher auch der Elbhandel in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts einen nicht unbeträchtlichen Aufschwung.

Aber war auch — wie Kirchenpauer<sup>228)</sup> sagte — „durch die Elbakte von 1821 ein gegen früher sehr zweckmässiger Zustand geschaffen“, so galt das doch nicht für alle Zukunft. Es war für die Gegenwart eine ausreichende Grundlage gelegt worden, in der Zukunft musste aber auf ihr durch die in der Elbakte ausdrücklich vorgesehenen Revisionskommissionen fortgebaut werden. Doch das Schlimme war, dass diese von vornherein als nöthig erachtete Weiterentwicklung ausblieb. Auch auf dem Rhein haben allerdings die Zölle seit der ersten Regelung im Jahre 1804 bis um die Mitte des vorigen Jahrhunderts sich so gut wie gar nicht verändert; dann setzte dort aber eine energische und erfolgreiche Reformbewegung ein. Auf der Elbe wurden mühsam einige kleine Aenderungen vorgenommen, in allen wesentlichen Zügen war das Elbzollwesen noch zu Anfang der sechziger Jahre genau so, wie es vor 40 Jahren geregelt worden war; die einmal vereinbarten Normalzollsätze blieben die ganze Zeit hindurch dieselben. In dieser Zeit war aber unter dem Einfluss des sieghaft vordringenden Dampfbetriebes ein wirthschaftlicher Umschwung und insbesondere ein Verkehrsaufschwung in Deutschland eingetreten, wie ihn hier bisher die Weltgeschichte noch nicht gesehen hatte. Infolge dessen hatten natürlich die alten Zölle auch eine ganz andere wirthschaftliche Bedeutung gewonnen. Da die Waarenpreise und Schiffsfrachten andauernd sanken, die Zölle also einen immer grösseren Prozentsatz beider ausmachten, so wurden sie drückender und immer drückender.

An Versuchen, diesem Missstande abzuhelpen, hat es nicht gefehlt. Die Protokolle einer jeden Revisionskommission zeugen von ihnen. Jedesmal scheiterten jedoch diese Versuche, da für jede Aenderung des einmal festgesetzten Tarifes in der Wiener Kongressakte (Art. 111) Einstimmigkeit des Beschlusses vorgeschrieben war. Eine solche Einstimmigkeit war aber nur in nebensächlichen Kleinigkeiten zu erreichen. Unter den Elbuferstaaten waren nämlich einige, welche nur ein verschwindend geringes Interesse am Elbhandel hatten. Dänemark hatte sogar, solange der Sundzoll bestand, geradezu ein Interesse daran, den Elbkurs zu erschweren, um den grossen internationalen Durchgangsverkehr von und nach den Nordseehäfen möglichst auf der Strasse über Stettin und durch den Sund sich tributär zu erhalten oder zu machen. Bei den übrigen kleinen Uferstaaten spielten sodann die Elbzollerträge eine nicht unbe-

trächtliche Rolle im Staatshaushalte, und dieser finanzielle Gesichtspunkt trat natürlich umso mehr in den Vordergrund, je weniger er durch das Verkehrsinteresse in Schach gehalten wurde, je weniger also ein Staat am grossen Durchgangsverkehr auf der Elbe selbst betheilt war. Diese Betheiligung war nun insbesondere bei Mecklenburg und Hannover verhältnissmässig sehr gering. Und bei ihnen kamen mit der Zeit noch andere Momente hinzu, den finanziellen Gesichtspunkt zum einzig ausschlagenden zu machen. Mecklenburg hoffte nämlich, durch hohe Elbzölle die Ergiebigkeit seiner Landtransitzölle zu sichern, und Hannover war darauf bedacht, durch dasselbe Mittel seiner Staatseisenbahn grösseren Gewinn zuzuführen. Beide weigerten sich, wie Dänemark, wie vielfach auch die Anhaltinischen Herzogthümer, finanzielle Opfer zu bringen, um Anderen Handelsvortheile zu verschaffen. Und zumal da, wie dargelegt wurde, die Wiener Kongressakte die Berücksichtigung finanzieller Gesichtspunkte keineswegs rechtlich ausgeschlossen hatte, so machten sie von der in der Vorschrift der Einstimmigkeit eingeräumten Möglichkeit, ihre Interessen zu wahren, ohne Rücksicht auf allgemeine Verkehrsbedürfnisse schonungslosen und ausgiebigen Gebrauch. Daran hinderte sie natürlich ebenso wenig der nachdrückliche Hinweis, dass in die konkreteren Bestimmungen der Kongressakte auch die allgemeine Vorschrift eingeschaltet ist, „den Handel durch die Erleichterung der Schifffahrt zu ermuntern“, wie die dringliche Ermahnung, dass in Art. 30 der Elbschifffahrtsakte ausdrücklich mit als „Zweck und Wirkungskreis“ der Revisionskommission bezeichnet worden ist, „einen Vereinigungspunkt zwischen den Uferstaaten zu bilden, um Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Massregeln, welche, nach neuerer Erfahrung, Handel und Schifffahrt ferner erleichtern könnten, zu berathen“. Gegen so gewichtige materielle Interessen, wie hier in Frage standen, vermochte man, zumal in diesen Zeiten, wo in der Fürsorge der kleinen Regenten das Allgemeinwohl Deutschlands noch keine Rolle spielte, mit blossen Deduktionen, sie mochten noch so berechtigt sein und mochten noch so oft wiederholt werden, nichts Wirksames auszurichten.

Bereits auf der ersten Elbschifffahrtsrevisionskommission, die im Jahre 1824 in Hamburg zusammentrat, zeigte sich das. Schon hier beantragte Oesterreich eine Ermässigung des Zollmaximums auf 20 gute Groschen. Doch in 40 langen Konferenzen erzielte man — wie bereits angedeutet wurde — keinen anderen Erfolg, als eine völlig gleichgiltige Herabsetzung der Rekognitionsgebühr und die Versetzung verschiedener Güter aus einer höheren in eine niedrigere Tarifklasse. Statt im Jahre 1828, wie man beschlossen hatte, trat die Revisionskommission zum zweiten Mal erst nach 18jähriger Pause in Dresden zusammen. Auch hier

scheiterten wieder alle Bestrebungen, eine Herabsetzung des Normalzolles herbeizuführen, an den fiskalischen Interessen, insbesondere von Hannover, Mecklenburg und Lauenburg, und die Additionalelbschiffsahrtsakte, die nach fast zweijähriger Berathung am 13. April 1844 zu Stande kam, beschränkte sich deshalb — was das Abgabewesen anlangt — auf folgende Punkte:

1. Es wurde eine „zeitgemässe Vereinfachung“ durchgeführt. Die Elbzollsätze, die bis dahin nach einem Zentner von 112 Pfund Hamburgischen Gewichts und nach dem Konventionsfusse (1 Thlr. = 24 Sgr. zu 12 Pf.) mit ganz verschiedenem Agio bei Münzwechsel erhoben wurden, wurden nämlich nach der Norm des Zollzentners (50 kg) und des 14 Thalerfusses umgerechnet, so dass danach der volle Elbzollsatz statt auf 330 Pf. (1 Thlr. 3 Sgr. 6 Pf.) auf 394 Pf. (1 Thlr. 2 Sgr. 10 Pf.) sich belief.
2. Ferner wurde eine Umwandlung der Rekognitionsgebühr in einen Zuschlag zum Elbzoll vorgenommen. Man hoffte dadurch „eine verhältnissmässige und im einzelnen weniger drückende Vertheilung der Belastung“ herzustellen, und erwartete zugleich von dem Fortfall der Schiffsvermessungen und von der Vereinfachung der Zollerhebung eine wesentliche Erleichterung sowohl für die Verwaltung, als auch für die Schifffahrt. Durch diesen Zuschlag wurde der Zollsatz für die ganze Elbstrecke um weitere 12 Pf. erhöht, so dass er also auf 1 Thlr. 3 Sgr. 10 Pf. sich bezifferte.
3. Endlich wurden mehrere Güter wiederum in niedrigere Tarifklassen herabgesetzt, doch — wie die Interessenten alsbald behaupteten — fast nur solche, „welche für die Elbschifffahrt von ganz untergeordneter Bedeutung sind, während Farbhölzer, Reis, Rohzucker, Palmöl, Salpeter, Harz, Thran, Schwefel, Baumöl, trockene Südfrüchte, Soda und Heringe und von den deutschen Ausfuhrartikeln Zink und Sackleinen unverändert in der Normalzollklasse verblieben“.<sup>229)</sup>

Dieses dürftige Ergebniss der 20monatlichen Verhandlungen genügte den veränderten Zeitverhältnissen nicht mehr und erregte daher fortdauernd die lebhafteste Unzufriedenheit des Handelsstandes. Der Bau der Berlin-Hamburger, sowie der Dresden-Prager Eisenbahn setzten den Elbverkehr zum ersten Male einer gefährlichen Konkurrenz der Schienenwege aus, und der sich rasch entwickelnde, stets enger verzweigende Eisenbahnverkehr zog bald auf beiden Seiten der Elbe immer mehr Güter an sich. Dazu trat mit der Zeit noch eine entschiedene Begünstigung des Landverkehrs. Zuerst war dieser, soweit er mit der Elbe hauptsäch-

lich in Wettstreit trat, zwar noch ziemlich schwer mit dem preussischen Durchfuhrzoll belastet; doch wurde diese Abgabe durch die Verordnung vom 21. Juli 1851<sup>230)</sup> von 15 Sgr. auf 10 Sgr., für den Verkehr mit Oesterreich auf nur  $3\frac{1}{2}$  Sgr. herabgesetzt und nach einem Jahrzehnt durch die Verordnung vom 26. Februar 1861<sup>231)</sup> gänzlich aufgehoben, so dass seitdem die hochbezollte Schifffahrt einem abgabefreien Landtransport, der noch dazu die leistungsfähige Form des Dampfbetriebes viel schneller und durchgreifender als jene sich zu Nutze gemacht hatte, gegenüberstand.

Aber nicht nur in den neuen Eisenbahnen erwuchs der Elbe eine bedrohliche Konkurrenz, auch die alten parallel laufenden Flusshandelsstrassen wurden ihr gefährlich. Die alte Rivalin, die Oder, war bereits im Jahre 1816 von Flusszöllen befreit worden, doch sie wurde der Elbe gegenüber einstweilen noch durch die erwähnte Durchfuhrabgabe, die auf ihr im Gegensatz zum Schwesterstrome erhoben wurde, und insbesondere durch den Sundzoll in Schach gehalten; wie jedoch die Durchfuhrabgabe erst ermässigt und dann beseitigt wurde, so wurde auch der Sundzoll im Jahre 1841 nicht unbeträchtlich herabgesetzt und im Jahre 1857 völlig aufgehoben. Dadurch wurde für den grossen Durchgangsverkehr von und nach Schlesien, Böhmen und dem südöstlichen Europa die Route über Stettin stark begünstigt. Eine ähnliche Begünstigung erfuhr die Weser durch die Abschaffung aller Weserzölle im Jahre 1856 und endlich auch der Rhein durch die geschilderten Zollermässigungen in den Jahren 1851 und 1861.

Da nun auch das in der Additionalakte vom Jahre 1844 enthaltene Versprechen einer gründlichen Verbesserung des Elbfuhrwassers nicht erfüllt wurde, vielmehr die Zustände in dieser Beziehung eher schlechter als besser wurden, so litt der Elbverkehr seit den vierziger Jahren sehr. Allerdings machte auch hier der allgemeine grossartige Verkehrsaufschwung sich bemerklich, doch nur in recht abgeschwächtem Masse;<sup>232)</sup> auch beschränkte er sich auf die niedrig tarifierten Güter und war am grössten bei denen der untersten Tarifklasse. Während so Dank diesen begünstigten Handelsartikeln der Elbverkehr im ganzen in der Zeit von 1845—1857 genau um ein Drittel zunahm, sanken die dem vollen und halben Tarifsatze unterworfenen Güter — nach Abzug von in der Zwischenzeit herabgesetzten Artikeln — von 2 033 325 Zentnern auf 294 293 Zentner oder um 86<sup>0</sup>/<sub>100</sub> herab.<sup>233)</sup> Bereits in den drei Jahren 1845—1847 hatten die den vollen Zollsatz zahlenden Güter beispielsweise auf der Bergfahrt zu Wittenberge von 1 999 326 Zentnern auf 1 282 111 Zentner oder um 36<sup>0</sup>/<sub>100</sub> sich vermindert. Es wurden daher auch schon alsbald nach dem Auseinandergehen der zweiten Revisionskommission zahlreiche Vorstellungen

an die Regierungen der einzelnen Uferstaaten gerichtet. Als sie erfolglos blieben, traten im November 1847 zu Magdeburg die Handelsvorstände der acht am Elbhandel am meisten interessirten Städte zusammen, beantragten nach eingehender Berathung den sofortigen Zusammentritt einer ausserordentlichen Elbschiffahrtsrevisionskommission zum Zwecke einer durchgreifenden Herabsetzung des konventionellen Elbzolles für die dem vollen Tarifsatze unterliegenden Güter und begründeten diesen Antrag in einer eingehenden, gut gearbeiteten und wirksam geschriebenen Denkschrift.<sup>234)</sup> Doch erst im Jahre 1850 trat die Kommission wieder zusammen, und obwohl dieses Mal ihre Berathungen sich über vier Jahre erstreckten, war ihr Ergebniss ebenso unbefriedigend, wie die beiden vorausgegangenen Male. Wiederum scheiterte jede durchgreifende Reform, jede Herabsetzung des Normalzollsatzes; wiederum beschränkte man sich auf die Versetzung einiger Güter in niedrigere Tarifklassen, denen man dieses Mal noch eine zum halben Zollsatze anreichte; wiederum klagten die Interessenten, dass die Hauptartikel des grossen Verkehrs, wie Kaffee, Wein, Tabak, Zucker, Garne, auch nicht einmal dieser Ermässigungen theilhaftig geworden seien. Und noch trauriger verlief die im Jahre 1858 in Hamburg zusammengetretene vierte Revisionskommission; sie wurde ohne jeden Erfolg aufgelöst.

Man sah jetzt ein, dass auf dem bisher eingeschlagenen Wege des Hin- und Herdebattirens nicht zum Ziele zu gelangen war. Seit dem Abschlusse der Elbschiffahrtsakte hatten vier Revisionskommissionen — alle Unterbrechungen abgerechnet — über 47 Monate getagt und 123 offizielle Konferenzen abgehalten,<sup>235)</sup> und doch hatte man über keine prinzipielle Ermässigung des im Jahre 1821 vereinbarten Elbzolltarifes sich einigen können. Der zunehmenden Eisenbahnkonkurrenz gegenüber musste endlich etwas Wirksames geschehen, sollte die mächtige natürliche Verkehrsstrasse der Elbe nicht schliesslich veröden. Der Normalelbzoll, der vor 40 Jahren willkürlich aufgestellt war, der in Zeiten, in denen der Dampf seine Herrschaft erst anzutreten begann, noch erträglich war, wirkte jetzt immer mehr prohibitiv. Stellte man ihn den gewöhnlichen Eisenbahnfrachten im Jahre 1857 gegenüber, so ergab sich<sup>236)</sup>

	tarifmässiger Normalelbzoll	Eisenbahnfracht	
	per Ztr.	per Ztr.	
Hamburg—Wittenberge . . . . .	6 Sgr. 5 Pf.	6,7 Sgr.	} ausschliesslich
Hamburg—Magdeburg . . . . .	17 „ 4 „	8,5 „	
Hamburg—Dresden . . . . .	29 „ 10 „	18,9 „	} Durchfuhrzoll
Hamburg—Prag . . . . .	33 „ 11 „	34,75 „	
			einschliesslich Durchfuhrzoll.

Ein solches Missverhältniss durfte nicht fortbestehen. Das forderte der Handelsstand und die für Freiheit jeder Art sich begeisternde öffentliche Meinung in immer neuen Petitionen; das befürworteten die beiden Häuser des Landtages in wiederholten Beschlüssen; das erkannte auch die Regierung ausdrücklich als dringendes Bedürfniss an. Da man nun in den Verhandlungen von vier Jahrzehnten gelernt hatte, dass die prinzipielle Debatte darüber, ob eine rechtliche Verpflichtung der Elbuferstaaten zur Herabsetzung der Elbzölle bestehe oder nicht, die Meinungsverschiedenheiten nicht beseitigen und einige widerstrebende Elbuferstaaten nicht von ihrem Widerstande gegen jede durchgreifende Elbzollreform abbringen könne, so entschloss man sich endlich, auf einen Antrag dieser Rechtsfrage zu verzichten und auf dem Wege eines Kompromisses zwischen den wirthschaftlichen Interessen einerseits und den finanziellen Interessen andererseits den langersehnten Schritt voran zu thun. Das ungleiche Verhältniss, das in den verschiedenen Elbuferstaaten zwischen den kommerziellen Vortheilen und finanziellen Nachtheilen einer Elbzollermässigung bestand, sollte dadurch ausgeglichen werden, dass die Staaten, welche den Hauptvortheil von der Verkehrserleichterung hatten, an den finanziellen Opfern der weniger gewinnenden theilhaftig wurden. So wurde bestimmt, dass hinfort Oesterreich, Preussen, Sachsen und Hamburg aus dem auf sie entfallenden Ertrage des ermässigten Elbzolls jährlich die Summe von zusammen 132 000 Rthlrn. an Hannover, Mecklenburg, Dänemark und Anhalt zur Deckung eines Theiles der ihnen erwachsenden Einnahmeausfälle zahlen sollten. Danach wurde amtlich veranschlagt, dass ohne Berücksichtigung einer voraussichtlichen Verkehrssteigerung Preussen, Sachsen, Oesterreich und Hamburg eine Einbusse von 69 167 Rthlrn., Mecklenburg, Hannover, Dänemark und Anhalt eine solche von 97 525 Rthlrn. erleiden würde. Dafür willigten die zuletzt genannten Elbuferstaaten in wichtige Zollerleichterungen. Erstens sollte an die Stelle der zahlreichen bisherigen Zollerhebungsstellen, die durch die grosse Zeitversäumniss dem Schiffer die Fahrt so vertheuerten, hinfort nur ein einziges Zollamt treten, das in Wittenberge seinen Sitz haben sollte, wo wegen der Ein- und Ausgangszollabfertigung ohnehin angehalten werden musste. Dieses Zollamt sollte ein „vereinigtes Elbzollamt“ sein, wo Preussen zugleich im Namen der übrigen Uferstaaten den Elbzoll derart erhob, dass die eine Hälfte seines Ertrages Oesterreich, Preussen, Sachsen, Anhalt-Dessau-Köthen, Anhalt-Bernburg und Hamburg, die andere Hannover, Mecklenburg und Dänemark nach bestimmtem Verhältniss unter einander zukam. Diese Konzentrirung der Elbzollerhebung auf einen Punkt hatte natürlich die Folge, dass die Schifffahrt oberhalb Wittenberges, also auf der preussischen, sächsischen und österreichischen

Elbe völlig frei war und ebenso auch auf der Strecke unterhalb dieses Ortes, auf der stromab bis Hamburg allein 6 Zollstellen bisher bestanden hatten. Gleichzeitig bedeutete sie natürlich für den Verkehr Sachsens und Oesterreichs mit Hamburg eine erheblichere Ermässigung, als für den zwischen Preussen und Hamburg.

Zweitens wurde die Zollbelastung der Elbe sehr erheblich ermässigt. Der Normalsatz für den ganzen Lauf der Elbe wurde von 1 Rthlr. 3 Sgr. 11 Pf. auf 16 Pf. für den Zentner herabgesetzt. In die neue Normalklasse wurden im wesentlichen die Güter, die bisher den vollen, den halben, Viertel- und Fünftel-Zollsatz zu zahlen hatten, eingereiht. Daneben wurde eine zweite Tarifklasse zu 8 Pf. für den Zentner eingerichtet, welche meist die früher der Zehntelgebühr unterworfenen Güter umfasste, und eine dritte Tarifklasse zu zwei Pfennig für den Zentner, in welche die Güter der Zwanzigstel- und Vierzigstelgebühr, sowie Salz, aufgenommen wurden. Den weiten Umfang der Ermässigung ergibt die folgende Gegenüberstellung der Sätze, die auf der ganzen Länge der Elbe für den Güterzentner zu zahlen waren:

	nach dem bisherigen konventionemässigen Satz	nach der neuen Vereinbarung
Normalzoll	407 Pf.	16 Pf.
$\frac{1}{2}$ Zoll	$203\frac{1}{2}$ „	16 „
$\frac{1}{4}$ „	$101\frac{3}{4}$ „	16 „
$\frac{1}{5}$ „	$81\frac{2}{5}$ „	16 „
$\frac{1}{10}$ „	$40\frac{7}{10}$ „	8 „
$\frac{1}{20}$ „	$20\frac{7}{20}$ „	2 „
$\frac{1}{40}$ „	$10\frac{7}{40}$ „	2 „

Danach war die Abgabenlast auf der Elbe künftig niedriger als auf dem Rhein, wo der Normalzoll für die Fahrt bis Mannheim ebenfalls auf 16 Pf. für den Zentner festgesetzt war, wo aber ausserdem noch eine nicht unbeträchtliche Rekognitionsgebühr erhoben wurde. Und es war bestimmt worden, dass — abgesehen von den auch in Zukunft zu berufenden Elbschiffahrts-Revisionskommissionen, welche nach wie vor über Einzelmassnahmen zur Hebung des Schiffahrtsverkehrs zu berathen hatten — eine weitere Ermässigung der Elbabgaben einzutreten habe, sobald im Durchschnitt von mindestens fünf auf einander folgenden Jahren die Zolleinnahmen nach Absetzung der Remissionen und Restitutionen jährlich 350 000 Rthlr. überstiegen, das hiess wenn sich der Verkehr gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 1854 bis 1860 um etwa die Hälfte vermehrt hatte.

Hinter den Rhein und die Elbe treten die andern deutschen Ströme in ihrer Bedeutung weit zurück. Eben darum ist bei ihnen der eifersüchtige Kampf der Uferstaaten nicht zu gleicher Hartnäckigkeit entbrannt; sie haben wenigstens nicht so lange unter einer fiskalischen Zollpolitik zu leiden gehabt; weil sie weder sehr ergiebige Einnahmequellen, noch wirksame Handhaben zur Schädigung des konkurrierenden Nachbarn darboten, wurde eine Vermittelung der widerstreitenden Interessen bei ihnen leichter erreicht. Dazu drängten auch einige besondersartige Momente.

Zwei Jahre, nachdem die Elbschiffahrtsakte zu Stande gekommen war, wurden auch auf der Weser sämmtliche bisher auf ihr bestandenen Zollabgaben in eine allgemeine, „Weserzoll“ genannte Schiffahrtsabgabe zusammengezogen. Das geschah durch die Weserschiffahrtsakte vom 10. September 1823, die in ihren Bestimmungen wesentlich ihrer Vorgängerin auf der Elbe sich anschloss. Während die Unterweser bis Bremen noch gewissermassen zum offenen Meere gerechnet werden und von jedem Zoll und jeder anderen Abgabe frei sein sollte, wurde für die Weser von Bremen aufwärts bis zur Vereinigung der Werra und Fulda ein Abgabensatz bestimmt, der in festen Beträgen auf die einzelnen Uferstaaten vertheilt wurde und zwar derart, dass von jedem Schiffspfunde zu 300 Bremischen Pfunden zu zahlen war:

in Preussen . . . . .	59 Pf.
„ Hannover . . . . .	126 „
„ Kurhessen . . . . .	41 „
„ Braunschweig . . . . .	16 „
„ Lippe . . . . .	13 „
„ Bremen . . . . .	60 „
zusammen . . . . .	<u>315 Pf.</u>

Diese auf die einzelnen Uferstaaten entfallenden Zollbeträge wurden alsdann in festen Sätzen auf die einzelnen Erhebungsstellen weiter vertheilt, von denen elf, nämlich die zu Bremen, Dreye, Stolzenau, Minden, Erder, Rinteln, Hameln, Holzminden, Beverungen, Lauenförde und Giesselwerder bestehen gelassen wurden. Auch hier wurden neben der Normaltarifklasse nicht weniger als vier ermässigte Tarifklassen eingerichtet, in denen der obige Zollsatz nur zu  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{8}$  und  $\frac{1}{24}$  zur Hebung kam.

Auch hier hielt man diese erste Regelung der Flussschiffahrt und des Flusszollwesens nicht für endgiltig und unabänderlich. Zur weiteren Fortbildung der getroffenen Bestimmungen wurde vielmehr auch hier, wie an der Elbe, die periodische Zusammenkunft von Bevollmächtigten der Weseruferstaaten zu einer Revisionskommission vorgesehen. Und bereits

die erste Revisionskommission, die am 21. Dezember 1825 in Bremen zusammentrat, beschloss die Ermässigung des Weserzolles auf  $\frac{3}{4}$  seines vor zwei Jahren festgesetzten Betrages, so dass künftig von jedem Schiffspfund auf dem ganzen Weserlaufe 236 $\frac{1}{4}$  Pf., auf der preussischen Stromstrecke 44 $\frac{1}{4}$  Pf. zu zahlen waren. Allerdings behielten sich sämtliche Weseruferstaaten die Wiederherstellung des vollen Zollsatzes der Weserakte für den Fall vor, dass ihre Zweckmässigkeit unter günstigeren Handels- und Schifffahrtskonjunkturen später einstimmig anerkannt würde. Gleichzeitig mit dieser allgemeinen Herabsetzung des Weserzolles wurden einige Veränderungen in den Zollermässigungen vorgenommen. Die Ergänzungsbestimmungen vom 16. August 1839, die auf Grund der Beschlüsse der zweiten Revisionskommission zu Minden und Niendorf erlassen wurden, erweiterten dann noch diese Zollermässigungen.

Die dann später erfolgende weitere Herabsetzung des Weserzolles stand mit der Geschichte des Zollvereins in Verbindung. Bereits als das Fürstenthum Lippe und Herzogthum Braunschweig im Jahre 1841 in den Zollverein eintraten, wurde zwischen diesen beiden Staaten, Kurhessen und Preussen vereinbart, dass der Weserzoll nur noch von dem Waarendurchgange durch das Zollvereinsgebiet erhoben werden solle. Diese Bestimmung war also einerseits gegen Hannover, andererseits gegen Bremen gerichtet. Was Hannover anlangt, so wollte man es zum Anschluss an den Zollverein drängen. Man verständigte sich deshalb auch sogleich darüber, „bei etwaigem künftigen Anschlusse des Königreichs Hannover darauf hinzuwirken, dass die königlich hannoversche Regierung den gedachten Uebereinkünften beitrete, wodurch dann in den sämtlichen kontrahirenden Staaten der Weserzoll beseitigt gewesen sein würde, da nach dem Beitritte Hannovers eine Durchfuhr auf der Weser vom Auslande wieder nach dem Auslande nicht weiter hätte vorkommen können.“ Als jedoch Preussen und Hannover durch den Vertrag vom 7. September 1851<sup>237)</sup> die Vereinigung des Steuervereins mit dem Zollverein durchführten, sah man in beiderseitigem Einverständniss von dieser vollen Aufhebung des Weserzolles mit Rücksicht auf Bremen einstweilen ab. Bremen machte nämlich dem Zollverein, zumal nach dem Anschlusse Hannovers, durch sein Fernbleiben verschiedene Schwierigkeiten. Vor allen Dingen wurde die Grenzbewachung sehr erschwert und der Schleichhandel gefördert. Denn nach der Weserschifffahrtsakte, deren Abänderung Einstimmigkeit der Uferstaaten erforderte, mussten alle weserwärts in den Zollverein eingehenden Waaren bis zu den Bestimmungsorten ohne Zollabfertigung gelassen werden. Es musste also ein kostspieliger Zollaufsichtsdienst selbst innerhalb des Zollvereinsgebiets an den Weserufern, gerade wie an den Grenzen zum Auslande, unterhalten werden und trotz-

dem liess ein ausgedehnter Schleichhandel sich nicht verhindern. Man wollte Bremen geneigt machen, diesen und anderen Missständen zu steuern, und als Hauptmittel dazu sollten die Weserzölle dienen. Man rechnete, wie es in der Denkschrift vom Februar 1856<sup>233)</sup> hiess, darauf, „die freie Stadt Bremen durch Aufopferung des den genannten Weseruferstaaten zustehenden Weserzolles zu einer Verständigung über verschiedene im Interesse der Zollsicherheit wünschenswerthe Einrichtungen zu disponiren.“ Man vereinbarte deshalb auch zum Art. 7 des genannten Zollvereinungsvertrages vom 7. September 1851, der die dargelegten Grundsätze der Zollvereinsverträge auf die hannoverschen Flusszölle und Schifffahrtsabgaben übertrug, ausdrücklich Separatartikel 4, welcher lautete:

„Die kontrahirenden Staaten werden baldthunlichst über eine für die Uferstaaten gemeinsame Einrichtung zur Erhebung der Weserzölle, sowie auch über eine Ermässigung oder Suspension dieser Zölle, falls dadurch zweckmässige Abrundungen des Zollgebiets und wesentliche Hilfsmittel zur Sicherung der gemeinsamen Grenzabgaben erreicht werden können, eine Verhandlung einleiten.“

Dieselbe Bestimmung wurde unter ausdrücklichem Beitritt von Kurhessen, Braunschweig und Oldenburg im Schlussprotokoll (II sub 4) zum Zollvereinsverlängerungsvertrage vom 4. April 1853 (Art. 15) wiederholt. Beide Male wurde bezeichnender Weise der Zusatz gemacht: „Sie — die kontrahirenden Staaten — erkennen zugleich an, dass Verständigungen über den letztgedachten Gegenstand, als auf ganz besonderen Verhältnissen beruhend, für andere Ströme nicht werden massgebend sein können.“

Die in Aussicht gestellte Verhandlung wurde im Juli 1853 mit Bremen angeknüpft, doch führte sie erst im Vertrage zwischen dem Zollverein und Bremen vom 26. Januar 1856 „wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrsverhältnisse“ zum Ziele. Gegenüber verschiedenen Zugeständnissen Bremens wurde die Erhebung der Weserzölle, nachdem Braunschweig, Oldenburg und Lippe zugestimmt hatten, vom 1. Januar 1857 ab auf die Dauer des Vertragsverhältnisses mit Bremen, d. h. bis zum 31. Dezember 1865, suspendirt. Diese Suspension der Weserzölle wurde alsdann im Art. XVI der Weserschiffahrtsakte vom 3. September 1857 bestätigt und endlich durch den Vertrag vom 14. Dezember 1865 auf weitere zwölf Jahre verlängert.

Doch mit dieser Darstellung der Aufhebung der Weserzölle haben wir bereits in das Gebiet des folgenden Kapitels übergegriffen.

IV

**Die Aufhebung der Flusszölle in Deutschland.**

---

Die im vorausgehenden Abschnitt betrachtete vertragsmässige Regelung des Abgabewesens auf den mehrere Staaten durchfliessenden oder trennenden Strömen war eine einseitige. Sie fixirte nur die Maximalgrenze der erlaubten Abgaben, zog aber keine Minimalgrenze irgend welcher Art. Jeder einzelne Uferstaat war berechtigt, nicht aber verpflichtet, den auf ihn nach der vertragsmässigen Regelung entfallenden Abgabebetrag zu erheben. Wie weit er von dieser Berechtigung Gebrauch machen wollte, konnte er nach seinem partikularen Interesse entscheiden. So hatte die Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1831 ausdrücklich im Artikel 32 bestimmt, dass es jedem einzelnen Uferstaate freistehe, „für sich allein, oder wenn ein benachbarter Staat an der Einnahme theilnimmt, mit dessen Zustimmung, Ermässigungen der Rheinzollabgaben oder Befreiungen davon nicht nur für gewisse Gegenstände ohne Unterschied der Personen durch allgemeine Verordnungen, sondern auch in einzelnen Fällen zum Vortheil gewisser, seinen Unterthanen angehöriger Fahrzeuge oder einer bestimmten Person zu ertheilen“. Für die Elbe bestand zwar eine derartige Vorschrift nicht; aber ebensowenig in der Elbakte wie in der Wiener Kongressakte war die Verpflichtung ausgesprochen, den vollen konventionsmässigen Zoll in allen Fällen zu erheben; insbesondere Preussen, Sachsen und Anhalt haben deshalb auch dieses selbständige Ermässigungsrecht, das natürlich sowohl zu einzelstaatlichen Verordnungen als auch zu Vereinbarungen zwischen mehreren Uferstaaten berechnete, ausdrücklich<sup>239)</sup> in Anspruch genommen. Dasselbe Recht bestand thatsächlich auf allen konventionellen Flüssen in gleicher Weise.

Durch die Ausübung dieses selbständigen Ermässigungsrechtes wurde das bisher gezeichnete Bild des vertragsmässigen Zollwesens auf den mehrere Staaten durchfliessenden oder trennenden Flüssen in der Wirklichkeit vielfach verändert. Abgesehen davon, dass die Abgabenlast dadurch fast überall thatsächlich sehr viel geringer wurde, als sie nach den Vereinbarungen sich darstellt, büsste das Abgabewesen dadurch auch die Einheitlichkeit und Gleichmässigkeit, die jene vertragliche Regelung erstrebte, zum grossen Theil wieder ein, da jene einzelstaat-

lichen Bestimmungen so gut wie an keine gemeinsamen Normen gebunden waren und vor allen Dingen jederzeit verändert und aufgehoben werden konnten. Diese durch die vielen, oft kurzlebigen Einzelbestimmungen hervorgerufene Unübersichtlichkeit wurde noch dadurch erhöht, dass der Wettbewerb zu Gunsten des eigenen Verkehrs vielfach dazu trieb, einseitige auf die eigenen Unterthanen beschränkte Zollermässigungen eines konkurrierenden Uferstaates mit Rückvergütungen in Höhe der fremden Ermässigungen für seine Unterthanen zu beantworten.

Das so veränderte und stets veränderliche Bild des Flusszollwesens kann hier natürlich nicht in seiner ganzen verworrenen Entwicklung dargelegt werden. Es müssen einzelne Thatsachen herausgegriffen werden, welche geeignet erscheinen, einen Einblick in das Ganze zu gewähren. Was den Rhein zunächst anlangt, so genüge ein älteres Beispiel. Gleich nach dem Abschluss der Rheinschiffahrtsakte beschränkte Preussen durch den Tarif vom 5. Juli 1831<sup>240)</sup> seinen Antheil am Rheinzolle auf solche Güter, welche im Sinne der Zollverfassung durchgehende Güter waren; es erliess demgemäss für alle stromaufwärts eingehenden Waaren, welche in einem seiner Rheinhäfen durch Entrichtung des Eingangszolles in den freien Verkehr traten, seinen Rheinzoll und zwar auch dann, wenn diese Waaren demnächst auf dem Rhein stromaufwärts über Koblenz weiter gesandt wurden, mithin thatsächlich durchgingen. Es hatten demnach die Waaren, die rheinaufwärts nach Preussen gingen, etwa 7 Sgr. für den Zentner an Rheinzoll weniger zu entrichten, wenn sie in preussischen Rheinhäfen verzollt und zu diesem Behufe umgeladen wurden, als wenn sie von den Niederlanden direkt nach jenen Ländern gingen und dort der Einzelzoll von ihnen entrichtet wurde. Diese Sachlage veranlasste die Gewerbetreibenden der oberen Vereinsstaaten zu Beschwerden und ihre Regierungen zur Erstattung des preussischen Rheinzolles von Waaren, welche ohne Verzollung durch Preussen befördert worden waren. Im Jahre 1840 stiegen die Rückvergütungen der süddeutschen Rheinuferstaaten für preussische Rheinzölle bis auf die Höhe von 241 959 fl. Der so entbrannte kleine Rheinzollkrieg führte im Jahre 1841 zu einer gewissen in dem preussischen Tarife vom 31. Dezember 1841<sup>241)</sup> verwirklichten Verständigung, nach welcher für notorisch ausserdeutsche, durch Eingangsverzollung in den freien Verkehr gesetzte Waaren, wenn sie auf dem Rheine über Koblenz hinaus weiter verschifft werden, in Preussen der Rheinzoll erhoben werden sollte.<sup>242)</sup> Damit waren allerdings die Zollrückvergütungen vom Oberrhein keineswegs völlig verschwunden. Württemberg allein gab beispielsweise in den Jahren 1836 bis 1847: 255 000 fl. für preussische Rheinzölle und im Rechnungsjahre 1846/47 15 392 fl. für badische Flusszölle aus.<sup>243)</sup>

Aehnliches wiederholte sich fast überall und immer von neuem. So war für die Elbe im Zollvereinsvertrage vom 30. März 1833<sup>244)</sup> (Art. 15) zwischen Preussen und Sachsen vereinbart worden, dass der Waarentransport auf der Elbe aus dem Gebiete eines der beiden Staaten nach dem Gebiete des andern von aller Zollentrichtung frei sein solle, dagegen der durch einen der beiden Staaten hindurchfahrende Waarentransport aus dem Auslande entweder der Umladung oder der Zahlung eines Viertels des Elbzollantheils des durchfahrenen Staates unterliegen solle. Dieses sogenannte Elbzollviertel, das seit dem 1. Januar 1846 auf  $\frac{1}{6}$  des konventionsmässigen Satzes herabgesetzt war, gab nun nicht nur den übrigen Elbuferstaaten, sondern auch Sachsen viel Anlass zur Missstimmung. Obwohl nämlich jene Uebereinkunft rechtlich zwischen Preussen und Sachsen volle Gegenseitigkeit festsetzte, schlug sie in der Praxis zum Nachtheil des sächsischen Elbverkehrs aus, da Sachsen einen sehr lebhaften Waarenverkehr mit Hamburg unterhielt und daher sehr oft vor die Wahl der Umladung oder Abgabenzahlung in Preussen gestellt wurde, während der preussisch-böhmische Verkehr noch wenig entwickelt war und die Erhebung des sächsischen Elbzollviertels vom preussischen Gütertransport daher wenig in Anwendung kam. Zur Abstellung dieses Missstandes verlangte man als einzig wirksames Heilmittel die völlige gegenseitige Befreiung von Elbzöllen.<sup>245)</sup>

Aus diesen beiden Beispielen, die leicht vermehrt werden könnten, geht hervor, wie der Vortheil der Zollermässigung durch den Nachtheil einer ausserordentlichen Komplizirung des Zollwesens erkaufte wurde. Dadurch entstanden trotz der Wiener Kongressakte und trotz der Schiffahrtsakten jene Zustände, welche nicht mit Unrecht Moritz Mohl in der Frankfurter Nationalversammlung<sup>246)</sup> bei Begründung seines Antrages auf Aufhebung aller „Wasserzölle und anderer die Waare oder das Schiff treffenden Abgaben“ zu dem Ausruf veranlassten: „Das Chaos der verschiedenartigsten Bestimmungen hierüber auf den verschiedenen Haupt- und Nebenströmen Deutschlands ist ein wahres öffentliches Unglück.“ Ganz in demselben Sinne hob der volkswirtschaftliche Ausschuss der Nationalversammlung in seinem von Droysen verfassten Bericht über die Reichsverfassung hervor, „dass durch die beinahe unübersehbaren, an das Zahllose grenzenden Verfügungen und Vertragsbestimmungen der einzelnen Staaten über diese Nachlässe und Begünstigungen, und durch die unendliche Verschiedenheit, in welcher die letzteren nach den so vielfältig abweichenden und abgestuften Wasserzolltarifen auf die Schifffahrt und den Handel jedes deutschen Staates wirken, ein beinahe unentwirrbares Chaos in dem deutschen Wasserzollwesen entstanden ist, was schon an und für sich ein sehr grosser Nachtheil für den Handel ist“.<sup>247)</sup>

Schlimmer aber als diese „unbeschreibliche Mannigfaltigkeit und Verschiedenheit der Zollerhebung“, über die auch der Hamburger Senat mit Bezug auf die Elbe in einer Vorlage für die vierte Elbschiffahrts-Revisionskommission klagte,<sup>248)</sup> war der Umstand, dass die geschilderte Unvollständigkeit in den gemeinsamen Zollvereinbarungen der Uferstaaten es verschuldete, dass das Flusszollwesen noch nicht nach reinen Verwaltungsgrundsätzen einheitlicher Art geregelt, sondern nach wie vor von politischen Gesichtspunkten beherrscht wurde. Es blieb ein bevorzugtes Kampfmittel im wirthschaftlichen Wettstreite der einzelnen Uferstaaten. Und wenn es nicht direkt dazu benutzt wurde, durch differentielle Behandlung irgend welcher Art den Rivalen aus seiner Handelsposition zu drängen, so diente es als Unterhandlungsobjekt zur Erschacherung irgend welcher handelspolitischen Vortheile oder auch als Kompensationsmittel zur Ausgleichung eines allzu hohen Zolldruckes des Nachbarn durch besondere inländische Bevorzugung der eigenen Unterthanen. Unterhalb der vertragsmässig für die Abgabenerhebung gezogenen Maximalgrenze bestand der alte Rivalitätsstreit in aller seiner Kleinlichkeit und Kurzsichtigkeit fort. Nicht mit Unrecht konnte man daher, trotz des Wiener Kongresses und trotz der Schiffahrtsakten, noch im Jahre 1849 sagen:<sup>249)</sup> „vielleicht in keinem Verhältniss der öffentlichen Wohlfahrt haben sich die Folgen der inneren Zerrissenheit Deutschlands trauriger und hartnäckiger gezeigt, als in dem Flussverkehr“. Ganz ebenso hiess es im Berichte der Finanzkommission des preussischen Herrenhauses vom 30. März 1859:<sup>250)</sup> „wenn irgend wo, so trete bei der Frage der Flusszölle auf den mehrere deutsche Staaten durchströmenden oder begrenzenden Flüssen die traurige Zerrissenheit Deutschlands hervor“.

Abhilfe von diesen schweren Missständen konnte nur auf zweierlei Art geschaffen werden. Man konnte erstens, statt sich auf die Festsetzung einer Maximalgrenze zu beschränken, auch eine Minimalgrenze der zu erhebenden Abgaben vereinbaren, womöglich die thatsächlich zur Hebung kommenden Abgabensätze selbst vertragsmässig fixiren, und man konnte zweitens jene ärgerlichen partikularistischen Konkurrenzstreitigkeiten durch Beseitigung der Schiffahrtsabgaben gänzlich aus der Welt schaffen oder doch durch ein vertragsmässiges Herabdrücken der Maximalzollgrenze verringern.

Der Fixirung der wirklich zu erhebenden Abgabensätze standen mancherlei Schwierigkeiten entgegen. Die geschilderte, von einzelnen Uferstaaten starr festgehaltene fiskalische Ausnutzung der Flusszölle machte es unmöglich, einer solchen Fixirung das neutrale Gebührenprinzip zu Grunde zu legen. Solange das aber nicht möglich war, konnte an eine solche Fixirung überhaupt nicht gedacht werden, musste das Bestreben

vielmehr darauf gerichtet sein, die wirklich zur Hebung gelangenden Zollsätze auf die eine oder andere Weise bis auf dieses sachgemässe Niveau herabzudrücken. Ferner konnte es in einer Zeit der tiefgreifendsten Umgestaltung des Verkehrswesens bedenklich scheinen, sich in der fürsorgenden Verkehrspolitik auch nur durch die Festsetzung einer Minimalgrenze der Abgabenerhebung für die Zukunft die Hände zu binden. Zu einer so weit gehenden Regelung des Flusszollwesens war ausserdem der deutsche Einheitsgedanke augenscheinlich noch nicht reif genug, geschweige dass man mit dem Auslande darüber sich hätte einigen können. Es sind denn auch die Zölle weder in ihrem thatsächlich zu erhebenden Betrage, noch nach ihrem Minimalbetrage jemals für einen grösseren deutschen Fluss einheitlich vertragsmässig festgesetzt worden.

Soweit überhaupt vertragsmässige Abhilfeversuche gegen Schädigungen durch die Flusszollpolitik anderer Uferstaaten gemacht wurden, geschah das mit Hilfe der Meistbegünstigungsklausel. Diese bot ein brauchbares Mittel zur fortschreitenden Herabdrückung des Zollniveaus unter die ursprünglich vereinbarte Maximalgrenze, indem sie nur Zollermässigungen, nicht Zollerhöhungen einbringen konnte, also jede differentielle ungünstige Behandlung ausschloss. Doch sie wurde im wesentlichen nur im Zusammenhang mit der allgemeinen Handelspolitik, hauptsächlich in Verträgen mit dem Auslande zur Anwendung gebracht. So wurde bereits in dem Schiffahrtsvertrage zwischen Preussen und den Niederlanden vom 3. Juni 1837<sup>251</sup>) im Art. 7 die Bestimmung getroffen:

„Die hohen kontrahirenden Theile verpflichten sich ausserdem gegenseitig, die Schiffe des anderen Landes und deren Ladungen an denjenigen Befreiungen und Erleichterungen hinsichtlich der Rheinschiffahrtsabgaben, sowie an jedem anderen Vortheile Theil nehmen zu lassen, welchen sie in der Folge den Nationalschiffen oder deren Ladungen etwa bewilligen möchten.“

Eine ähnliche Bestimmung enthielt der Vertrag zwischen dem Zollverein und den Niederlanden vom 21. Januar 1839<sup>252</sup>) im Art. 8 und der erneuerte Vertrag zwischen beiden Mächten vom 31. Dezember 1851<sup>253</sup>) im Art. 10. Ebenso wurde die Meistbegünstigungsklausel in den Schiffahrtsvertrag mit Frankreich vom 2. August 1862<sup>254</sup>) (Art. 1 und 6) aufgenommen, nachdem bezüglich der Rheinzölle thatsächlich bereits seit längerer Zeit ein Meistbegünstigungsverhältniss bestand.

Da — abgesehen von der Beschränktheit seiner Anwendung — das Prinzip der Meistbegünstigung, wie gesagt, nur eine schädliche differentielle Behandlung ausschliesst, so vermochte es nicht die örtliche und zeitliche Gleichmässigkeit im Flusszollwesen wieder herzustellen. Es befriedigte nicht das Bedürfniss nach materieller Reform, das sich im Fluss-

zollwesen überall hervordrängte, sobald der Verkehr die vereinbarten Maximalabgabensätze nicht mehr zu tragen im Stande war. Man beschritt daher vielfach, besonders in den grösseren Staaten, den zweiten radikaleren Weg zur möglichsten Umgehung partikularistischer Reibereien. Man stellte die Abgabenerhebung ganz ein in der Hoffnung, damit den Nachbar milde zu stimmen, auch seinerseits zum Mindesten zu einer Zollermässigung zu veranlassen, oder man stellte sie — wie bereits oben hervorgehoben wurde — wenigstens für die eigenen Unterthanen ein, um durch differenzielle Zollbehandlung dem Nachbarn Handelsgewinn abzujagen oder auch nur dem eigenen unter fremdem Zolldruck leidenden Verkehr eine Erleichterung zu verschaffen.

Zu diesem vollen oder theilweisen Verzicht auf die Flusszollerhebung drängten in den Einzelstaaten noch eine Reihe weiterer Momente. Im Vordergrund stand die Umwälzung im Landtransporte. Das plötzliche Einsetzen der Eisenbahnkonkurrenz schien die Binnenschifffahrt schwer zu gefährden. Es fragte sich nun, ob der Staat in echt konservativem Sinne gegenüber den grosskapitalistischen Eisenbahnen der bedrängten Schifffahrt sich annehmen oder auf den Boden des Fortschrittes sich stellen und das sieghafte Vordringen des Flügelrades unterstützen sollte. Zumal da der Ausgang des immer stärker entbrennenden Wettstreits sich schwer absehen liess, war es für den Staat die einzig gerechte und haltbare Stellung, strenge Neutralität zu bewahren. Eine solche Neutralität konnte nur darin bestehen, dass der Staat sich finanziell beiden Verkehrsmitteln gegenüber gleich verhielt; sie musste sich also gleichmässig auf die Ausgaben, die der Staat für beide Verkehrsmittel aufwandte, und auf die Einnahmen, die er aus beiden zog, erstrecken. Nun war ja allerdings ein Staatsbetrieb zunächst weder in der Binnenschifffahrt noch im Eisenbahnwesen üblich. Doch machte der Staat zu Gunsten beider Aufwendungen, indem er dort die Fahrstrasse unterhielt und verbesserte und beim Eisenbahnbau in der Form von Aktienzeichnungen oder Zinsgarantien Hilfeleistungen gewährte. Es würde also eine strenge Neutralität eine gleichmässige Verzinsung und vielleicht auch Amortisation der in beiden Fällen aufgewendeten Gelder durch die Einnahmen aus den beiden Verkehrsmitteln verlangt haben. Das wurde auch anfangs erstrebt. Wie nämlich der Fiskus hinsichtlich der Ausgaben für die Wasserstrassen in den vereinbarten Flusszöllen reichlich gesichert war, so war zu einer ähnlichen Sicherung beim Eisenbahnbau im § 39 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838<sup>255)</sup> eine Eisenbahnsteuer vorgesehen worden, deren Erträge „zu keinen anderen Zwecken als zur Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen<sup>256)</sup> und zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals verwendet werden“ sollten.

Man wollte sich also auch bei den Eisenbahnen bewusst auf den Standpunkt des Gebührenprinzipes<sup>257)</sup> stellen, wie man ja auch in der Binnenschifffahrt zu ihm sich emporzuarbeiten trachtete. Doch in der Praxis verdunkelten sich diese Gesichtspunkte. Die Eisenbahnsteuer blieb zunächst auf dem Papier stehen und hatte, als sie durch das Gesetz vom 30. Mai 1853<sup>258)</sup> noch eingeführt wurde, von dem soeben gekennzeichneten gebührenartigen Charakter kaum etwas gewahrt, und ebenso gelang es im Flusszollwesen nicht, das Gebührenprinzip zum Siege zu bringen.

Dieses praktische Zurücktreten des Anfangs theoretisch so wohl erkannten Gebührenprinzips blieb schliesslich auch nicht ohne Einfluss auf den prinzipiellen Standpunkt selbst. Statt von dem Gesichtspunkte der Ausgaben auszugehen und beiden konkurrierenden Verkehrsmitteln gegenüber die Neutralität dadurch zu bewahren, dass man beiderseits zwischen Einnahmen und Ausgaben dasselbe Verhältniss zu erhalten suchte, ging man in Preussen ganz äusserlich nur von den Einnahmen aus. Man vertrat dort beiden Verkehrsmitteln gegenüber nachdrücklich das „Prinzip der Parität“, verstand darunter aber nur „Gleichstellung der Lasten, welche die Schifffahrt zu tragen hat, mit denen, welche der Eisenbahn auferlegt sind“, und richtete in diesem Sinne vor allem sein Bestreben „unausgesetzt“ darauf, „den Betrag der Elbzölle mit demjenigen der im Zollvereine bestehenden Durchgangsabgaben in Einklang zu bringen“. Die Konsequenz hiervon war also, dass mit der Beseitigung der Landtransitzölle, die bekanntlich im Jahre 1862 erfolgte, auch die Flusszölle hätten fallen müssen, eine Konsequenz, die mit den grundsätzlichen Anschauungen, zu denen die preussische Regierung sich sonst bekannte, nicht völlig im Einklang stand.

Dieses „Prinzip der Parität“ war also rein äusserlich; da bei Aufhebung der Schifffahrtsabgaben die Ausgaben für die Unterhaltung und Verbesserung der Wasserstrassen ohne Möglichkeit der Kompensation bestehen blieben, bei der staatlichen Aktienzeichnung oder Zinsgarantie im Eisenbahnwesen hingegen jede Ausgabe vermieden, ja sogar ein Gewinn gemacht werden konnte, so stellte dieses „Prinzip der Parität“ sich thatsächlich als eine Bevorzugung der Binnenschifffahrt dar. Und zu einer solchen Bevorzugung, zu einer völligen Beseitigung der Flusszölle drängte in Preussen — im Widerstreit zu den grundsätzlichen Anschauungen, zu denen sich die Regierung bekannte — die betrachtete geschichtliche Entwicklung des Flusszollwesens. Auf der Oder waren bereits seit dem Jahre 1816 die Schifffahrtsabgaben beseitigt, und mit der Aufhebung des Sundzolles und des Durchfuhrzolles wurde der Oderkurs völlig abgabefrei; schon früher waren die Weser und Weichsel aus den geschilderten Gründen von allen Abgaben befreit worden. Zumal da die Oder und

Weser dem Elbhandel Konkurrenz machten, musste diese Befreiung der drei wichtigen preussischen Ströme auch zu einer solchen der Elbe und damit wiederum des Rheins drängen. Denn „so lange als nicht die Schiffahrtsinteressenten der anderen Ströme zu Unterhaltung des Fahrwassers u. s. w. Spezialsteuern zahlen müssen, so lange würde es — wie ein Kommissionsbericht des preussischen Abgeordnetenhauses vom 30. April 1863<sup>259)</sup> ausführte — unbillig sein, wenn der Staat die Herstellung einer erträglichen Lage der Elbschiffahrt bloss deshalb verhindern wollte, weil ihm dadurch die Möglichkeit genommen würde, die Kosten der Unterhaltung des Stromes aus den Stromschiffahrtsgefällen zu decken“. Bei der Elbe kam später noch hinzu, dass Preussen bereits im Jahre 1863 um eine allgemeine Entlastung des Elbhandels herbeizuführen, zusammen mit Oesterreich, Sachsen und Hamburg eine theilweise Entschädigung der kleinen Elbuferstaaten für ihre Zollermässigungen übernommen hatte, durch die seine Elbzolleinnahmen aufgezehrt wurden, so dass bereits damals in Preussen ein Zustand erreicht war, welcher finanziell der völligen Aufhebung des preussischen Elbzolles gleichkam.

Aehnlich, wie hier, trieb die politisch-geschichtliche Entwicklung auch anderwärts zu einer Aufhebung der Flusszölle. Doch würde es zu weit führen, die im einzelnen oft sehr verschiedenartigen Verhältnisse hier näher darzulegen; es können vielmehr nur einzelne der ähnlichartigen Thatsachen kurz angeführt werden. So wurde zwischen den Staaten des Zollvereins für alle im steuerlich freien Verkehr befindlichen Gegenstände, mit Ausnahme der notorisch ausserdeutschen Erzeugnisse, für den Rhein und seine Nebenflüsse der gegenseitige Erlass der Schiffahrtszölle — mit Vorbehalt der Rekognitionsgebühr — vereinbart;<sup>260)</sup> so wurden ferner im Handelsvertrage zwischen den Niederlanden und dem Zollverein vom 31. Dezember 1851<sup>261)</sup> (Art. 16) alle Schiffe des Zollvereins von sämtlichen bisher bestandenen Abgaben an Rheinzoll und Rekognitionsgebühr und selbst von der für die Durchfuhr durch das niederländische Gebiet von Krimpen oder Gorkum bis in das offene Meer und umgekehrt unter dem Namen „droit fixe“ bisher erhobenen Abgabe befreit; so hob auch Frankreich das Rheinoktroi für die Strecke zwischen der Lauter und Strassburg auf. Auf Theilstrecken verschiedener anderer Flüsse erfolgte ein ähnlicher Verzicht auf die Zollerhebung. Verschiedentlich wurde auch die gänzliche Zollaufhebung auf einem Flusse in Vorschlag gebracht; insbesondere die Niederlande wiederholten seit dem Jahre 1844 mehrfach einen solchen Antrag bezüglich der Rheinzölle.

In allen diesen noch leicht vermehrbaren Fällen waren es regelmässig, wie gesagt, das starre Prinzip oft beugende Zweckmässigkeitserwägungen, welche auf Grund der vorliegenden Verhältnisse zum Verzicht auf die

Flusszollerhebung führten oder doch darnach streben liessen. Grundsätzlich standen die Regierungen, wie später zu zeigen sein wird, ganz auf dem Boden des Gebührenprinzips; nicht bei ihnen, sondern im Widerspruch zu ihnen entwickelte sich daher jene Ansicht, der die Abgabefreiheit der Flussschiffahrt als selbstverständliches Axiom, als allgemeines Postulat jeder gesunden Wirthschaftspolitik gilt. Sie wuchs hervor aus einer Verbindung der Interessentenwünsche mit der öffentlichen Meinung.

Die Interessenten widerstreben aus natürlichen psychologischen Gründen stets einer sie besonders treffenden Abgabe. „Das handeltreibende und konsumirende Publikum, welches lieber sein Geld in den Taschen behält, als es für Zölle hingiebt“, ist — wie die offiziöse Presse schon in den fünfziger Jahren betonte<sup>262)</sup> — „ein natürlicher Gegner aller Zölle“. Es ist daher auch — nach einer Erklärung der hannoverschen Regierung in der 31. Sitzung der Dresdner Elbschiffahrtskommission vom 17. Oktober 1820<sup>263)</sup> — ein „Naturbedürfniss mancher Stände, so lange über die Höhe der Abgaben zu klagen, bis man dadurch ihre Verminderung erreicht hat“. Gilt das schon unter gewöhnlichen Verhältnissen, so in ungleich höherem Masse, sobald sich eine Nothlage einstellt. Für die Binnenschiffahrt war aber eine solche eingetreten. Sie litt schwer unter dem Vordringen des Dampfbetriebes nicht nur, wie bereits erwähnt wurde, im Landtransporte, sondern auch in der Binnenschiffahrt selbst. Gerade das Aufkommen der grossen kapitalstarken Dampfergesellschaften hatte einen schweren Druck der Frachtsätze zur Folge und bedrohte den Kleinschiffer, der erst kürzlich, ohne einen Ersatz dafür zu erhalten, die widerstandsfähige Stütze, die die frühere zunftartige Organisationsform ihm geboten, eingebüsst hatte.<sup>264)</sup> Dieser doppelt verschärfte Druck entlud sich nun in einem weit über das gewöhnliche Mass hinausgehenden Schwall von Klagen. Und das Glück wollte es, dass diese auf einen günstigen Boden fielen.

Unter der Einwirkung des bürgerlichen Liberalismus, der auf Grund der insbesondere durch Kraus verbreiteten Lehren Adam Smith's sich vor allem in den vierziger Jahren stark entwickelt hatte, war das deutsche Nationalbewusstsein erwacht und in die breiten Mittelschichten des deutschen Volkes gedrungen. Wie die Lehren des englischen Denkers in erster Linie vom internationalen Handel ausgingen, so stand auch — soweit wirtschaftliche Gesichtspunkte in Frage kommen — bei der Bewegung des deutschen Liberalismus, die in den Seestädten ihre Hauptstützpunkte hatte, der Handel im Vordergrund des Interesses und der Deduktionen. Ihm alle Hindernisse aus dem Wege räumen, das galt als Hauptvoraussetzung für die erstrebte freie Entfaltung aller wirtschaftlichen Kräfte. Als Haupthinderniss im Inlandsverkehr erschien das Kosten, Zeitverlust

und vielfache Weiterungen verursachende Flusszollwesen. Die von den Schiffern lauter und lauter erhobene Forderung seiner Beseitigung machte der Liberalismus sich daher zu eigen und verbrämte sie mit dem ganzen Zierrath seiner optimistischen Lehre.

In gleicher Richtung äusserte sich das neu erwachte deutsche Nationalbewusstsein. Wie man sich nach einer wirksamen politischen Zentralgewalt sehnte, so strebte man auch nach einer weiteren wirthschaftlichen Einigung des deutschen Vaterlandes, als sie der Zollverein bisher bereits geschaffen hatte. Gerade das Flusszollwesen erschien in weitesten Kreisen — wie wir gesehen haben, nicht ganz mit Unrecht — als ein Bollwerk kleinlicher Partikularinteressen. Stärker als die Fluth der Petitionen der bedrängten Schiffer, brauste plötzlich der Sturm nach Freiheit und Einheit lechzender nationaler Begeisterung heran.

Diese Bewegung konzentrirte sich begreiflicher Weise in den reformlustigen, vom Freiheitsdurst und deutschem Einheitstraum berauschten Jahren 1848 und 1849. In ihnen fanden die Binnenschifffahrt und das Flusszollwesen ein weitverbreitetes Interesse, gewannen sie eine politische Rolle, wie es sonst in Deutschland noch nicht der Fall gewesen ist. Die Frankfurter Nationalversammlung und die neue „Reichsregierung“ beschäftigten sich in der kurzen Zeit ihrer Wirksamkeit eifrig und eingehend mit ihnen und zeitigten Arbeiten und Entwürfe, von denen man bereits im Jahre 1850 mit Recht hervorheben konnte, dass sie, „obgleich sie auch hier den Einfluss der Zeitverhältnisse nicht verleugnen, den Charakter einer grösseren Gründlichkeit und Reife, einer vielseitigeren Erwägung in Anspruch nehmen können, als dies von manchen anderen Kreisen der Frankfurter Thätigkeit gerühmt werden kann.“ Diese Arbeiten zerfallen in drei verschiedene, wenn auch nah verwandte Gruppen.<sup>265)</sup>

Zunächst wurden die in den Vordergrund des öffentlichen Interesses gerückten Fragen von der Nationalversammlung selbst, in der sogleich in den ersten Sitzungen verschiedene Anträge auf Ordnung der Flussschiffahrtsverhältnisse und Aufhebung der Flusszölle gestellt wurden,<sup>266)</sup> in doppelter Weise in Angriff genommen. Man verarbeitete im sogenannten volkswirtschaftlichen Ausschuss<sup>267)</sup> das umfangreiche Material, das in den Anträgen und in zahllosen, meist aus Schifferkreisen hervorgehenden Petitionen vorlag, zunächst unter allgemeinen Gesichtspunkten zu Bestimmungen, die über die Flussschifffahrt in die Verfassung aufgenommen werden sollten, und sodann noch zu einem besonderen Gesetz über die Aufhebung der Flusszölle, da man mit dieser Massregel nicht bis zur Vollendung der Verfassung warten zu dürfen glaubte.

Beide Entwürfe enthielten im wesentlichen dieselben Bestimmungen. Sie bezogen sich einmal auf die Verwaltung des Binnenschiffahrtswesens im allgemeinen und sodann auf die Binnenschiffahrtsabgaben im besonderen. In der ersten Hinsicht wurde das ganze Binnenschiffahrtswesen der „Reichsgewalt“ unterstellt; ihr wurden die Gesetzgebung und Verwaltung über „die in ihrem schiffbaren Laufe mehrere Staaten durchströmenden Flüsse und Seen“ nebst den Mündungen ihrer Nebenflüsse unbeschränkt übertragen und ihr wurde für den Fall, dass „sie es im Interesse des allgemeinen Verkehrs für nothwendig erachtet,“ die Ausübung derselben Rechte auch über die übrigen im Prinzip der Fürsorge der Einzelstaaten überlassenen Wasserstrassen gestattet. Für die erste Gruppe von Wasserstrassen sollte ein Reichsgesetz bestimmen, auf welche Weise die Schiffbarkeit dieser Flüsse erhalten oder verbessert werden soll“; bezüglich der zweiten Gruppe wurde die Reichsgewalt ermächtigt, die Einzelstaaten zu gehöriger Erhaltung der Schiffbarkeit anzuhalten. Darüber hinaus wurde ihr noch die allgemeine Befugniss ertheilt, Kanäle anzulegen, Flüsse schiffbar zu machen oder ihre Schiffbarkeit zu erweitern. Gleichzeitig mit diesen Verwaltungsvorschriften wurde bestimmt, dass alle Abgaben auf allen deutschen Flüssen für die deutsche Schiffahrt und für die Flösserei aufgehoben würden, unter Durchführung einer „billigen Ausgleichung“ bei den mehreren Staaten gemeinsamen Flüssen. Auf fremde Schiffe und ihre Ladungen durfte die Reichsgewalt jedoch Flussschiffahrtsabgaben aller Art legen. Endlich wurde bezüglich Hafen-, Krahn-, Waag-, Lager-, Schleusen- und dergleichen Gebühren an den gemeinschaftlichen Flüssen und den Mündungen ihrer Nebenflüsse festgesetzt, dass sie der Genehmigung der Reichsgewalt unterliegen, nicht die Angehörigen eines deutschen Staates vor denen anderer deutscher Staaten begünstigen und nicht „die zur Unterhaltung derartiger Anstalten nöthigen Kosten übersteigen dürfen.“

Der Entwurf zu einem besonderen Reichsgesetze über die Aufhebung der Flusszölle, der noch die Bestimmung enthielt, dass er bereits am 1. Januar 1849 in Kraft trete, wurde von der Nationalversammlung nicht angenommen. Es wurde, wie die meisten Regierungen hatten erklären lassen, für unthunlich erachtet, ein Reichsgesetz über die Flussschiffahrt vor Vollendung der Reichsverfassung und vor Regelung der übrigen Zoll- und Handelsverhältnisse Deutschlands zu erlassen; selbst ein Theil des volkswirtschaftlichen Ausschusses beantragte die Verwerfung des Entwurfs und Beschränkung auf ein Ausführungsgesetz nach Erlass der Verfassung. Demgemäss versagte auch die Nationalversammlung ihre Genehmigung und beschloss, die „Zentralgewalt“ aufzufordern, „die zur Aufhebung der Belastung der deutschen Flüsse, sowie zur Sicherung der Erhaltung

und Verbesserung der Wasserstrassen in Deutschland erforderlichen Gesetzentwürfe in möglichst kurzer Zeit vorzulegen.<sup>268)</sup>

Die Verfassungsbestimmungen wurden dagegen in letzter Sitzung am 28. März 1849 angenommen.<sup>269)</sup>

Neben den Verfassungsbestimmungen und neben dem abgelehnten Sonderentwurf des volkswirtschaftlichen Ausschusses wurde eine dritte und die eingehendste Bearbeitung des Binnenschiffahrtswesens und insbesondere der Flusszölle — dem Beschluss der Nationalversammlung gemäss — vom neueingesetzten Reichshandelsministerium unter Leitung des Reichshandelsministers Duckwitz und des Unterstaatssekretärs Fallati vorgenommen.<sup>270)</sup> Alle Argumente für und wider Binnenschiffahrtsabgaben wurden hier mit emsigem Fleiss zusammengetragen. Soweit sie sachlicher Natur waren, konnte man sich im Reichshandelsministerium nicht völlig der Erkenntniss verschliessen, dass ihr Schwergewicht gegen eine vollständige Beseitigung der Binnenschiffahrtsabgaben in die Wagschale falle.<sup>271)</sup> Dieser Einsicht entsprach es, dass auch zunächst nicht die völlige Aufhebung befürwortet, sondern ein Kompromissvorschlag gemacht wurde, dahingehend, dass die Wasserzölle zwar für die Thalfahrt gänzlich aufgehoben, für die Bergfahrt dagegen in der halben Höhe des nach den bereits bestehenden Verträgen oder Tarifen zulässigen Normalzolles oder, wo diese schon bisher nicht erreicht wurde, in Höhe der bisher erhobenen geringeren Sätze beibehalten würden.<sup>272)</sup> Dieser Vorschlag, der nicht gerade in sehr glücklicher Weise einen Ausgleich der Gegensätze versuchte, drang nicht durch. Die Angelegenheit hatte sich schon zu weit entwickelt, als dass sachliche Erwägungen den Ausschlag hätten geben können. Politisch-taktische Erwägungen gewannen über sie einen vollen Sieg. Wie schon Moritz Mohl in der Nationalversammlung gesagt hatte:<sup>273)</sup> „wenn wir nicht kurzweg die Aufhebung der Wasserzölle und anderer Schiffahrtsabgaben beschliessen, so werden wir sie niemals wegbringen,“ so verschaffte sich auch im Reichshandelsministerium die Ueberlegung Geltung, dass nur auf dem Wege radikaler Energie aus dem bisherigen wirren Schlendrian herauszukommen, nur so es zu verhindern sei, dass in kurzer Frist das Ungesunde in den bestehenden Verhältnissen auf dem altverwahrlosten Boden wieder emporwuchere. Dazu gesellte sich eine verwaltungstechnische Erwägung. Die Unfertigkeit und dilettantische Art der Reichsorganisationen machte jede schwierigere Verwaltungsthätigkeit unmöglich. Der geschaffene Regierungskörper, dem noch jede feinere Gliederung fehlte, der darauf gefasst sein musste, bei allen seinen Bewegungen Anstoss zu erregen und Widerstand zu finden, hatte vielleicht, getragen von einer erregten Volksstimmung, Kraft genug, den Boden von altem Gerümpel zu säubern, er musste schwächlich versagen, sobald es

galt, unter Ueberwindung zäher passiver Widerstände etwas Neues, Positives auf dem gesäuberten Boden zu errichten. Mit einem Federstrich gleichsam liessen die bestehenden Binnenschiffahrtsabgaben sich beseitigen; einer höchst einfachen Beaufsichtigung bedurfte es nur, die Ausführung eines solchen Erhebungsverbotes zu überwachen. Die wirksame Durchführung des Gebührenprinzips im Binnenschiffahrtsabgabewesen erforderte dagegen eine positive Organisationsthätigkeit, eine fortdauernde weitverzweigte Verwaltung und sorgsame Kontrolle, für die geschulte Kräfte einstweilen nicht zur Verfügung standen und durch die fortdauernd Reibungen zwischen der neuen Zentralgewalt und den alten einzelstaatlichen Regierungsgewalten erzeugt werden mussten. Ein auch nur instinktiver Selbsterhaltungstrieb musste dahin streben lassen, solche Schwierigkeiten zum mindesten anfänglich zu meiden. Die unendlich leichtere Durchführbarkeit einer Beseitigung, als einer Reform der Binnenschiffahrtsabgaben musste deshalb ein Gesichtspunkt von geradezu ausschlaggebender Bedeutung werden. Und in derselben Richtung wirkte noch ein drittes Moment.

Wie die Nationalversammlung aus der geschilderten Vereinigung jener beiden breiten Strömungen innerhalb des deutschen Bürgerthums hervorgegangen war, so musste sie auch im Interesse der eigenen Erhaltung darauf bedacht sein, sich in den Kreisen des deutsch-national und liberal gesinnten Bürgerthums populär zu erhalten. Es konnte daher auch — wie es im Bericht des volkwirtschaftlichen Ausschusses über die deutsche Reichsverfassung<sup>274)</sup> hiess — „keineswegs genügend erscheinen, den Betrag dieser Zölle nach dem Masse der zum Unterhalte der Flüsse nöthigen Kosten zu normiren, da auf vielen und wichtigen Wasserstrassen, z. B. auf der preussischen und sächsischen Elbe, dem preussischen Rhein, dem bayrischen Main, dem württembergischen Neckar, die betreffenden Uferstaaten theils von dem Schiffahrtsverkehr überhaupt keine Flusszölle erheben, auf diesen Strecken also viel weniger erhoben wird, als die Unterhaltung der betreffenden Wasserstrasse kostet; es würde mit jener Normirung der Flussverkehr zum Theil in eine üblere Lage kommen, als er jetzt ist.“ Ein solches Odium wagte die Nationalversammlung nicht auf sich zu nehmen, mochte auch im allgemeinen eine grosse Verkehrs erleichterung geschaffen werden, mochten auch noch so viele sachliche Gründe für eine derartige Massregel sprechen. Sie durfte den Ruf des Liberalismus sich nicht verscherzen.

Dass nicht rein sachliche Gründe in erster Linie massgebend sein konnten, das spricht auch eine gleichzeitige anscheinend halbamtliche Denkschrift<sup>275)</sup> aus, die erklärte, „dass die Vertheidigung der Freiheit des Flussverkehrs für Preussen zu einer politischen Nothwendigkeit ge-

worden ist.“ Die oben angedeuteten vielfachen Zollbefreiungen und Zollermässigungen beständen „schon lange genug, um die Beteiligten gegen die Wiedereinführung einer Abgabe, möge dieselbe auch an sich nicht beträchtlich sein, mit der grössten Abneigung zu erfüllen. Die preussische Regierung würde dem Lande gegenüber in eine kaum haltbare Lage kommen und die Reichsgewalt würde sich wenige Freunde machen, wenn man dazu schreiten wollte, einen seit so langer Zeit abgabefrei betriebenen Verkehr (wie z. B. seit 1816 auf der Oder) zu besteuern.“

Alle diese mehr an der Peripherie der Frage liegenden, als den eigentlichen Kern der Sache berührenden Erwägungen wirkten zusammen, dass im Reichshandelsministerium alle sachlichen Bedenken rasch überwunden wurden und es bald ausgesprochen wurde, „dass die völlige Aufhebung aller Flusszölle als eine ausgemachte Sache zu betrachten und eine Wiedereinführung derselben nicht zu erwarten sei.“ Als später in den Reichsverfassungsbestimmungen denselben in den Zeitverhältnissen liegenden taktischen Umständen Rechnung getragen wurde, da war auch formell für das Specialgesetz, das jene Bestimmungen nur weiter ausführen sollte, die gleiche Entscheidung gefallen. Es ist jedoch nur der Entwurf dieses Gesetzes fertig geworden. Zumal da er nach Vollendung der Verfassung noch einer Revision unterzogen werden musste, wurde er nicht mehr so zeitig in der Nationalversammlung eingebracht, um noch zur Berathung zu gelangen. Hat auch der bekannte schnelle Verlauf der Ereignisse ihn nie irgend eine Sanktion und aktuelle Bedeutung gewinnen lassen, so ist er doch zusammen mit den angeführten Bestimmungen der Reichsverfassung vom Jahre 1849 als erster Versuch der Beseitigung aller Binnenschiffahrtsabgaben nicht nur von dauerndem geschichtlichen Interesse, sondern ist auch von hervorragendem mittelbarem Einfluss auf die weitere Entwicklung geworden.<sup>276)</sup>

Aber wenn auch die Nationalversammlung und das Reichshandelsministerium für die Aufhebung der Flusszölle sich entschieden und diesen Entschluss in der Reichsverfassung festlegten, so war das doch nur gegenüber einem starken Widerspruch geschehen. Die sachlichen Bedenken gegen eine völlige Beseitigung aller Binnenschiffahrtsabgaben, die auch innerhalb des Reichshandelsministeriums, wie wir sahen, anfangs sich Geltung zu verschaffen suchten, wurden sowohl im volkswirtschaftlichen Ausschuss als auch im Plenum laut. Ein Theil des Ausschusses hatte sowohl zu den Verfassungsparagraphen,<sup>277)</sup> als auch zu dem besonderen Gesetzentwurfe über Aufhebung der Flusszölle<sup>278)</sup> gegen die Aufnahme einer die Flusszölle beseitigenden Bestimmung in einem Minoritätsvotum sich ausgesprochen. Er meinte u. a., es fehle „an jedem Grunde, uns und unseren Nachkommen dadurch die Hände zu binden,

dass wir unbedingt und für immer die Aufhebung der Flusszölle jetzt in der Verfassung aussprechen“; und er erklärte es für „unpolitisch“, „diese Flusszölle mit einem Federstriche für immer und gänzlich aufzuheben, anstatt in jenen fremden Staaten, namentlich den Niederlanden gegenüber, als Unterhandlungsmittel zu gebrauchen“. Er schlug deshalb die Erhebung eines Wasserwegegeldes vor, dessen Ertrag den Gesamtbetrag der Unterhaltungskosten nach einem Voranschlage nicht übersteigen solle.

Im Plenum der Nationalversammlung rückte die Opposition die finanzpolitische Seite der Frage in den Vordergrund. Man bezeichnete es zwar als unbillig, die Flusszölle in dem bisherigen Zustande zu lassen, aber auch angesichts der bedeutenden Summen, welche die Unterhaltung der Flüsse kostete, als ebenso unbillig, sie gänzlich aufzuheben. Man erklärte nachdrücklichst, dass die beträchtlichen Kosten der Unterhaltung und Verbesserung der Wasserstrassen nicht der Masse des armen Volkes aufzubürden, sondern von den Schiffsinteressenten selbst zu tragen seien. Man stellte deshalb einen ähnlichen, auf dem Gebührenprinzip fussenden Antrag, wie es die Ausschussminorität gethan hatte.<sup>279)</sup> „Sehr viele Stimmen erhoben sich dafür — wie ein Abgeordneter sagte<sup>280)</sup> —, dass ein Wasserwegegeld das Mittel sein soll, wodurch die Flüsse in Zukunft unterhalten werden sollen“; und noch fünf Wochen vor der Annahme der Verfassung war im Schoosse der Nationalversammlung die Stimmung gegen die Flussfreiheit so stark, dass Duckwitz die Ansicht äussern konnte, dass „die zweite Lesung der Verfassung leicht einzelne Aenderungen, z. B. Beibehaltung der Rekognitionsgebühren nöthig machen könnte.“<sup>281)</sup>

Sehr viel lebhafter war der Widerspruch ausserhalb der Nationalversammlung. Die Tagespresse stand allerdings, soweit sie nicht gar in den unmittelbaren Dienst der Interessenten sich stellte, fast ebenso unter dem Einfluss der allgemeinen Zeitstimmungen, wie die Majorität der Nationalversammlung; auch ging zur Erläuterung der zahlreichen Petitionen von Handelskammern und Schiffsvereinen eine Fluth wortreicher Broschüren aus den Interessentenkreisen hervor. Es fehlte aber auch nicht an Druckschriften, die sich des agitatorischen Tones enthielten und mit sachlichen Erwägungen gegen die völlige Beseitigung von Binnenschiffsabgaben eintraten. So wurde in einer anonymen Broschüre: „Ueber Flusszölle, Wasserwegegelder, Chausseegelder und Durchgangszölle in besonderer Beziehung auf den § 26 des Entwurfs zu dem Reichsgrundgesetz“ (Frankfurt a. M. 1848),<sup>282)</sup> „die Erhebung von Flusszöllen innerhalb gewisser Grenzen“, die Aufrechterhaltung eines „Wasserwegegeldes“ im Rahmen des Gebührenprinzipes als eine „Forderung der Grundsätze einer gerechten Besteuerung“ hingestellt, ebenso wie Stempelabgaben und Gebühren, „die

von einzelnen in Fällen erhoben zu werden pflegen, wo diese die Thätigkeit der Justiz- und Administrativbehörden in ihrem besonderen Interesse in Anspruch nehmen“. Aehnliche Erwägungen wiederholen sich in einer gleichzeitigen Broschüre, die sich „Betrachtung über die Rheinschiffahrt und ihre Mängel im allgemeinen, insbesondere ihre damalige Verwaltung und das rechtswidrige Verhältniss der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt“ (Mainz, ohne Datum, doch zweifellos aus dem Jahre 1848) betitelt. In ihr hiess es beispielsweise: „Das Bestreben des Schifferstandes muss bei einer ruhigen Beurtheilung der Sache einzig und allein darauf gerichtet sein, dass das Strombett, die Fahrwege und Leinpfade im bestmöglichen Stande erhalten und alle Schiffahrtshindernisse fortwährend beseitigt werden, sowie auch, dass die an mehreren Orten noch fehlenden Winterhäfen hergestellt resp. zweckmässig eingerichtet werden. Dazu bedarf es aber auch immerwährend bedeutender Geldmittel, wie die enormen Summen beweisen, welche bisher schon zu gleichem Zwecke haben verwendet werden müssen. Solche Ausgaben können jedoch nur bestritten werden, wenn die Uferstaaten entsprechende Einnahmen machen. „Wer den Zweck will, muss auch die Mittel wollen“ Also Beibehaltung des Rheinzolles, aber eine einfachere und gleichheitliche Erhebung desselben. Hieraufhin wird der Schifferstand zunächst zu wirken haben.“

Ebenso sprach die Druckschrift „Ueber gemeinsame materielle Interessen im Deutschen Bundesstaate, insbesondere bei Abgaben von Verkehr und Verkehrsmitteln“ (Frankfurt a. M. 1848) sich für Wasserwegegelder aus, die ausschliesslich zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit des Flusses bestimmt und so abgemessen sind, dass sie im Durchschnitt nur zur Erhaltung ausreichen.

Derartigen Darlegungen schloss sich in interessanter Weise ein Gesuch an, in dem der hannoversche Elbzollverwalter zu Bleckede, A. Göhring, den Reichshandelsminister um Beseitigung des bestehenden Zollwesens bat. Die schlimmste Seite in den bisherigen Zuständen erblickte er in den den Schiffern verursachten Zeitverlusten; um sie abzukürzen, bediene man sich vielfach sog. Zollläufer, die mit den Ladungspapieren oft meilenweit nach den Zollämtern vorausgeschickt würden; auch greife die Unsitte um sich, um Zeit zu gewinnen, lieber wegen unterlassener Anmeldung zum Zoll Strafen, insbesondere die niedrigen Strafen bei leeren Schiffen zu zahlen. Diese Missstände, die noch immer empfindlicher würden, je mehr auf die Schnelligkeit des Transportes, die jetzt bereits zu Nachtfahrten auf der Elbe geführt habe, Gewicht gelegt werde, und die fortdauernd zu berechtigten Klagen Anlass gäben, müssten beseitigt werden, keinesfalls aber seien die Schiffe gar nicht zu den Kosten der Wasserstrasse heranzuziehen. „Wäre es recht und billig — fragt

auch Göhring — wenn Unterthanen, die gar nicht oder nicht direkt dabei betheilig sind, dazu steuern sollen, wäre es auch noch so wenig? . . . der Schiffer könne etwas steuern, ohne irgend welche Bedrückung und Hemmung . . . der Schiffer wird es ganz natürlich finden, etwas für die Korrektion u. s. w. zu zahlen. Ist und wird er aber gleich zu sehr verwöhnt, dann hält es schwerer, ihm später wieder etwas aufzubürden, denn dann würde er es für eine Bürde halten, und wie leicht kann es doch kommen, dass man wieder dem Schiffer irgend eine Abgabe auflegt. Warum nicht gleich, wenigstens vorerst und nicht zu wenig, da man eher ermässigen als steigern kann; es fragt sich auch, was damit gedeckt werden soll, nur die Unterhaltung der Flüsse oder auch ein Theil der Entschädigungen, etwa zu Zinsen von einem bestimmten Kapitale. Der Einwand, eine derartige Abgabe würde leicht wieder missbraucht werden können, ist nicht haltbar. Jede Abgabe kann missbraucht werden; um solches zu verhüten, dazu sind die Gesetze, die zentrale Gewalt und die Nationalversammlung.“ Göhring tritt daher für eine Ermässigung der Binnenschiffsabgaben und eine Aenderung des Erhebungssystems ein und schlägt vor, entweder Abgabenerhebung an wenigen Punkten, an denen so wie so das Schiff sich aufhalten muss, oder eine Art Gewerbesteuer.

Wichtiger aber als diese Erwägungen und wichtiger als der gesammte Widerspruch in der Presse war der Widerspruch, den die deutschen Regierungen fast einmüthig gegen die Aufhebung aller Binnenschiffsabgaben erhoben. Als bald nachdem der Entwurf eines Gesetzes über die Aufhebung der Flusszölle, sowie der Entwurf von Anträgen für die in die Reichsverfassung über Flusszölle aufzunehmenden Bestimmungen von dem volkswirtschaftlichen Ausschuss der Nationalversammlung den Regierungen der Einzelstaaten mitgetheilt worden waren, traten in Frankfurt sämtliche Regierungskommissare zu gemeinsamen Berathungen zusammen und sprachen sich — mit Ausnahme des württembergischen und badi-schen Bevollmächtigten — einstimmig für die folgenden Grundsätze aus:

1. „Die regelmässige Instandsetzung, Unterhaltung und Verbesserung der Fahrbahn in den Flüssen, Kanälen und sonstigen Wasserstrassen, sowie des Leinpfades an denselben, liegt, unter Oberaufsicht der Reichsgewalt, den Uferstaaten in dem bisherigen Masse oder nach den bestehenden Verträgen ob; über weitergehende Verbesserungen und Neuanlagen wird im einzelnen Falle durch die Reichsgesetzgebung das Nähere bestimmt.“
2. „Alle Schiffsabgaben und Flusszölle, welche gegenwärtig durch die Uferstaaten von Flössen, Fahrzeugen und deren Ladungen erhoben werden, sollen wegfallen; jedoch sind die Uferstaaten berechtigt, Wasserwegegeder zu erheben, welche von der Reichsgewalt und

zwar in der Art festgesetzt werden, dass jeder Uferstaat nicht mehr erhebe, als zum Ersatz der regelmässigen Verwendung (Ziffer 1) erforderlich ist. Die Erhebungs- und Kontrollmassregeln sollen möglichst vereinfacht und erleichtert werden. Auf denjenigen Strömen, für welche besondere Schiffahrtskonventionen bestehen, darf jedoch, sowohl in Bezug auf den Betrag der Abgaben, als auch rücksichtlich der Erhebung derselben und der desfallsigen Kontrollmassregeln in keiner Hinsicht in der Handelschiffahrt ein ungünstigerer Zustand herbeigeführt werden, als der durch die vorgedachten Konventionen festgesetzte ist.“

3. „Die einzelnen Staaten, Gemeinheiten oder Personen erhalten gleichzeitig mit dem Wegfall ihrer auf Verträgen oder anderen speziellen Rechtstiteln beruhenden, aus den aufgehobenen Zöllen und Abgaben zu beziehenden Einnahmen oder Renten eine Entschädigung, welche durch ein Reichsgesetz bestimmt und vom Reiche geleistet werden wird.“
4. „Unter den nach Ziffer 2 aufzuhebenden Abgaben sind weder die in den einzelnen Orten für die Benutzung gewisser Anstalten zur Erhebung kommanden Gebühren, wie Hafen-, Krahn-, Waage-, Lager-, Kanal-, Schleusen- und dergleichen Gelder, noch auch diejenigen Abgaben begriffen, welche in den Seestaaten von Seeschiffen und deren Ladungen als Ersatz für die zum Nutzen der Seeschiffahrt aufgewendeten Kosten erhoben werden.“
5. „Hinsichtlich der Benutzung der Wasserstrassen, Schiffahrtsanstalten, sowie hinsichtlich der unter 2 und 4 bezeichneten Abgaben sollen alle Angehörigen des Deutschen Reiches völlig gleich gehalten werden; es darf dabei insbesondere kein Unterschied in der Art stattfinden, dass dadurch eine Begünstigung der Angehörigen, der Schiffe, der Landungsplätze oder des Handels des einen deutschen Staats vor denen des andern bewirkt wird.“

Während alle übrigen Vertreter der deutschen Bundesstaaten den vorstehenden Ausführungen zustimmten, hatten der württembergische und der badische Kommissar keine grundsätzlichen Einwendungen gegen die vorgelegten Gesetzentwürfe zu machen. Sie sprachen sich vielmehr, unter der Voraussetzung, dass die bisher auf den Zöllen lastenden Flussbaukosten auf das Reich übernommen würden, für die Aufhebung der Flusszölle aus, und zwar „nicht bloss, weil die öffentliche Stimme dieselbe längst entschieden verlangt, sondern weil diese zum Theil sogar die Frachten übersteigenden Abgaben nicht nur an sich, sondern auch durch die Art und Weise ihrer Erhebung und Kontrolirung den Schiffahrts- und Handelsverkehr in einem den finanziellen Nutzen, den sie einzelnen

Staaten gewähren, weit überwiegenden Grade belästigen und dadurch die Konkurrenz der Wasserstrassen mit den Landstrassen und Eisenbahnen gefährden.“ „Zwar soll — fügten sie hinzu — das nach dem anderseitigen Votum an der Stelle der bisherigen Wasserzölle einzuführende Wasserwegegeld nicht mehr betragen, als zum Ersatze des regelmässigen Aufwands auf die Unterhaltung und Verbesserung der Wasserstrassen und der Leinpfade erforderlich ist, abgesehen davon, dass es seine Schwierigkeiten haben wird, das Verhältniss auszumitteln und so zu treffen, dass in der That in der Abgabe kein Uebermass stattfindet, erscheint aber eine solche Bestimmung schon deshalb bedenklich, weil nach derselben in manchen Staaten künftig nicht nur keine Verminderung, sondern sogar eine Erhöhung der bisherigen Abgabe eintreten könnte.“ Dieses letzte Bedenken scheint für die Stellungnahme ausschlaggebend gewesen zu sein. Hierzu kam zweifellos die freilich nicht ausgesprochene Erwägung, dass Württemberg und Baden, die beide in einem grossen Theile ihres auswärtigen Verkehrs auf die lange Rheinfahrt angewiesen waren, von einer Aufhebung aller Schiffsabgaben ganz besondere Vortheile haben mussten.<sup>283)</sup>

Der von der grossen Mehrzahl der deutschen Regierungen in den Jahren 1848 und 1849 eingenommene Gebührenstandpunkt ist auch in den folgenden beiden Jahrzehnten — soweit sich übersehen lässt — nicht verlassen worden. Was insbesondere Preussen anlangt, so ist hier in den fünfziger und sechziger Jahren das Gebührenprinzip mehrfach sowohl von der Regierung, als auch von der Volksvertretung deutlich zum Ausdruck gebracht worden. In der amtlichen Denkschrift vom Jahre 1856 „über den Güter- und Schiffsverkehr auf dem Rheine (S. 171 f.) wurde beispielsweise der Antrag auf Rheinzollermässigung mit der Begründung zurückgewiesen, dass er hervorgehe aus dem „Verlangen, die Kosten der Unterhaltung der Wasserstrasse des Rheins denjenigen aufzubürden, welche aus dem Rheinverkehr wenig oder gar keine Vortheile ziehen.“ Zur selben Zeit erklärte sich auch das Preussische Abgeordnetenhaus gegen die gänzliche Abschaffung der Rheinschiffsabgaben, „da die Unterhaltung und Verbesserung der Rheinstrasse Kosten in Anspruch nimmt und es gerechtfertigt erscheint, dass die Schifffahrt an der Aufbringung dieser Kosten theilhaftig bleibt.“<sup>284)</sup> Zu denselben Grundsätzen bekannte man sich in Bezug auf die Elbe. Die vereinigten Kommissionen für Handel und Gewerbe, sowie für Finanzen und Zölle widersetzten sich in der Session des Jahres 1859 auch bei der Elbe dem Antrag auf gänzliche Zollaufhebung, weil sie keineswegs den Boden der Wiener Verträge verlassen wollten, „welche — wie sie meinten<sup>285)</sup> — die hauptsächlichste Stütze für die Forderung der Zollermässigung wären und

durch welche der Fortbestand eines Zolles, soweit er zum Ersatz der Erhaltungskosten diene, jedenfalls festgesetzt werde;“ man entschied sich „dass auch nur dieses Mass der Herabsetzung der Zielpunkt der Beantragungen sein könne“, zumal da ein Antrag auf Aufhebung „den Widerstand der dissentirenden Staaten noch verstärken werde“. Deshalb gab man auch nur der Hoffnung Ausdruck, dass „eine dem Rechte, wie der Natur der Verhältnisse widersprechende und die Vernichtung eines wichtigen Theils des Elbschiffahrtsverkehrs unstreitig herbeiführende Höhe der Zölle . . . unter möglichst annähernder Zurückführung auf die für Erhaltung der Schiffbarkeit des Stroms nöthigen Kosten eine baldige Abhilfe finden werde“.<sup>236)</sup> Im gleichen Sinne beschränkte sich die Finanzkommission des Herrenhauses darauf, „eine erhebliche Ermässigung der Elbzölle“ zu beantragen.<sup>237)</sup> In beiden Häusern wurden die Kommissionsanträge angenommen. Man stand noch auf demselben Standpunkte im Jahre 1863; wo wiederum in den selben vereinigten Kommissionen des Abgeordnetenhauses hervorgehoben wurde, „die Aufhebung, zu welcher auch die Wiener Verträge keinen Rechtsgrund geben, liege ausser Frage“.<sup>238)</sup>

Gegenüber diesen grundsätzlichen Erwägungen, die also mit aller Offenheit und Bestimmtheit noch in den fünfziger und sechziger Jahren unseres Jahrhunderts in Preussen als massgebend ausgesprochen wurden, rückten die politisch-taktischen Gesichtspunkte, welche die Stellung der Nationalversammlung bestimmt hatten, erst wieder entscheidend in den Vordergrund, als es wiederum galt, eine neue politische Zentralgewalt für die deutsche kleinstaatliche Vielgestaltigkeit zu schaffen. Jetzt musste sich das Bestreben naturgemäss wieder darauf richten, das langentbehrte, ungewohnte neue Verfassungsgewand möglichst bequem und möglichst anziehend zu machen; einerseits sollte, was das Verhältniss der deutschen Bundesstaaten unter einander anlangt, die Gelegenheit zu Reibungen möglichst verringert werden; andererseits musste die Beliebtheit der neuen Einrichtungen wachsen, wenn sie langgehegten Wünschen breiter Volksschichten die Erfüllung brachten. Es wurde deshalb auf die in treuer Erinnerung des Volkes festgehaltenen Ideale aus der hoffnungreichen Zeit der ersten missglückten Reichsgründungsversuche zurückgegriffen. Wie man den liberalen Wunsch nach einem allgemeinen Wahlrechte erfüllte, so sollten auch die geschilderten eifrigen Bestrebungen auf völlige Befreiung des Flussverkehrs jetzt von Erfolg gekrönt werden.

Und ein wirthschaftliches Moment war hinzugekommen, das auch für die Abgabefreiheit stritt. Bereits im Jahre 1848 war mehrfach die Stellungnahme für die Aufhebung aller Flusszölle mit einem Hinweis auf die Eisenbahnen begründet worden<sup>239)</sup> Wenn auch die Erfahrung die

damals gehegte Befürchtung einer „Nullifizierung“ des Flussverkehrs als übertrieben erwiesen hatte, so barg die ausserordentliche Entwicklung des privaten Eisenbahnwesens doch nach der entgegengesetzten Richtung eine Gefahr. Es war zu befürchten, dass das Geschäftsinteresse die immer mächtiger werdenden Privatbahnen immer mehr dazu veranlassen werde, ihre Tarifpolitik einseitig nach dem Gesichtspunkte des vermeintlichen höchstmöglichen Gewinns, nicht unter genügender Berücksichtigung der grossen allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen zu gestalten. Dem galt es möglichst einen Riegel vorzuschieben. Dazu konnten die mit den Eisenbahnen in Konkurrenz stehenden Wasserstrassen insofern dienen, als die Eisenbahntarifsätze um so niedriger gehalten werden mussten, je niedriger die Frachtsätze waren, zu denen der Wassertransport sich vollzog. Es erschien deshalb die Aufhebung der Flussabgaben — wie es auch in andern Ländern mit Privatbahnen, insbesondere in Frankreich und in den Vereinigten Staaten geschehen ist — als ein Korrektiv gegen eine zu rücksichtslos auf Gewinn ausgehende Tarifpolitik der privaten Gesellschaften. Dem einen Verkehrsmittel sollte durch das andere Schach geboten werden.

Unter der Einwirkung dieser verschiedenen Momente wurde in den Friedensverträgen, welche Preussen im Jahre 1866 mit Baden, Bayern und Hessen abschloss,<sup>290)</sup> festgesetzt:

„Die hohen Kontrahenten werden vom 1. Januar 1867 ab die Erhebung der Schifffahrtsabgaben auf dem Rheine und zwar sowohl der Schiffsgebühr — Tarif B zur Uebereinkunft vom 31. März 1831 — als auch des Zolles von der Ladung — Zusatzartikel XVI und XVII zu der Uebereinkunft vom 31. März 1831 — völlig einstellen, sofern die übrigen deutschen Uferstaaten des Rheines gleichzeitig die gleiche Massregel treffen.“

Dazu wurde noch in den Verträgen mit Bayern und Hessen bestimmt:

„Die hohen Kontrahenten übernehmen dieselbe Verpflichtung bezüglich der noch bestehenden Schifffahrtsabgaben auf dem Main.“

Diesen Vereinbarungen gemäss wurde auch in dem „Entwurf der Verfassung des Norddeutschen Bundes“, der in Art. 4 den „Schifffahrtsbetrieb auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstrassen und den Zustand der letzteren, sowie die Fluss- und sonstigen Wasserzölle“ der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Bundes unterstellte, eine Bestimmung über die Aufhebung der Flusszölle getroffen. Sie wurde einem aus Delbrück's Feder stammenden, den beteiligten Ministern durch Schreiben vom 4. September 1866 mitgetheilten „Entwurfe der über die

Schifffahrt und über Handel und Gewerbe in die Verfassung des Norddeutschen Bundes aufzunehmenden Bestimmungen“ (sub No. III) entnommen und lautete:

„Auf allen natürlichen Wasserstrassen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anlagen, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlichen Wasserstrassen, welche Staatseigenthum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auf die Flösserei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als dieselbe auf schiffbaren Wasserstrassen betrieben wird.“

In den Motiven zum Entwurfe wurde diese Vorschrift folgendermassen begründet: „Nachdem die Erhebung der Schifffahrtsabgaben auf der Ems im Jahre 1851, auf der Weser im Jahre 1856, auf der Mosel im Jahre 1862 eingestellt und nachdem in den Friedensverträgen mit Bayern, Baden und Hessen die Einstellung der Erhebung solcher Abgaben auf dem Rhein und dem Main verabredet ist, muss, wie dies durch die Fassung des ersten Satzes von No. III ausgedrückt ist, die fernere Erhebung solcher Abgaben auf allen Strömen ausgeschlossen werden.“

Aus der Verfassung des Norddeutschen Bundes ging der in Rede stehende Artikel unter No. 54 unverändert in die Verfassung des Deutschen Reiches über. Dem Entwurf zu dieser wurde eine Begründung nicht beigegeben; auch hat im Reichstag eine Diskussion über die zitierte Bestimmung nicht stattgefunden.

In Ausführung dieser Bestimmungen ist die Erhebung von Schifffahrtsabgaben auf dem Rheine vom 1. Januar 1867 ab und auf dem Maine, wo sie auf der bayerischen Strecke schon vorher aufgehört hatte, in Preussen vom 1. Januar 1867, in Hessen vom 1. Mai 1867 und in Baden vom 23. Mai 1867 ab eingestellt worden. Diese Aufhebung der Rheinschifffahrtsabgaben hatte in Gemässheit einer zwischen Württemberg, Baden und Hessen am 30. Juli und 15. August 1835 abgeschlossenen Uebereinkunft<sup>291)</sup> auch den Wegfall der von der Schifffahrt und Flösserei auf dem Neckar erhobenen Abgaben, ebenfalls vom 1. Januar 1867 ab, zur Folge.

Diese Abgabefreiheit wurde sodann in der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 nochmals fixirt, indem in ihrem Art. 3 auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen, soweit sie im Gebiete der vertragenden Staaten liegen, jede Abgabe verboten wurde, „welche sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründet“.

Auf der Elbe wurde die angeführte Bestimmung der Verfassung nicht sogleich durchgeführt. Im Widerspruch mit ihr wurden vielmehr die Elbzölle mehrere Jahre hindurch in derselben Weise und in derselben Höhe, wie bisher, forterhoben. Erst durch den Vertrag vom 22. Juni 1870<sup>292)</sup> wurde zwischen dem Norddeutschen Bund und Oesterreich vereinbart, dass hinfort nur noch Abgaben „für die Benutzung besonderer Anstalten, welche zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind“, zugelassen werden sollen, und in Gemässheit dieser Vereinbarung wurde sodann durch das Gesetz vom 11. Juni 1870<sup>293)</sup> die Elbzollerhebung eingestellt. In den Motiven zum Entwurfe dieses Gesetzes war anerkannt worden, dass die Fortdauer der Elbzollerhebung mit der Verfassung nicht in Einklang stehe, weil „die jetzt zur Erhebung kommende Abgabe nicht die Natur einer Entrichtung für den Gebrauch besonderer, zur Erleichterung des Verkehrs bestimmter Anstalten hat, sondern die Abgabe als einfacher Passagetzoll nach dem Bruttogewicht der Ladung für Befahrung der natürlichen Wasserstrasse gegeben wird“.

Damit gelangen wir wiederum zur Frage der Auslegung des angeführten Artikels 54 der Reichsverfassung, für die, wie gesagt, in den „Materialien zur Reichsverfassung“ keine Anhaltspunkte gegeben sind. Soweit diese Frage nicht bereits im zweiten Abschnitt beantwortet worden ist<sup>294)</sup>, handelt es sich im wesentlichen um die beiden folgenden Punkte:

1. Was ist unter „natürlichen Wasserstrassen zu verstehen?
2. Was sind „besondere Anstalten, welche der Erleichterung des Verkehrs dienen“?

Zumal da zu der Zeit, auf welche der Artikel 54 der Reichsverfassung zurückgeht, noch nicht an so grossartige Regulierungswerke, wie sie heute an der Tagesordnung sind, gedacht wurde, so ist zweifellos der Gegensatz zwischen natürlichen und künstlichen Wasserstrassen vom Gesetzgeber als absoluter Gegensatz gedacht worden: natürliche Wasserstrassen sind diejenigen, welche durch die Natur gegeben sind, künstliche diejenigen, welche erst durch die Kunst des Menschen geschaffen werden. Ein Uebergang des einen Begriffs zum andern ist ausgeschlossen. Die urwüchsige Eigenschaft der Natürlichkeit vermag hier Menschenwerk nicht zu beseitigen. Jeder technische Ausbau eines Flussbettes, mag er auch noch so grossartig sein, ist daher rechtlich nicht von wesentlicher Bedeutung; ein Fluss bleibt, was er war, eine natürliche Wasserstrasse. Würde durch Eingreifen des Menschen in den Lauf eines Stromes seine Natürlichkeit aufgehoben, so sähe man zu der radikalen Konsequenz sich heute genöthigt, das Vorhandensein schiffbarer natürlicher Wasserstrassen ganz in Abrede zu stellen, was auch den Regeln juristischer Interpretation,

die stets auf logische Erhaltung im Gesetze ausgesprochener Gegensätze bedacht sein soll, nicht entsprechen würde.

Aus ähnlichen Gründen muss auch die versuchte künstliche Begriffsspaltung von der Hand gewiesen werden, nach der eine kanalisirte oder regulirte Wasserstrasse zwar für die Schiffe, die auf ihr auch vor der Regulirung bereits fahren konnten, eine natürliche bleibt, dagegen für alle anderen Fahrzeuge von grösserer Bauart zu einer künstlichen wird.

Auf allen Strömen und Flüssen können daher nicht ohne weiteres, wie auf künstlichen Wasserstrassen, Abgaben erhoben werden, sondern nur für die „Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind“. Es fragt sich also, was darunter rechtlich zu verstehen ist.

Der allgemeine Sinn der Bestimmung dürfte nicht zweifelhaft sein. Es soll, wie es im angeführten Art. 3 der revidirten Rheinschiffahrtsakte auf Grund der Bundesverfassung heisst, keine Abgabe erhoben werden, „welche sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründet“; es soll kein „einfacher Passagezoll“<sup>295)</sup> wie denselben Gedanken die Motive zum Gesetzentwurf wegen Aufhebung der Flusszölle ausdrückten, gestattet sein. Während aber für das blosse Befahren der offenen Wasserstrasse eine Abgabe nicht verlangt werden kann, sollen Abgaben zugelassen werden für Einrichtungen, deren Benutzung in etwas anderem besteht, als dem blossen Befahren der offenen natürlichen Wasserstrasse, deren Benutzung eine besondere dem Einzelnen zukommende Gegenleistung voraussetzt. Solche Einrichtungen, soweit sie der Erleichterung des Verkehrs dienen, sind die im Art. 54 genannten „besonderen Anstalten“. „Die blosse Unterhaltung der Strombauten ist aber keine besondere Anstalt“, sagt mit Recht ein Reichstagskommissionsbericht vom 13. April 1870.<sup>296)</sup>

Damit stimmt auch überein, wenn wir den Ausdruck „Anstalten“ geschichtlich weiter zurückverfolgen. Er kommt in dieser Verbindung anscheinend zum ersten Male vor in dem angeführten<sup>297)</sup> preussischen Zollgesetz vom 26. Mai 1818, in dem im § 20 erwähnt werden „die Rhein-Oktroi-Gefälle, die Elb- und Weserzölle und alle andere wohlbegründete Hebungen und Leistungen, welche zur Unterhaltung der Stromschiffahrt und Flösserei, der Kanäle, Schleusen, Brücken, Fähren, Kunststrassen, Wege, Häfen, Leuchtthürme, Seezeichen, Krahne, Waagen, Niederlagen und anderen Anstalten für die Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind“. Der Ausdruck wiederholt sich in dem ebenfalls erwähnten<sup>298)</sup>, vom 27. Mai 1829 datirten Vertrage zwischen Preussen und dem Grossherzogthum Hessen einerseits, Bayern und Württemberg andererseits, und zwar wird hier im Art. 11 zuerst gesprochen von „Kanal-, Schleusen-, Brücken-,

Fähr-, Hafen-, Waage-, Krannen- und Niederlagegebühren und Leistungen für Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind“. Von hier aus ist diese Wendung in alle Zollvereinsverträge übergegangen; in dem letzten am 8. Juli 1867 abgeschlossenen kehrt sie im Art. 25 wörtlich wieder.

Sodann findet sich der Ausdruck „Anstalten“ mit Beziehung auf das Binnenschiffahrtsabgabewesen in den beiden Reichsverfassungsentwürfen aus den Jahren 1848 und 1849; in ihnen heisst es beide Male im Art. 26: „Die Hafen-, Krahn-, Waag-, Lager-, Schleusen- und dergleichen Gebühren . . . dürfen die zur Unterhaltung derartiger Anstalten nöthigen Kosten nicht übersteigen“. <sup>299)</sup> Dazu wird in den Motiven zu dem besprochenen Entwurf des Reichs-Handelsministeriums über die Aufhebung der Flusszölle <sup>300)</sup> bemerkt: „Die Auslegung dieser Worte kann nach der schon hervorgehobenen Absicht, solche Abgaben nicht aufzuheben, welche für den Gebrauch von Anstalten oder Arbeitskräften entrichtet werden, deren Einrichtung, Unterhalt oder Anwendung besondere Kosten verursachen, im allgemeinen nicht zweifelhaft sein.“

Aus diesen Anführungen geht also hervor, dass zu den „Anstalten“ Hafenanlagen, Schleusen, Brücken, Krahne, Waagen u. s. w. zu zählen sind und überhaupt alle zur Erleichterung des Verkehrs bestimmten Einrichtungen, deren Herstellung und Unterhaltung oder Anwendung „besondere Kosten verursachen“.

Und zu dem gleichen Ergebniss scheint mir schliesslich auch eine Wortauslegung zu führen. Einmal wird man sprachlich kaum „Anstalten“ für ganz synonym mit Veranstaltungen oder Massnahmen oder Anlagen nehmen dürfen und beispielsweise in der Ausbaggerung eines Flusses oder — um eine „Benutzung“ zu ermöglichen — im vertieften Flusse selbst eine „Anstalt“ erblicken. „Anstalten“ sind vielmehr — um schliesslich zu definiren — gewisse künstliche sichtbare Vorrichtungen und Bauten an, in oder auf den Flüssen, <sup>301)</sup> die einer besonderen Benutzung fähig sind, wie z. B. Schleusen, Leinpfade, Kais, auch künstliche Durchstiche. Auch der nothwendige logische Gegensatz des allgemeinen zu der Benutzung „besonderer“ Anstalten wird nur in dem Befahren der freien Wasserstrasse erblickt werden können. Endlich würde auch das Befahren eines offenen, wenn auch technisch noch so sehr umgestalteten Flusses nicht als „Benutzung“ einer Anstalt bezeichnet werden.

Das Ergebniss würde hiernach sein, dass nach dem Art. 54 der Reichsverfassung Abgaben auf Strömen und Flüssen nicht erhoben werden dürfen für Vorrichtungen und Massnahmen, welche nur der Erhaltung, Sicherung und Besserung der natürlichen Fahrstrasse dienen, wie Anlagen von Bühnen, Parallelwerken und Grundschwellen, sowie Verwendung von

Sinkstücken, wie Beseitigung von Schiffahrtshindernissen und Baggerung, dass dagegen zu den „besonderen Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind“, zu rechnen sind:

1. Anlagen, die sich nicht auf das natürliche Flussbett beziehen, sondern ein ganz neues Flussbett schaffen, also
  - a) Durchstiche (einschliesslich des Erwerbs des Grund und Bodens),
  - b) Coupirungen, wenigstens soweit sie durch die Durchstiche bedingt werden;
2. Massnahmen, welche im Interesse des Verkehrs die freie Passirbarkeit der Wasserstrasse aufheben und besonderer Manipulationen zum Durchlass erfordern, also insbesondere Schleusen und Wehre. Diese würden auch dann hierher gehören, wenn sie nicht unmittelbar der Verkehrserleichterung, sondern vielleicht landwirthschaftlichen Zwecken dienen, wohl aber mittelbar dadurch, dass ihre Anlage eine nothwendige Begleiterscheinung einer Verkehrserleichterung ist, erst eine solche ermöglichen;
3. Massnahmen zur Förderung des Schiffahrtsbetriebes, wie Leinpfade, Kaianlagen u. s. w.

Ob es erwünscht ist, nach rein formalen Gesichtspunkten in dieser Weise die einzelnen technischen Massnahmen, die in ihrer Gesamtheit zu einem einheitlichen Plane auf jedem Flusse sich zusammenschliessen, auseinanderzureissen, steht hier nicht zur Frage, wo es sich nur darum handelt, die bestehende Rechtslage und ihre Konsequenzen darzulegen.

---

### A n m e r k u n g e n .

1) Vergl. Zeumer: Die deutschen Städtesteuern, insbesondere die städtischen Reichssteuern im 12. und 13. Jahrhundert. Leipzig 1878.

2) Waitz, Deutsche Verfassungsgeschichte, Bd. IV. S. 9 f., Bd. VIII S. 232 ff.

3) Waitz, a. O. Bd. IV S. 3 f.

4) Zeumer, a. O.

5) Peez, Die Reisen Karl's des Grossen, in Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft 1891 S. 331 ff. In der Verwirklichung „solcher annähernden Allgegenwart“ glaubt Peez den grossen Karolinger vor der Eisenbahnära, abgesehen von den Mongolenfürsten, nur mit dem Makedonier Alexander, mit Julius Caesar und mit Karl V. vergleichen zu können. Allerdings ist das Reisen wohl im wesentlichen ein Ausfluss der Naturalwirtschaft und des Mangels einer Zentralverwaltung; es ist daher für alle früheren deutschen Könige charakteristisch.

6) Schröder, Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte S. 517. Inama-Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Bd. II S. 365 f. Brauholtz, Das deutsche Reichszollwesen während der Regierung der Hohenstaufen und des Interregnums. Berliner Dissertation. 1890. S. 4.

7) Inama-Sternegg a. O. Bd. I S. 431 f.

8) Schon Falke, Geschichte des deutschen Zollwesens. Leipzig 1869. S. 123, 130, 21 erklärte es als „ursprüngliche Bedeutung der Zölle“, „als ein Entgelt und Beitrag für den Bau und Unterhalt dieser Verkehrsmittel“ zu dienen.

9) Wetzel, Das Zollrecht der deutschen Könige von den ältesten Zeiten bis zur Goldenen Bulle, Heft 43 der Untersuchungen zur deutschen Staats- und Rechtsgeschichte. Breslau 1893. S. 9, wo auch zahlreiche Quellenzitate sich finden; vergl. Brauholtz a. O. S. 3, 42 f., Waitz a. O. Bd. IV S. 29 f.

10) Sommerlad, Die Rheinzölle im Mittelalter. 1894. S. 13.

11) Brauholtz a. O. S. 47.

12) Wetzel a. O. S. 10; Brauholtz a. O. S. 5, 10, 14; Waitz a. O. Bd. IV S. 57, 62; Ulmenstein, Pragmatische Geschichte der Zölle in Teutschland und der Teutschen Reichszollgesetze. Halle. 1793. S. 25 ff.; Inama-Sternegg a. O. Bd. I S. 441, Bd. II S. 373 und andere.

13) Wetzel a. O. S. 10 Anm. 1, wo auch Urkundenbeläge zitiert sind. Später unterschied die Jurisprudenz: res promercales und res usuales.

14) Vergl. z. B. Kriele, Die Regulirung der Elbschiffahrt 1819 bis 1821. Strassburg 1894. S. 4 f.

15) Wetzel a. O. S. 20.

16) Wetzel a. O. S. 74 f., 141 f., 7 ff., 23, 28; Brauholtz a. O. S. 5 f., 8 f. und andere.

17) Inama-Sternegg a. O. Bd. I. S. 434.

18) Brauholtz a. O. S. 4.

19) Sommerlad a. O. S. 55, 60.

20) Sommerlad a. O. S. 39 ff., 112 f.

21) Turnosen sind die wegen ihrer Legirung und Handlichkeit am Rhein im Mittelalter besonders beliebten Münzen von Tours, die in der Mitte des 14. Jahrhunderts 36 Gramm Silber repräsentirten.

22) Sommerlad a. O. S. 114; vergl. Mone in der Zeitschrift für Geschichte des Oberrheins Bd. IX S. 17.

23) Lamprecht, Mittelalterliches Wirthschaftsleben Bd. II. S. 307, 348.

24) Mone a. O. S. 367; vergl. Sommerlad a. O. S. 118.

25) Sommerlad a. O. S. 79 ff.

26) Lamprecht a. O. Bd. II. S. 280 f.

27) Menzel in Picks Monatsschrift Bd. VI. S. 195 f., 284 f., 410 f.; vergl. Sommerlad a. O. S. 82.

28) Mone a. O. S. 389 Anm. 5; vergl. Sommerlad a. O. S. 107.

29) Sommerlad a. O. S. 138 ff., 113.

30) Sommerlad a. O. S. 141.

31) Georg Christian Gebauers Leben und denkwürdige Thaten Herrn Richards, erwählten Römischen Kaisers, Grafen von Kornwallis und Poitou. Leipzig 1744. 2. Buch § 117 S. 238. Zitiert u. a. bei Ulmenstein a. O. S. 92, Sommerlad a. O. S. 55.

32) Sommerlad a. O. S. 65—118. Neben den Zollverpfändungen kamen noch zahlreiche Anweisungen auf Zölle vor; sie entzogen aber nur ganz vorübergehend die Zolleinnahmen der Tasche des Königs.

33) Wetzel a. O. S. 55, 62 f.

34) Vergl. Wetzel a. O. S. 102 ff.

35) Sommerlad a. O. S. 162; Wetzel a. O. S. 85 ff.; Lamprecht, Mittelalterliches Wirthschaftsleben Bd. II. S. 278.

36) Sommerlad a. O. S. 45, wo auch die Quellen zitiert sind.

37) Selbst die Vorschriften, die Sommerlad a. O. S. 136 ff. für Köln anführt, dürften nicht ganz von dieser abschreckenden Wirkung frei gewesen sein.

38) Brauholtz a. O. S. 5, 10, 14.

39) Der Elbzolltarif für die Kaufleute von Magdeburg im Jahre 1136 lautet:

de maxima navi.	de duobus mediocribus copulatis.	de navi minori.	de navicula	de minima navi.
In Elberg:				
3 Solidi.	18 Denarii.	1 Solidus.	6 Denarii.	—
In Mellingen:				
18 Denarii.	11 Denarii.	6 Denarii.	3 Denarii.	2 Denarii.
In Tangermünde:				
6 Solidi.	3 Solidi.	4 Solidi.	1 Solidus.	4 Denarii.

(Riedel, Cod. dipl. Brandenb. I, XVI, 1,  
abgedruckt bei Brauholtz a. O. S. 52.)

40) Brauholtz a. O. S. 47 ff.

41) Vergl. z. B. Sommerlad a. O. S. 36 ff.

42) Schröder, Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte. Vergl. ferner Rachfahl, Deutsche Geschichte vom wirtschaftlichen Standpunkt, Lamprecht, Preussische Jahrbücher, Januar 1896.

43) Mittelalterliches Wirtschaftsleben Bd. II 271 ff.

44) Wetzels, a. O. S. 44 ff., 55 ff. Schröder a. O. S. 511 Anm. 58.

45) Wetzels, a. O. S. 137 ff.

46) Schmoller, Die Epochen der preussischen Finanzpolitik, Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. Bd I. 1877 S. 64. Vergl. auch Schmoller, Umriss und Untersuchungen. Leipzig 1898. S. 104—246.

47) Schmoller, Die Handelssperre zwischen Brandenburg und Pommern im Jahre 1562, in der Zeitschrift für preussische Geschichte und Landeskunde 1882; vergl. auch Schmoller, Umriss und Untersuchungen S. 61—103.

48) Riedel: Codex diplomaticus brandenburgensis, Bd. II 5, 18. Dazu J. J. Moser: Von der Landeshoheit in Steuersachen. Frankfurt und Leipzig 1773 S. 733.

49) Dieser Gesichtspunkt wiederholt sich beispielsweise in allen gegen die Oderschiffahrt gerichteten Eingaben und Denkschriften; vergl. Schmoller, Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs des Grossen und Preussens überhaupt von 1680—1786, III. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft des Deutschen Reichs. 1884 S. 369.

50) Schmoller, Handelssperre zwischen Brandenburg und Pommern im Jahre 1562 a. O.

51) In seinem „Politischen Diskurs von den eigentlichen Ursachen des Auf- und Abnehmens der Städte, Länder und Republiken“ Bd. II. S. 1538.

52) Schmoller, Studien u. s. w. III. a. O. 1884 S. 9.

53) Schmoller a. O. S. 346.

54) Toeche-Mittler, Der Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin-Hamburger Flussschiffahrt. Zwei Beiträge zur preussischen Strompolitik des 17. und 18. Jahrhunderts. Leipzig 1891. S. 3.

<sup>55)</sup> Klöden, Beiträge zur Geschichte des Oderhandels, 8 Programme. Berlin 1845—1852. V 9; Naudé, Deutsche städtische Getreidehandelspolitik mit besonderer Berücksichtigung Stettins und Hamburgs. Leipzig 1889. S. 45; Toeche-Mittler a. O. S. 11; a. A. Schmoller, Studien u. s. w. VI. a. O. 1884. S. 1023.

<sup>56)</sup> Klöden a. O. V. S. 3 bemerkt sehr richtig: „Fast erscheint es unbegreiflich, wie diese Eröffnung so viele Schwierigkeiten machen konnte, denn die Elbe war schiffbar und legte der Schifffahrt durch Verbauung lange nicht so viele Hindernisse in den Weg als die Oder.“ — Vergl. Schmoller, Studien u. s. w. V a. O. 1884 S. 1041.

<sup>57)</sup> Toeche-Mittler a. O. S. 17.

<sup>58)</sup> Vergl. zum Folgenden Schmoller, Studien u. s. w. VII. a. O. 1884 S. 1054 bis 1058.

<sup>59)</sup> Schmoller a. O. S. 1057.

<sup>60)</sup> Naudé a. O. S. 54.

<sup>61)</sup> Kriele a. O. S. 6. Vergl. die Aufzählung dieser 48 Zölle ebenda S. 124.

<sup>62)</sup> Schmoller, Studien u. s. w. VII. a. O. 1884 S. 1058 f. Vergl. auch Naudé a. O. S. 54 f.

<sup>63)</sup> Pütter, Geist des Westfälischen Friedens. Göttingen 1795. S. 472 ff.

<sup>64)</sup> Allerdings dürfte auch der politische Gesichtspunkt mitgewirkt haben, die Angliederung Magdeburgs an die Brandenburgischen Stammlande nicht durch eine Förderung der Elbbeziehungen der alten Handelsstadt zu erschweren.

<sup>65)</sup> Schmoller, Studien u. s. w. VII a. O. 1884 S. 1053 f., X. a. O. 1886. S. 686.

<sup>66)</sup> Wissel, Versuche einer Abhandlung de iure vectigali oder von den Zöllen, in Sonderheit auf den schiffbaren Strömen in Deutschland. Celle 1771. S. 103.

<sup>67)</sup> Schmoller, Studien u. s. w. X. a. O. 1886 S. 699; VII a. O. 1884 S. 1053 1071, 1035 f.; II a. O. 1884 S. 355; XI a. O. 1887 S. 22; Kriele, a. O. S. 6 ff. und S. 121.

<sup>68)</sup> Toeche-Mittler a. O. S. 28.

<sup>69)</sup> Toeche-Mittler a. O. S. 29, 33.

<sup>70)</sup> Mylius, Corpus constitutionum Marchicarum Bd. V. II. Abth. Sp. 5.

<sup>71)</sup> Schmoller, Studien u. s. w. III a. O. 1884 S. 360.

<sup>72)</sup> v. Beguelin, Historisch-kritische Darstellung der Akzise- und Zollverfassung in den preussischen Staaten. Berlin 1797. S. 227 vgl. auch S. 293.

<sup>73)</sup> Schmoller, Studien u. s. w. IV a. O. 1884. S. 399.

<sup>74)</sup> Nachrichten über die Ströme des preussischen Staats. No. 7: Der Oderstrom, in der Zeitschrift für Bauwesen 1864 Sp. 367—386; auch Schmoller, Studien u. s. w. IV. a. O. 1884 S. 403.

<sup>75)</sup> Schmoller a. O. S. 398.

<sup>76)</sup> Mylius a. O. IV Sp. 49—102.

<sup>77)</sup> Mylius a. O. IV Sp. 395—450.

<sup>78)</sup> Schmoller a. O. S. 399.

- 79) Mylius a. O. Sp. 451–456.
- 80) Schmoller a. O. S. 411.
- 81) Brandenburg, Handbuch zur praktischen Kenntniss des Zollwesens, der Zollverfassung und der Zollgesetze von der Kurmark Brandenburg. Berlin 1800. S. 238, S. 147 f., S. LXXIX.
- 82) Damus, Die Stadt Danzig gegenüber der Politik Friedrichs des Grossen und Friedrich Wilhelms II. in der Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins, Bd. XX 1887 S. 87.
- 83) Zitiert bei Schmoller Studien u. s. w. III. a. O. 1884 S. 361.
- 84) Diesen Tarif, dessen Existenz aus einer bei Mylius publizirten Kgl. Deklaration vom 28. Februar 1778 hervorgeht, habe ich nicht auffinden können. Vgl. Baczko, Handbuch der Geschichte und Erdbeschreibung Preussens. Dessau und Leipzig 1784. S. 460.
- 85) Damus a. O. S. 69.
- 86) Damus a. O. S. 87.
- 87) Vergl. u. A. Recueil des déductions, manifestes, declarations, traités . . . par le ministre d'état Comte de Hertzberg. Berlin vol. I.; auch Damus a. O. S. 103–139.
- 88) Hirschfeld, Die Weichsel. Zeitschrift des preussischen statistischen Bureaus. 1864. S. 247.
- 89) Roscius, Westpreussen von 1772 bis 1827. Marienwerder. 1828. S. 264.
- 90) Hirschfeld a. O.
- 91) Mylius a. O. IV. Continuatio Sp. 211 ff.
- 92) Mylius a. O. IV. Sekt. 1. Sp. 115–154.
- 93) Mylius a. O. Sp. 275–306.
- 94) Brandenburg a. O. S. LXXX.
- 95) Toeche-Mittler a. O. S. 43.
- 96) Riedel a. O. S. 9.
- 97) Klöden a. O. V S. 14–16; Schmoller, Studien u. s. w. IV a. O. 1884. S. 353.
- 98) Falke a. O. S. 240.
- 99) Der Tarif ist abgedruckt bei Mylius a. O. IV Sp. 194–232, zum kleinsten Theil auch bei Toeche-Mittler a. O. S. 44 f.
- 100) Toeche-Mittler a. O. S. 42.
- 101) Zitiert bei Schmoller, Studien u. s. w. X a. O. 1886. S. 688.
- 102) Schmoller, Studien u. s. w. X a. O. 1886. S. 688–690.
- 103) Denkschrift über die Ströme. Berlin 1877. S. 39.
- 104) Centralblatt der Bauverwaltung vom 17. Juni 1896.
- 105) Brandenburg, a. O. S. XXXX.
- 106) Vergl. Brandenburg a. O. S. LXXIX f. S. 147 f., 174 f.
- 107) Mylius a. O. III. Continuatio Sp. 203–282.

- 108) Garbe, Der Bromberger Kanal. Bromberg 1874 S. 15.
- 109) Garbe a. O. S. 23.
- 110) Graf Lippe-Weissenfeld, Westpreussen unter Friedrich dem Grossen. Thorn 1866.
- 111) Garbe a. O. S. 46.
- 112) Garbe a. O. S. 23.
- 113) Förster, Ausführliches Handbuch der Geschichte, Geographie und Statistik des preussischen Reiches, Bd. I. Berlin 1820 S. 115.
- 114) Vergl. Falke a. O. S. 340.
- 115) Weber, Der deutsche Zollverein. Leipzig 1871 S. 2.
- 116) Abgedruckt bei Dieterici, Zur Geschichte der Steuerreform in Preussen von 1810—1820, Berlin 1875 S. 65 ff.
- 117) Treitschke, Die Anfänge des deutschen Zollvereins. Preussische Jahrbücher, Bd. XXX. 1872 S. 403.
- 118) Dieterici a. O. S. 67.
- 119) Abgedruckt bei Dieterici a. O. S. 13.
- 120) Derartige Urtheile von Zeitgenossen machen es verständlicher, dass Weber a. O. S. 2 zu dem Urtheil gelangen konnte, dass die zu Anfang des Jahrhunderts bestehende Zollorganisation „eigenthümlicher und toller gar nicht gedacht werden konnte.“
- 121) Treitschke, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, Bd. II S. 214.
- 122) Brandenburg a. O. S. XXIV.
- 123) Treitschke, Die Anfänge des deutschen Zollvereins a. O. S. 404.
- 124) In den Provinzen Preussen gab es „keine Binnen- oder Landzölle.“
- 125) Noch interessanter ist vielleicht ein vom 26. August 1799 datirtes Schreiben an den Geheimen Oberaccise- und Zollrath v. Heydebreck in Stettin, der in einer Eingabe vom 16. August 1799 die Aufhebung der Landzölle empfohlen hatte. In ihm heisst es: „Es ist allerdings Unsere Idee den Landzoll in dortiger Provinz, exkl. an der Mecklenburgischen und Schwedisch-Pommerschen Grenze, zum Soulagement des Landmanns, des Kaufmanns und der Fuhrleute gänzlich aufzuheben, auch sind wir nicht abgeneigt, zu gleicher Zeit die Handlungsaccise von Vieh und anderen inländischen Produkten, dem Holze ausgenommen, ebenfalls zu erlassen.“

Die wahren Finanzprinzipia gehen dahin, dass um die Industrie zu beleben und die innere Circulation zu befördern, aller Verkehr, Tausch und Handel der Produkte und Fabrikate so sehr als möglich von Seiten des Staats erleichtert werde, und demungeachtet ist die Handlungsaccise, die so oft erhoben wird, als ein neuer Handel geschlossen wird, eine wirkliche Poen auf den Handel, ebenso wie der Zoll eine Erschwerung des Transports eines Produkts oder Fabrikats von einem Ort zum andern. Desgleichen auf der inneren Circulation und Communication unter den Bewohnern eines und desselben Staats haftende Abgaben müssen natürlich die Industrie lähmen und den Menschen von jedem Versuche abhalten, sein Verkehr über die Grenzen der unentbehrlichen Bedürfnisse auszudehnen. Ausser diesem zuerst in die Augen fallenden Gesichtspunkte giebt es noch Gründe,

die nicht minder wichtig sind, alles zu thun, um diese aus den älteren Zeiten herstammende Zollerhebung aufzuheben. Hierzu gehört z. B. der Aufenthalt, der durch die öftere Berichtigung der Zölle dem Landmann, dessen Zeit seiner Familie sowohl als dem Staate wichtig ist, verursacht wird. Ferner beweisen einige hundert bloss in Pommern schwebende Zollprozesse, wie gross die Abneigung des Unterthanen gegen diese Abgabe ist, und müssen daher sowohl seine Moralität als auch seine häuslichen Umstände darunter leiden. Wenn man nun endlich noch erwägt, dass bei dieser Abgabe der Unterthan ungleich mehr entrichtet, als zur kgl. Kasse fliesst, weil die *fraix de regie* einen Theil absorbieren . . . so wird man sich wohl leicht überzeugen, dass durch die intendierte Aufhebung quästionierter Abgaben und Wahl zweckmässiger Surrogate dem Unterthanen nicht bloss in der Art der Entrichtung, sondern auch in Rücksicht der Quantität der Abgabe Erleichterung verschaffet werden kann. Auch muss nicht ausser Acht gelassen werden, dass der Zoll vom innern Verkehr dadurch vorzüglich zu den nachtheiligsten Abgaben gehört, dass nur eine Klasse von Menschen ihn entrichtet . . . Wenn nun aber der Edelmann, der keinen Zoll entrichtet, seine Produkte um den Betrag des Zolles wohlfeiler verkaufen kann als der Bauer, so ist letzterer genöthigt, um Preis zu halten den Zoll *ex propriis* zu erlegen, und kann ihn nicht auf die Waare schlagen; ist er nun in dem Falle, dass er nur so viel gowinnt, als er zur Unterhaltung seiner Wirthschaft und seiner Familie nöthig hat, so muss er darauf den Zoll schlagen, folglich mit der Zeit zu Grunde gehen“ . . .

<sup>126)</sup> Vergl. Lexis im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. II S. 641.

<sup>127)</sup> Abgedruckt bei Dieterici a. O. S. 64.

<sup>128)</sup> Preussische Gesetz-Sammlung 1816 S. 193—199.

<sup>129)</sup> Die Oder wurde so zwar von Zöllen fast ganz befreit, doch wurde auf ihr, wenigstens von fremden Waaren, der Durchfuhrzoll erhoben, der ungefähr die Höhe des für Preussen ermittelten gleichzeitigen Elbzollsatzes hatte. Vergl. Kriele, a. O. S. 62 ff.

<sup>130)</sup> Vergl. Schmoller, Das preussische Handels- und Zollgesetz vom 26. Mai 1818 im Zusammenhang mit der Geschichte der Zeit, ihrer Kämpfe und Ideen, in der Beilage der Allgemeinen Zeitung vom 8., 9. und 10. August 1898, No. 175—177.

<sup>131)</sup> Als der Entwurf der Verordnung über die Kommunikationsabgaben vom 16. Juni 1838 (vergl. S. 63 f.) im Staatsministerium am 3. Januar 1837 berathen wurde, wurde laut Protokoll einstimmig hervorgehoben: „wenn die Abgabe . . . mit den Kosten der Anlage ganz ausser Verhältniss steht, so nähert sie sich einer Zollerhebung, welche nach dem Gesetze vom Jahre 1818 nicht stattfinden soll.“

<sup>132)</sup> Treitschke, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, Bd. II. S. 214.

<sup>133)</sup> Treitschke a. O. S. 219 f.

<sup>134)</sup> Nach dem Zollvereinsvertrag mit Sachsen vom 30. März 1833 (Art. 13) war es „ohne Unterschied, ob die Erhebung für Rechnung des Staats oder eines Privatberechtigten, namentlich einer Kommune geschieht.“ Ebenso z. B. die Preuss. Verordnung v. 16. Juni 1838, vergl. S. 63 f.

<sup>135)</sup> Preussische Gesetz-Sammlung 1828 S. 50—60.

<sup>136)</sup> Preussische Gesetz-Sammlung 1829 S. 53—62.

137) Verträge und Verhandlungen über die Bildung und Ausführung des deutschen Zoll- und Handelsvereins. Berlin 1845 I. S 1 ff.

138) Im Zollvereinsvertrage vom 12. Mai 1835 erhielt der Art. 17 noch den Schlusszusatz: „im gleichen ohne Rücksicht auf die Bestimmung der Waaren erhoben werden.“

139) Verträge u. s. w. Bd. I. S. 25. Bei den Zollvereinsverträgen war bis zum Jahre 1865 die Eintheilung des Stoffes in offenen Vertrag, Separat-Artikel und Schlussprotokoll üblich. „Diese Eintheilung, entstanden zu einer Zeit, wo das innere Staatsrecht der Vereinsstaaten zu einer scharfen Sonderung zwischen Gesetz und Verwaltungsvorschrift keinen dringenden Anlass gab, und auf einen Stoff angewendet, welcher in dem Verhältniss der Vereinsstaaten zu einander rechtliche Unterschiede nicht darbot, beruhte in der Hauptsache auf der Vorstellung, welche in den dreissiger und vierziger Jahren über das Mass herrschte, mit welchem dem Publikum die Kenntniss von Staatsverträgen zuzumessen sei.“ Die Bestimmungen in allen drei verschiedenen Formen bildeten ein einheitliches Vertragsrecht des Zollvereins; nur staatsrechtlich bestand der Unterschied, dass die in den offenen Verträgen getroffenen Bestimmungen, weil sie in den Vereinsstaaten wie die Gesetze verkündet wurden, legislativen Charakter trugen, während die Bestimmungen der Separatartikel und des Schlussprotokolls mangels einer Verkündung nur reglementärer und administrativer Art waren. Vergl. Delbrück, Der Artikel 40 der Reichsverfassung. Berlin 1881.

140) Schlussprotokoll zum Zollanschlussvertrag Badens vom 12. Mai 1835. a. O. II. S. 44.

141) In der angeführten Publikation wird auf Art. 15 verwiesen.

142) Schlussprotokoll zum Vertrage vom 12. Mai 1835. Verträge u. s. w. Bd. II. S. 44.

143) Verträge u. s. w. Bd. V. S. 43 ff.

144) Verträge u. s. w. Bd. V. S. 82 ff.

145) In seiner Schrift „Der Artikel 40 der Reichsverfassung“ (Berlin 1881) S. 88 sagt Delbrück: „Die Abänderung, welche diese Bestimmung (Art. 17 des Zollvereinsvertrages vom 12. Mai 1835) in dem vorstehenden Artikel (Art. 25 des Vertrages vom 8. Juli 1867) erfahren hat, beruhte lediglich in der Absicht, dieselbe mit der entsprechenden Bestimmung des Art. 54 Abs. 4 der Verfassung des Norddeutschen Bundes, jetzt der Reichsverfassung, in Einklang zu bringen. Der Schwerpunkt der Aenderung liegt darin, dass die Höhe der Abgaben für die Benutzung von Kanälen, welche nicht Staatseigenthum sind, einer Beschränkung nicht mehr unterworfen ist.“

146) Dem amtlichen Verfassungsentwurf ist keine Begründung beigegeben und auch in den Verhandlungen über den Entwurf in dem konstituierenden Reichstage vom Jahre 1867 ist die Bedeutung des Art. 54 (Art. 51 des Entwurfes) von keiner Seite beleuchtet worden.

147) Preussische Gesetz-Sammlung 1838 S. 353—357.

148) Kabinettsordre vom 31. März 1837 an das Staatsministerium.

149) So hiess es in einem Verfügungsentwurf vom Januar 1836, der nicht gezeichnet wurde, da man das Zustandekommen der Verordnung über die Kommunikationsabgaben abwarten wollte.

<sup>150)</sup> Es lässt sich nicht leugnen, dass die im Vorstehenden versuchte Interpretation wenigstens hinsichtlich der in den Zollvereinsverträgen üblichen Formulierung der schlagenden Beweise etwas entbehrt. Es drängt sich daher die Frage auf, welche andere Bedeutung man ihr innerhalb des Rahmens der dargelegten, die Akten beherrschenden Gesamtauffassung geben könnte. Man könnte da an die Auslegung denken, dass durch die Hinzufügung des Wortes „gewöhnlich“ die Aufbringung durch Verkehrsabgaben für diejenigen Ausgaben ausgeschlossen werden sollte, die unter dem Gesichtspunkt des Verkehrs „aussergewöhnlich“ sind, d. h. anderen Zwecken, als Verkehrszwecken, dienen. So dürften — um nur ein Beispiel zu wählen — in Verbindung mit einem Kanalbau oder einer Flusskanalisation vorgenommenen Meliorationsanlagen nicht durch eine unter Art 17 (später 25) der Zollvereinsverträge fallende Abgabe unterhalten und verzinst werden, da sonst wiederum durch eine Hinterthür die Möglichkeit einer fiskalischen Ausbeutung sich einstellen würde. Vielleicht hat man auch bei dem Ausdruck „gewöhnliche Herstellungs- und Unterhaltungskosten“ an „gewöhnliche“ d. h. landesübliche Verzinsung gedacht; vergl. auf S. 70 die Fassung der analogen Bestimmung im preussisch-österreichischen Handelsvertrage vom 19. Februar 1853 Art. 15.

<sup>151)</sup> Es muss auf diese Entwicklung hier eingegangen werden, da Kurs a. O. S. 689 f. aus ihr vielerlei Argumente gegen die hier vertretene Ansicht entnehmen zu können glaubt.

<sup>152)</sup> Dem Ausdruck „Unterhaltungskosten“ wurde früher eine weitere Bedeutung beigelegt. So wurde beispielsweise im Artikel 3 des im Reichshandelsministerium im Jahre 1848 ausgearbeiteten Entwurfes eines „deutschen Flussschiffahrtsgesetzes“ auch nur von „Unterhaltungskosten“ gesprochen, doch ausdrücklich im Gesetze selbst hinzugefügt: „die zur Verzinsung und Abtragung des Anlagekapitals erforderlichen Beträge gehören zu den Unterhaltungskosten.“

<sup>153)</sup> Dass die Motive des Gesetzes vom 9. Juli 1886 keine solche Erörterung enthielten, beweist deshalb auch mehr für, als — wie Kurs (Schiffahrtsstrassen im Deutschen Reich, ihre bisherige und zukünftige Entwicklung und ihre gegenwärtige wirtschaftliche und finanzielle Ausnutzung. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 1895. Bd. 65. S. 690) meint — gegen die Gesetzmässigkeit der Erhöhung.

<sup>154)</sup> So war — um nur das bekannteste Beispiel anzuführen — die Schelde seit dem Westfälischen Frieden bis zum Pariser Frieden vom Jahre 1814 auf der Strecke von Saftingen bis zum Meer überhaupt gesperrt.

<sup>155)</sup> Vgl. Anm.

<sup>156)</sup> Art. 12: *Libera sint in universum, inter utriusque Rheni ripae et provinciarum utrumque adjacentium incolas, commercia et commeatus.*

<sup>157)</sup> Ryswijker Frieden. Art. 18: *Fluminis (Rheni) autem navigatio aliusve usus utriusque partis subditis, aut, qui alias illuc commere, navigare aut merces transvehere volunt, aequae patebit.*

<sup>158)</sup> Frieden von Baden. Art. 6, welcher wörtlich übereinstimmt mit der zitierten Bestimmung des Ryswijker Friedens.

<sup>159)</sup> Vgl. die S. 78 zitierte Stelle aus dem Art. 39 desselben.

<sup>160)</sup> Nach Art. 2 der Rheinoktroikonvention vom Jahre 1804 soll der Rhein „allezeit in Beziehung auf die Schifffahrt und Handlung als ein zwischen beiden Reichen (Deutsches Reich und Frankreich) gemeinschaftlicher Fluss angesehen werden“.

<sup>161)</sup> Que le cours des fleuves est la propriété commune et inaliénable d toutes les contrées arrosées par les eaux; qu'une Nation ne saurait, sans injustice prétendre en droit d'occuper exclusivement le canal d'une rivière et d'empêcher que les peuples voisins, qui bordent les rivages supérieurs, ne jouissent du même avantage; qu'un tel droit est un rest des servitudes féodales, ou du moins un monopole odieux, qui n'a pu être établi que par la force, ni consenti, que par l'impuissance; qu'il est conséquemment révoicable dans tous les moments et malgré toutes les Conventions, parceque la nature ne reconnaît pas plus de peuples que d'individus privilégiés, et que les droits de l'homme sont à jamais imprescriptibles.

<sup>162)</sup> Haager Friedensvertrag vom 16. Mai 1795. Art. 18: La navigation du Rhin, de la Meuse, de l'Escaut, du Hondt et de toutes leurs branches jusqu'à la mer, sera libre aux deux nations française et Batave; les vaisseaux français et des Provinces-Unies y seront indistinctement reçus et aux mêmes conditions.

<sup>163)</sup> In Nordamerika war derselbe Grundsatz auch bereits 1763—1814 — bis er ein nationaler Fluss wurde — auf dem Mississippi anerkannt.

<sup>164)</sup> J. E. F. Danz, Die Oberherrschaft über den Rhein und die Freiheit der Rheinschifffahrt nach Grundsätzen des deutschen Staatsrechts. Frankfurt a. M. 1792.

<sup>165)</sup> Vgl. Martens im *Annuaire de l'Institut de droit international* Bd. VIII 1886 S. 277; Caratheodory, *Das Stromgebietsrecht und die internationale Flussschifffahrt*, in *Holtzendorff Handbuch des Völkerrechts* Bd. II S. 293; die *Elbzölle, Aktenstücke und Nachweise 1814—1859* S. 368 ff.

<sup>166)</sup> Hugo Grotius, *De iure belli ac pacis* Lib. II cap. II hat diesen später oft missachteten Unterschied bereits klar erkannt und ausgesprochen. Er sagt: § XIII: Sic et terrae et flumina et si qua pars maris in proprietatem populi alicuius venit, patere debet his qui transita opus habent ad causas iustas.

§ XIV: Sed quaeritur, an ita transeuntibus mercibus, terra aut omne aut parte maris quae terrae accessio dici possit, vectigalia imponi possint ab eo qui in terra imperium habet. Certe quaecunque onera ad illas merces nullum habent respectum, ea mercibus istis imponi nulla aequitas patitur . . . Sed si aut ad praestandam securitatem mercibus, aut inter cetera etiam ob hoc onera sustinentur, ad ea compensanda vectigal aliquod imponi mercibus potest, dum modus causae non excedatur. Inde enim pendet justitia; ut tributis ita et vectigalis.

<sup>167)</sup> Das hat zu vielfachen Verwechslungen Anlass gegeben und giebt ihn noch heute; diese Verwechslungen haben viel dazu beigetragen, in der öffentlichen Meinung einen Schimmer der allgemeinen Anerkennung, deren sich jene Rechtsforderung der Freiheit der Flussschifffahrt in der Wissenschaft und fast gleichermassen in der Praxis erfreut, auch auf die wirtschaftliche Forderung der Abgabefreiheit zu verbreiten.

<sup>168)</sup> Vgl. *Posselt's Europäische Analen*, Jahrgang 1798, Bd. 3. Die Note vom 14. Mai 1798 ist auch abgedruckt in der angeführten Publikation „*Die Elbzölle*“ S. XVIII.

169) Die „Declaration de la part de la France“ lautet: que tous les péages du Rhin, perçus soit à la droite, soit à la gauche du fleuve, devront être supprimés sans pouvoir être rétablis, sous quelque denomination que ce soit, sauf les droits de douane. Vgl. Protokoll der ausserordentlichen Reichsdeputation zu Regensburg. Regensburg 1803. Martens, a. a. O. VII. S. 500.

170) Friede von Campoformio vom 17. Oktober 1797 Art. II: La navigation de la partie des rivières et canaux, servant de limite entre les possessions de S. M. l'Empereur, Roi de Hongrie et de Bohême et celles de la Republique Cisalpine sera libre, sans que l'une ni l'autre puissance puisse y établir aucun péage ou tenir aucun bâtiment armé en guerre. Dasselbe wiederholte insbesondere für die Etsch der Art. 14. des Friedens von Luneville vom 9. Februar 1801.

171) Tilsiter Friede vom 7. Juli 1807 Art. 8: S. M. le roi de Prusse et S. M. le roi de Saxe, et la ville de Dantzic ne pourront empêcher par aucun prohibition, in entrave par l'établissement d'aucun péage, droit ou impôt de quelque nature qu'il puisse être, la navigation de la Vistule.

172) J. F. Ockhart, Geschichtliche Darstellung der frühern und spätern Gesetzgebung über Zölle und Handelsschiffahrt des Rheins. Mainz 1818 S. 37 ff.

173) Eichhoff, Pragmatisch-geschichtliche Darstellung der Verhandlungen und Beschlüsse des Kongress-Komitees für die Freiheit der Flüsse, sowie der Berathungen der im Gefolge jener Beschlüsse in Mainz niedergesetzten Central-Kommission. Mainz 1819. S. 103.

174) Allerdings beschränkte sich diese Reform auf die Rheinstrecke zwischen der holländischen und schweizerischen Grenze und, solange dieses der Fall war, hatte Schirges (Der Rheinstrom. Mainz 1857. S. 69) nicht Unrecht, wenn er die Konvention „einen Hammer ohne Stiel“ nannte. Im Jahre 1811 erfolgte jedoch die Ausdehnung der Konvention auf die holländische Rheinstrecke; doch wurde sie mit dem Sturze Napoleons bereits wieder wirkungslos, indem Holland alsbald die alten Belästigungen von neuem einführte. Vgl. Eichhoff, a. O. S. 2—4.

175) Der englische Bevollmächtigte Lord Clancarty hatte in der siebenten am 3. März 1815 abgehaltenen Konferenz des Wiener Kongresses die Bestimmung vorgeschlagen, „que ces droits ne pourraient être considérés comme une source de revenu direct.“ Die übrigen Kongressmitglieder stimmten jedoch sämtlich diesem Vorschlage nicht zu; insbesondere Humboldt hob hervor, „que cette stipulation était trop précise, pour que les puissances veuillent se lier ainsi les mains.“ Da man so einstimmig im Hinblick auf die Finanzlage verschiedener deutscher Bundesstaaten gegen eine das Gebührenprinzip anerkennende Bestimmung sich aussprach, so zog Lord Clancarty sein Amendement vor der Abstimmung zurück. Klübers Akten der Wiener Kongresses. Erlangen 1815. Bd. III. Vgl. Caratheodory a. O. S. 314 Anm. 2.

176) Wegen ihrer Wichtigkeit mögen die betreffenden Artikel der Schlussakte des Wiener Kongresses vom 9. Juni 1815 hier in ihrem Wortlaut wiedergegeben werden.

Artikel 108. Les Puissances dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière, navigable, s'engagent à régler, d'un commun accord, tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront à cet effet des commissaires, qui se réuniront au plus tard

six mois après la fin du congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes établis dans les articles suivants.

Artikel 109. La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elle devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne; bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations.

Artikel 110. Le system qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra aussi, à moins que les circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements et confluens, qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents états.

Artikel 111. Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable, et assez indépendante de la qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits, qui, en aucun cas, ne pourront excéder ceux existants actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guère d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximation.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des états riverains, ne la navigation grévée d'autres droits quelconques, outre ceux fixés dans le règlement.

Artikel 112. Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement, et il ne pourra s'y faire en suite aucun chargement que d'un commun accord, à moins qu'un des états riverains en voulût diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

Artikel 113. Chaque état riverains se chargera de l'entretien des chemins de hallage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière pour en faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les états riverains devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux rives appartiennent à différents gouvernements.

Artikel 115. Les douanes des états riverains n'auront rien commun avec les droits de navigation . . . . .

Artikel 117. Les règlements particuliers relatifs à la navigation du Rhin, du Neckar, du Main, de la Moselle, de la Meuse, et de l'Escaut tels qu'ils se trouvent joints au présent acte, auront la même force et valeur que s'ils y avaient été textuellement insérés.

<sup>178)</sup> Vgl. Anm. 175.

<sup>179)</sup> Dieser Entwurf ist abgedruckt in der *Revue de droit international et de législation comparée* XIX S. 171. ff.

<sup>180)</sup> Denselben Inhalt hatte der andere von Engelhardt dem Institut unterbreitete Entwurf (abgedruckt a. O. S. 253 ff.); in ihm lauten die betreffenden Artikel:

Artikel 6. Les fleuves internationaux sont ouverts de droit à la navigation et au commerce universels.

Artikel 10. Les droits de navigation, là où l'on jugera devoir en établir, auront uniquement pour but de couvrir les dépenses communes faites dans l'intérêt de la navigation, c'est-à-dire, d'une part, les dépenses afférentes aux travaux obligatoires mentionnés dans l'article 9 ci-dessus (les ouvrages de correction et d'entretien de la voie navigable qui leur paraîtront nécessaires dans l'intérêt général) et, d'autre part, les dépenses destinées à subvenir au traitement du personnel et aux frais des établissements dépendents du service commun de la navigation. —

Aehnliche Ansichten wiederholen sich in den meisten Völkerrechts-Lehrbüchern. Caratheodory a. O. spricht beispielsweise von dem „Grundsatz“, „dass jede Abgabe von der Schifffahrt ihren Grund in der Leistung irgendwelchen Dienstes haben muss“ (S. 340) und von dem „Verbot jeder lediglich die Schifffahrt an sich treffenden Abgabe“ (S. 330); ebenso sagt Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts. Stuttgart 1889. S. 150: „Ueberhaupt sind Gebühren, welche die bloße Beschiffung des Flusses belasten würden, vollständig ausgeschlossen.“

<sup>181)</sup> Eichhoff, a. O. S. 5.

<sup>182)</sup> Ob dieses Gesetz ausgeführt worden ist, ist fraglich. Vgl. Kriele, a. O. Anm. 28.

<sup>183)</sup> Da die Wiener Kongressakte (Art. 112) das Rheinktroi nach der Konvention vom Jahre 1804 ausdrücklich zur „norme approximative“ erklärte, so geht auch daraus hervor, dass die oft wiederholte Behauptung, die Wiener Kongressakte habe das Gebührenprinzip bereits aufgestellt, nicht haltbar ist. Eine solche Behauptung in mehr oder minder präziser Form findet sich z. B. in der Publikation „die Elbzölle“. Aktenstücke und Nachweise 1814—1859“ (Leipzig 1860) S. XXVIII, XLIX, auch in dem Berichte der vereinigten Kommissionen des Preussischen Abgeordnetenhauses für Finanzen und Zölle und für Handel und Gewerbe vom 30. März 1859 (No. 126 der Drucksachen), sowie in dem ferneren Bericht derselben Kommissionen vom 1. Mai 1860 (No. 208 der Drucksachen). In dem letzteren wird beispielsweise ausgeführt, dass die Zölle „nach den Artikeln 108—116 des Wiener Vertrages nie als eine Quelle von Einnahmen haben benutzt werden sollen, sondern lediglich zur Bestreitung von wirklich verwendeten Kosten für Verbesserungen und Instandhaltung der Wasserstrasse, der Leinpfade und zur Besoldung der nöthigen Beamten“. Aehnlich wird in dem Bericht des Abgeordnetenhauses vom 30. April 1863 (No. 135 der Drucksachen), gesagt, „dass eine Belastung der Schifffahrt für fremde finanzielle Zwecke unter allen Umständen eine konventionswidrige Erschwerung der Schifffahrt bildet“.

<sup>184)</sup> Dazu kommt eine Erklärung aus der Entstehungsgeschichte des Artikels. Vgl. Adam Christ. Gaspari: Der Deputations-Rezess. Hamburg 1803. II. Theil. S. 286 ff.

185) Gaspari a. O.

186) Vgl. über die Entwicklung des Rheinzolls, auch Eckert, Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert (Leipzig 1900), ein Buch, das leider bei der vorliegenden Arbeit nicht mehr benutzt werden konnte.

187) Diese Zollstellen waren die folgenden gewesen: 1. Diersheim, 2. Hügelsheim, 3. Neuburg, 4. Schröck, 5. Germersheim, 6. Philippsburg, 7. Mannheim, 8. Gernsheim, 9. Oppenheim, 10. Mainz, 11. Bingen, 12. Bacharach, 13. Caub, 14. St. Goar, 15. Oberlahnstein, 16. Koblenz, 17. Andernach, 18. Leutersdorf, 19. Linz, 20. Bonn, 21. Köln, 22. Zons, 23. Düsseldorf, 24. Kaiserswerth, 25. und 26. Uerdingen, wo zwei Bureaus waren, 27. Ruhrort, 28. Orsoy, 29. Rees, 30. Emmerich, 31. Lobith. Von diesen Zollstellen waren 14 auf dem linken und 17 auf dem rechten Rheinufer. Vgl. Ockhart a. O. S. 280.

188) Nach Art. 107 der Konvention ist ein Gulden so viel wie 2 Fres. und 17,8 Cent. und ein Kreuzer so viel wie 3,63 Cent.

189) Kalmeisteine, Mühlsteine, Marmor und andere Steine zu Zimmerböden, Salz, Gusseisen, Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hirse, Bohnen, Erbsen und andere Gemüsesamen, Mehl, Grützen, Lohrinden, Pech, Schiffstheer und unausgelaugte Asche.

190) Gyps, Kalk, Backsteine, Dachziegel, viereckige Backsteine, Mörtel, Schiefersteine, gemeine Töpferwaaren, Erd- und Steinkohlen, Torf, Brennholz, Reisig-, Holz- und Torfkohlen, Metallerze, Alaunsteine und Vitriolsteine.

191) Töpfererde, Walker- und Pfeifererde, Bausteine, Sand, Kies, Pflastersteine, Düngung allerlei Art, Mergel, ausgelaugte Asche, Stroh, Stoppeln, Heu, Faschinen, Milch, Butter, Eier, Geflügel, Obst, frische Gemüse, essbares Wurzelwerk. Mit solchen Gütern beladene Schiffe hatten jedoch den doppelten für leere Schiffe festgesetzten Abgabensatz zu zahlen (Art. 94).

192) Abgedruckt bei Hermann, Sammlung der seit dem Reichs-Deputations-Hauptschluss vom 25. Februar 1803 in Bezug auf Rheinhandel und -Schiffahrt erschienenen Gesetzverordnungen und Instruktionen. Erste Fortsetzung. Mainz 1831. S. 295—315.

193) Hermann a. O. S. 293 ff.

194) Hermann a. O. S. 290 ff.

195) Die Rheinstrecke von Basel aufwärts wird bereits in den Anhangsbestimmungen der Wiener Schlussakte über die Rheinschiffahrt (Art. 3, 5) vom konventionellen Rheine geschieden; dieser beginnt nach ihr erst unterhalb Basels. Und sowohl die politischen Verhältnisse als auch die natürlichen Hindernisse der Schiffahrt liessen es nicht unberechtigt erscheinen, den Rhein oberhalb der Schweizer Grenze als eine Wasserstrasse für sich zu betrachten. Auf dieser Strecke zwischen Konstanz und Schaffhausen hatte ein Zoll- und Handelsvertrag zwischen Baden und der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 26. Juni 1812 die Zölle, die regelmässig „in uralten Rechten und Uebungen“ ihren Ursprung hatten, geregelt; danach betrug die Zölle auf dieser Strecke zusammen 35 $\frac{1}{2}$  Kreuzer vom Zentner Schiffsgewicht oder 28 $\frac{1}{2}$  Kreuzer vom Zentner Zollgewicht. Dieser Vertrag war allerdings nur auf 10 Jahre abgeschlossen worden und wurde nach Ablauf nicht erneuert; doch wurden die in ihm getroffenen Bestimmungen stillschweigend sowohl von Baden, als auch von der Schweiz beibehalten und

dienten nach wie vor als Norm. Es zeigte sich aber bald ein Bedürfniss nach Ermässigung der hoch bemessenen Zölle. Deshalb beantragte Baden wiederholt den Abschluss eines neuen Zollvertrages unter Herabsetzung der bisherigen Tarifsätze um ein Drittel. Es fanden auch in den Jahren 1827 und 1836 „Konferenzial-Verhandlungen“ unter den interessirten Kantonen statt; doch konnte man sich auf Schweizerischer Seite nicht einigen. Baden beschränkte sich deshalb darauf, mit den einzelnen Kantonen Vereinbarungen zu treffen, die manche kleine Ermässigungen brachten.

<sup>196)</sup> Schirges, Der Rheinstrom. Ein Beitrag zur Kenntniss der Geschichte, Handelsstatistik und Gesetzgebung des Rheins, nebst der Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 sammt allen ihren Supplementarartikeln, Abänderungen, ihren wichtigsten Regulativen und Instruktionen. Mainz 1857 S. 69.

<sup>197)</sup> Herrmann a. O. S. 320 ff.

<sup>198)</sup> So bestimmt Art. 1 der Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831, doch siehe die soeben Anm. 195 besprochene Beschränkung.

<sup>199)</sup> Vergl. das Verzeichniss A im Anhang der Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1831.

<sup>200)</sup> Vergl. den Jahresbericht der Zentralkommission der Rheinschiffahrt für das Jahr 1835.

<sup>201)</sup> Nach dieser Vermessung hat der konventionelle Rhein bis zur niederländischen Grenze eine Länge von 640 247 m, 6353 m weniger, als man bisher angenommen hatte. Vergl. Schirges a. O. S. 250.

<sup>202)</sup> Preussische Gesetzsammlung 1845 S. 587 ff., nebst Preussischer Genehmigungsurkunde vom 4. Juli 1845.

<sup>203)</sup> Nach dem endgiltigen Rheinzolltarif vom Jahre 1845 hatten zu entrichten nur

1. ein Viertel des Rheinzolles: Asche, Asbest, Asphalt (präparirter), Steine aller Art, Bleiglanz, Hefe, Bimsstein, Binsen, Bucheln, Baumrinde, Eichelmehl, Eisen, Eselspiegel, Galmeyerz, Gelbwurzel, Gemüse aller Art, Getreide, Grätze, Hornstücke, Hanf und Flachs, Kastanien und Nüsse, Kienruss, Knochen, Kreide, Kohlen (pulverisirt), Krippen, Lauge, Lumpen, Malz, Marienglas, Mehl, Meerscham, Oelkuchen, Pech aller Art, Rothstein, mancherlei Sämereien, Salzpottasche, Salz, Schmirgel, Theer, Waid, Wismuth, Zunder;
2. ein Zwanzigstel des Rheinzolles: Alaunsteine, Artillerierequisite, Asphalt (roher), Brennholz aller Art, Blut, Cement, Cichorien, Erze aller Art, Erdharz, Flechse, Fässer, gebrannte Steine aller Art, Steinkohlen und Koks, Gyps (gebrannter), Glasgallen, Hornabfälle, Kalk, Kleie, Leim, Leimleder, Lohkuchen, Mörtel, Muschelschaalen, Papierspähne, Reifstangen von Weiden, Rohr, Runkelrüben, Sägemehl, Säcke, Sandsteine, Salzabgang, Seegras, Schweinsborsten, Schwerspath, Seifenfluss, steinernes Geschirr, Töpferwaaren, Torf, Tuffsteine, Trass, Vitriolstein.
3. Frei vom Rheinzolle waren: Bäume, Birken- und Reisigbesen, Bierhefe, Branntweinspülig, Butter, Dünger aller Art, Eicheln, Eier, Erde, Faschinen, Fische, Floss- und Schiffsgeräthschaften, Futterkräuter, Gartengewächse, Geflügel, Gyps (roher), Knochenabfälle, Krapp, Milch, Moos, Obst, Schilf,

Bausteine verschiedener Art, Stroh, Schlacken von Erz, Thiere, Trauben, Wascheisen, Zinn- und Silbersand.

204) Nach Schirges a. O. S. 88 ff.

205) Der Güter- und Schiffsverkehr auf dem Rheine, nach amtlichen Anzeigen dargestellt. Berlin 1856. S. 173.

206) Der Güter- und Schiffsverkehr auf dem Rheine etc. Berlin 1856. S. 4; Klübers Akten des Wiener Kongresses Bd. III S. 311.

207) Bericht des Oberinspektors der Rheinschiffahrt v. Auer vom 14. Juli 1844.

208) Vergl. Protokoll der Sitzung der Rheinschiffahrts-Zentralkommission vom 27. August 1847.

209) Verordnung vom 31. Juni 1851 in der Preussischen Gesetzsammlung. 1851 S. 520.

210) Preussen und Baden wollten deshalb die in der Erwartung der französischen Zugeständnisse gewährte Gleichstellung aufheben, doch Bayern, Hessen und Nassau widersprachen dem. Es unterblieb daher, zumal da eine namhafte Konkurrenz der französischen Flagge mit der deutschen auf dem deutschen Stromgebiete nicht bestand. Vergl. zum Ganzen Prot. der Sitzung der Zentralkommission vom 24. August 1852, sowie Nebenprotokoll d. d. Wiesbaden, den 23. Juni 1851.

211) Denkschrift zum Entwurf des Gesetzes wegen Ermässigung der Rheinzölle vom Februar 1861. No. 29 der Drucks. des Abgeordnetenhauses, Session 1861.

212) Die soeben angeführte Denkschrift a. O.

213) Preussische Gesetzsammlung 1865 S. 514 ff.

214) No. 33 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses, Session 1861.

215) Uebereinstimmend im Art. 110 der Kongressakte vom 9. Juni 1815 und Art. 2 des Anhangs XVI derselben.

216) Die genaue Uebertragung des Rheinoktroi auf den Neckar nach dem Verhältniss der Uferlänge hätte für den Bergzoll 7,0672 Kr. und für den Thalzoll 4,6984 Kr. für den Zentner ergeben. Württemberg und Hessen verzichteten jedoch darauf, von ihrem Zollrecht Gebrauch zu machen. Dadurch ermässigte sich der Satz, der zugleich abgerundet wurde.

217) Erster Jahresbericht der Rheinschiffahrtszentralkommission für das Jahr 1835.

218) Badisches Staats- und Regierungsblatt 1843 S. 25 f.

219) Vergl. über das Mainzollwesen insbesondere Schanz, Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung. Bromberg 1894. S. 12 ff., S. 105 ff., S. 215 ff. Für die ältere Zeit, auf die hier nicht eingegangen werden kann, vergl. insbesondere Zöpfl, Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung. Erlangen und Leipzig 1894.

220) Vergl. Aegidi, Die Schlussakte der Wiener Ministerialkonferenzen. Berlin 1869. S. 338, 441.

221) Preussen, Oesterreich, Sachsen, Hannover, Mecklenburg-Schwerin, Anhalt-Dessau, Anhalt-Köthen, Anhalt-Bernburg, Hamburg und Dänemark (für Holstein und Lauenburg).

222) Elbzölle S. 31.

223) Kriele a. O. S. 43 ff., wo auch Näheres über die erwähnten Privatzölle sich findet. Es wurden im Verlauf der Verhandlungen von einzelnen Uferstaaten erhöhte Ziffern angegeben und auch Art. 16 der Elbschiffsahrtsakte spricht von 35 Zollämtern.

224) Nach dieser Berechnung, die von der preussischen Regierung als sehr mangelhaft bezeichnet wurde, erhoben für den hamburgischen Zentner an Zoll (vergl. Kriele a. O. S. 52):

Oesterreich . . . . .	auf 3 Zollstätten . . . . .	6 Sgr. $9\frac{2}{3}$ Pf.
Sachsen . . . . .	5 " . . . . .	8 " 2 "
Preussen . . . . .	15 " . . . . .	10 " $8\frac{2}{3}$ "
Anhalt . . . . .	4 " . . . . .	5 " $1\frac{1}{3}$ "
Hannover . . . . .	3 " . . . . .	2 " 5 "
Mecklenburg . . . . .	2 " . . . . .	1 " 4 "
Dänemark . . . . .	1 " . . . . .	— " 7 "
zusammen . . . . .		33 Zollstätten 1 Thlr. 11 Sgr. $1\frac{2}{3}$ Pf.

Die starke Abweichung von der obigen Gesamtzahl erklärt sich augenscheinlich aus der Beschränkung auf die staatlichen Zölle.

225) Dieser endgiltige Rekognitionsgebührentarif vom 18. September 1824 lautete:

	I. Klasse unter 10 Lasten	II. Klasse 10—25 Lasten	III. Klasse 25—45 Lasten	IV. Klasse 45 Lasten und mehr
Sachsen . . . . .	8 Sgr.	16 Sgr.	1 Thlr.	1 Thlr. 8 Sgr.
Preussen zu Mühl- berg . . . . .	8 "	16 "	1 "	1 " 8 "
Preussen zu Witten- berge . . . . .	1 Thlr. — "	2 Thlr. — "	3 "	4 " — "
Anhalt . . . . .	4 "	8 "	— " 12 Sgr.	— " 16 "
Hannover . . . . .	8 "	16 "	1 "	1 " 8 "
Mecklenburg . . . . .	12 "	1 " 12 "	3 "	3 " — "
Lauenburg . . . . .	12 "	1 " 12 "	2 "	2 " — "

226) Elbzölle S. 356 f.

227) Denkschrift in Betreff des Elbverkehrs und der Elbzölle. Magdeburg 1847 (als Manuskript gedruckt).

228) In der anonymen Schrift „Die Freiheit der Elbeschiffahrt. Geschichtliche Erläuterungen der staatsrechtlichen Sachlage.“ Hamburg 1880. Vergl. Kriele a. O. S. 94.

229) Denkschrift in Betreff des Elbverkehrs und der Elbzölle. Magdeburg 1847.

230) Preussische Gesetzsammlung 1851 S. 511 ff.

231) Preussische Gesetzsammlung 1861 S. 112.

232) Während z. B. die in Hamburg seewärts eingeführte Gesamtwarenmenge von 10 721 000 Zentnern im Jahre 1846 auf 21 305 000 Zentner im Jahre 1857, also in 12 Jahren um 99 % gestiegen war, hatte im gleichen Zeitraum die von Hamburg aus nach der Oberelbe verladene gesammte Gütermenge sich nur von 5 256 800 Zentnern auf 5 714 000 Zentner, also um 9 % erhöht. Vergl. Elbzölle S. 248.

233) Elbzölle S. 244 ff., 356 ff.

234) Das ist die bereits mehrfach zitierte, vom 12. November 1847 datirte „Denkschrift in Betreff des Elbverkehrs und der Elbzölle.“ Magdeburg 1847 (als Manuskript gedruckt).

235) Elbzölle S. XI.

236) Nach einer Berechnung des Hamburger Elbschiffahrtsbevollmächtigten. Vergl. Elbzölle S. 242.

237) Verträge und Verhandlungen u. s. w. a. O. III. S. 408.

238) Drucksachen des Abgeordnetenhauses. 1856. No. 163.

239) Elbzölle S. 121.

240) Preussische Gesetzsammlung 1831 S. 151.

241) Preussische Gesetzsammlung 1842 S. 19 ff.

242) Denkschrift zu dem Entwurfe eines Gesetzes wegen Aufhebung der Rheinschiffahrtsabgabe vom 10. November 1866, No. 76 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses.

243) Vergl. Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Jahrgang 1850 S. 589.

244) Verträge und Verhandlungen u. s. w. I. S. 112 ff.

245) Vergl. die angeführte Denkschrift in Betreff des Elbverkehrs und der Elbzölle. Magdeburg 1847.

246) In der Sitzung der Nationalversammlung vom 19. Mai 1848.

247) Stenographischer Bericht über die Verhandlungen der deutschen konstituierenden Nationalversammlung Bd. V S. 3202 ff.

248) Elbzölle S. 184.

249) Motive zu Art. 5 des Entwurfs der deutschen Reichsverfassung vom Jahre 1848.

250) Drucksachen des Herrenhauses. No. 69. 1859.

251) Preussische Gesetzsammlung 1837 S. 112 ff.

252) a. O. 1839 S. 113 ff.

253) a. O. 1852 S. 145 ff.

254) a. O. 1865 S. 450.

255) a. O. 1838 S. 505.

256) Man dachte dabei vorwiegend an Ausfälle in den Posteinnahmen.

257) Vergl. Handwörterbuch der Staatswissenschaften Bd. III S. 223 ff.

258) Preussische Gesetzsammlung 1853 S. 449.

259) Drucksachen des Abgeordnetenhauses 1863 No. 135 S. 20.

<sup>260)</sup> Das wurde für die preussische Rheinstraße bereits durch den Tarif vom 28. Dezember 1836 — Preussische Gesetzsammlung 1836 S. 325 — durchgeführt. Vergl. Denkschrift zu dem Entwurfe eines Gesetzes wegen Aufhebung der Rheinschiffahrtsabgaben vom 10. November 1866, No. 76 der Drucksachen des Preussischen Abgeordnetenhauses.

<sup>261)</sup> Preussische Gesetzsammlung 1852 S. 147.

<sup>262)</sup> Elbzölle S. 341.

<sup>263)</sup> Elbzölle S. 33.

<sup>264)</sup> Diese Entwicklung stellt ausführlich dar Eckert, Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert. Leipzig 1900.

<sup>265)</sup> Für das Binnenschiffahrtsabgabewesen ist die Episode der Jahre 1848 und 1849, wenn sie auch unmittelbar im Sande verlaufen ist, doch von grossem Einfluss gewesen. Da sie so gut wie vergessen ist, soll hier, insbesondere in den Anmerkungen, näher auf sie eingegangen werden.

<sup>266)</sup> Von diesen Anträgen sind die wichtigsten: erstens der ausführlich begründete Antrag, den der Abgeordnete Moritz Mohl bereits in der zweiten Sitzung der Nationalversammlung am 19. Mai 1848 einbrachte, und zweitens der Antrag der Vertreter Hamburgs, der in der fünften Sitzung am 24. Mai 1848, unterstützt durch eine Petition von Handelsvorständen und Schiffahrtsinnungen aus 32 deutschen Städten in verschiedenen Flussgebieten, gestellt wurde. Vgl. Verhandlungen der deutschen verfassunggebenden Reichsversammlung zu Frankfurt a. M. Offizielle Ausgabe von Haszler V. S. 1, 39, 94, 229; auch die Einleitung zu den Entwürfen zu einem deutschen Flussschiffahrtsgesetze und zu einem Reichsgesetze über die Aufhebung der Flusszölle in der Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Jahrgang 1850. S. 526.

<sup>267)</sup> Der volkwirtschaftliche Ausschuss wurde, wie der sog. Verfassungsausschuss, bereits in der fünften Sitzung der Nationalversammlung eingesetzt und erhielt alle die erwähnten Anträge, sowie eine grosse Anzahl meist Schifferkreisen entstammender Petitionen überwiesen. Er setzte sich aus 30 grösstentheils schriftstellerisch oder parlamentarisch bereits hervorgetretenen Männern zusammen. Er hatte v. Rönne als ersten, den Kaufmann v. Bruck aus Triest als zweiten Vorsitzenden, den Kaufmann Eisenstück als Schriftführer. Ihm gehörten von bekannteren Männern ferner an: v. Reden, Adolf Lette und der Buchhändler Veit aus Berlin, Moritz Mohl aus Stuttgart, Karl Mathy aus Karlsruhe, die Kaufleute Degenkolb aus Eilenburg, Schwarzenberg aus Kassel, Merk aus Hamburg, Mevissen aus Köln, der Advokat Hollandt aus Braunschweig, der Ober-Regierungsrath Osterrath aus Danzig, der Ministerialrath v. Hermann aus München, die Professoren Bruno Hildebrand aus Marburg, Fallati aus Tübingen, Wilhelm Stahl aus Erlangen und Rössler aus Wien. Ueber die Wirksamkeit des volkwirtschaftlichen Ausschusses im allgemeinen vgl. Oelsner, Die wirtschaftlichen und sozialpolitischen Verhandlungen des Frankfurter Parlaments. Vortrag bei Eröffnung des Vereins für Volkswirtschaft und Gewerbe in Frankfurt a. M. am 20. November 1895 in den Preussischen Jahrbüchern Januar 1897.

<sup>268)</sup> Der genannte Beschluss wurde auf Antrag der Abgeordneten Fallati und Koch am 2. Dezember 1848 gefasst. Vgl. Verhandlungen II. S. 229, V. S. 228. Stenographische Berichte Bd. V. S. 3755—3778; ferner die erwähnte Einleitung zu den Entwürfen u. s. w. a. O. S. 528 ff.

<sup>269)</sup> Diese Verfassungsbestimmungen haben für die ganze Entwicklung eine solche Bedeutung, dass die betreffenden Paragraphen, deren Inhalt bereits angeführt worden ist, hier im Wortlaut wiedergegeben werden sollen:

§ 24. Die Reichsgewalt hat das Recht der Gesetzgebung und die Oberaufsicht über die in ihrem schiffbaren Lauf mehrere Staaten durchströmenden oder begrenzenden Flüsse und Seen und über die Mündungen der in dieselben fallenden Nebenflüsse sowie über den Schiffahrtsbetrieb und die Flösserei auf denselben.

Auf welche Weise die Schiffbarkeit dieser Flüsse erhalten oder verbessert werden soll, bestimmt ein Reichsgesetz.

Die übrigen Wasserstrassen bleiben der Fürsorge der Einzelstaaten überlassen. Doch steht es der Reichsgewalt zu, wenn sie es im Interesse des allgemeinen Verkehrs für nothwendig erachtet, allgemeine Bestimmungen über den Schiffahrtsbetrieb und die Flösserei auf denselben zu erlassen, sowie einzelne Flüsse unter derselben Voraussetzung den oben erwähnten gemeinsamen Flüssen gleichzustellen.

Die Reichsgewalt ist befugt, die Einzelstaaten zu gehöriger Erhaltung der Schiffbarkeit dieser Wasserstrassen anzuhalten.

§ 25. Alle deutschen Flüsse sollen für deutsche Schifffahrt von Flusszöllen frei sein. Auch die Flösserei soll auf schiffbaren Flussstrecken solchen Abgaben nicht unterliegen. Das Nähere bestimmt ein Reichsgesetz.

Bei den mehrere Staaten durchströmenden oder begrenzenden Flüssen tritt für die Aufhebung dieser Flusszölle eine billige Ausgleichung ein.

§ 26. Die Hafen-, Krahn-, Waag-, Lager-, Schleusen- und dergleichen Gebühren, welche an den gemeinschaftlichen Flüssen und den Mündungen der in dieselben sich ergießenden Nebenflüsse erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung derartiger Anstalten nöthigen Kosten nicht übersteigen. Sie unterliegen der Genehmigung der Reichsgewalt.

Es darf in Betreff dieser Gebühren keinerlei Begünstigung der Angehörigen eines deutschen Staates vor denen anderer deutscher Staaten stattfinden.

§ 27. Flusszölle und Flussschiffahrtsabgaben dürfen auf fremde Schiffe und deren Ladungen nur durch die Reichsgewalt gelegt werden.

§ 32. Die Reichsgewalt hat das Recht, sowie sie es zum Schutze des Reiches oder im Interesse des allgemeinen Verkehrs für nothwendig erachtet, zu verfügen, dass Landstrassen und Kanäle angelegt, Flüsse schiffbar gemacht oder deren Schiffbarkeit erweitert werde.

Die Anordnung der dazu erforderlichen baulichen Werke erfolgt nach vorgängigem Benehmen mit den beteiligten Einzelstaaten durch die Reichsgewalt.

Die Ausführung und Unterhaltung der neuen Anlagen geschieht von Reichswegen und auf Reichskosten, wenn eine Verständigung mit den Einzelstaaten nicht erzielt wird.

<sup>270)</sup> Das Reichshandelsministerium hatte zu dieser Bearbeitung verschiedene der hervorragendsten Sachkenner auf dem Gebiete des Binnenschiffahrtswesens

zusammenberufen. Es war der Hafenkommis­sar Rennen aus Köln im Ministerium angestellt worden; es wurden ferner der mit den Elb- und Weserverhältnissen genau bekannte Ober-Steuerdirektor Klenze aus Hannover, sowie Oberbaurath Hagen aus Berlin, Wasserbaudirektor Hübbe aus Hamburg und Oberbaurath Lange aus Kassel nach Frankfurt zur Mitarbeit herangezogen. Sie bildeten zusammen die „Kommission über Flussschiffahrts- und Flusszoll-Angelegenheiten.“ Diese arbeitete in achtzehn, vom 10. Januar bis 26. Februar 1849 dauernden Sitzungen zwei Gesetzentwürfe aus und zwar einen „Entwurf zu einem deutschen Flussschiffahrtsgesetze“ und einen „Entwurf eines Reichsgesetzes, die Aufhebung der Flusszölle und die Ausgleichungen für dieselbe betreffend“. Nur auf den zweiten ist hier näher einzugehen.

Den Spezialberathungen über die Flusszollangelegenheiten, an denen nur die vier nicht technisch ausgebildeten Kommissionsmitglieder Duckwitz, Fallati, Klenze und Rennen theilnahmen, und die in vier Sitzungen vom 21. bis 26. Februar 1849 erledigt wurden, wurden drei Entwürfe zu Grunde gelegt, von denen zwei von Rennen verfasst waren und die Frage der Zollaufhebung und die der Ausgleichung getrennt behandelten, während der dritte von Klenze stammte und beide Fragen zusammen erledigte. Der Reichshandelsminister Duckwitz entschied sich für den einheitlichen Entwurf Klenze's, weil „es jedenfalls politisch sei, die Aufhebung nicht eher zu dekretiren, bis die Bestimmungen über die Ausgleichungen im Reinen seien.“

<sup>271)</sup> Die Gesichtspunkte, welche in Betracht gezogen wurden, sind in den „Grundzügen für die Behandlung der Flusszollfrage“, welche Rennen als einleitende Abhandlung seinen Entwürfen beigab, in so charakteristischer und bündiger Weise, wenn auch nicht in geschmackvoller Form zusammengefasst worden, dass sie in allen wesentlichen Theilen hier wiedergegeben werden sollen:

„Auf den deutschen Strömen bestehen Abgaben und Belastungen der Schiffahrt, die theils den eigenen Handel beschweren, indem sie sowohl den Binnenverkehr, als die Ein- und Ausfuhr hemmen und vermindern, theils die Durchfuhr vertreiben, indem sie anderen Strassen, sowohl des Inlands, als noch mehr des Auslands einen Vorzug verschaffen.

Eine Ermässigung und Vereinfachung der Zölle und der Kontrolmassregeln ist deshalb nöthig; muss diese aber ausgedehnt werden bis zur völligen Aufhebung?

Im allgemeinen redet für eine solche durchgreifende Massregel: dass der völlige Erlass der Abgaben den Verkehr hebe:

durch Verminderung der Preise der Waaren und die daraus hervorgehende Zunahme des Verbrauchs,

durch Vermehrung der Arbeit und durch Abstellung der Erhebungskosten und der Beaufsichtigung und des durch die letztere entstehenden Zeitverlustes;

dass zwar die Zollbeträge von der Gesamtheit auf eine andere Weise aufgebracht werden müssen, dass dies aber ja auch früher (mit Ausnahme der Durchfuhrabgabe, deren Ausfall grossentheils durch die Beseitigung der Erhebungskosten gedeckt wird) hat geschehen müssen, und dass deshalb die Zunahme des Verkehrs für die Wohlfahrt des Ganzen als ein reiner Gewinn übrig bleibt.

Dagegen spricht:

- dass die Flüsse, um sie für den Verkehr geeignet zu machen und zu unterhalten, bedeutende Kosten verursachen;
- dass sie aber nicht von der Gesammtheit und nicht einmal von den Einwohnern des nämlichen Stromgebiets in demselben Masse benutzt werden, dass diese vielmehr sich häufig mit namhaften Ausgaben anderer Wege bedienen müssen;
- dass daher eine Befreiung der Ströme und eine Vertheilung der Kosten auf das Ganze eine ungleiche Vertheilung der Steuerlast sei;
- dass es billig sei, demjenigen, der eine vorhandene, ganz oder theilweise künstliche Anstalt gebraucht und durch den Gebrauch verschlechtert, zu den Unterhaltungskosten heranzuziehen;
- dass die letzteren daher vom Schiffer oder von der Waare, also von dem wirklichen Verbraucher gedeckt werden sollen;
- dass mässige indirekte Steuern unter allen Abgaben am wenigsten drücken und, so lange solche bestehen, auch die Wasserzölle nicht verworfen werden können, sondern als ein angemessenes Mittel, die Bedürfnisse des Staates zu decken, betrachtet werden müssen;
- dass endlich die Kontrolmassregeln sehr vereinfacht werden können.

Im besondern, mit ausschliesslicher Rücksicht auf die deutschen Ströme ist für die völlige Zollbefreiung und gegen jede Art der blossen Herabsetzung anzuführen:

- wird der grosse Grundsatz der völligen Aufhebung nicht gegenwärtig in die Wirklichkeit hinübergeführt, sondern ein Mittelweg eingeschlagen, so kann eine gründliche Heilung der vorhandenen Uebelstände nicht mehr erreicht werden;
- die Zölle sind über alles Mass hinausgestiegen, indem sie in vielen Fällen die Fracht übertreffen und mehr als das Zehnfache der Wasserzölle in den Nachbarstaaten betragen;
- der Transitzoll (durch deutsche Staaten nach deutschen Staaten) wird voraussichtlich aufgehoben und die Wasserstrasse darf nicht mehr als der Landweg belastet sein.

Auch als Wasserwegegeld können die Zölle nicht fortbestehen, weil die Zölle nie dem Bedarf zur Bestreitung der Kosten genau angepasst werden können; weil dadurch ein Schwanken in den Zolltarifen und bald die Versuchung, die Schifffahrtsabgaben wieder zu Finanzzöllen zu benutzen, herbeigeführt wird . . . . .

Dagegen redet:

- . . . Bloss auf dem Rheine und auf der Elbe sind bisher jährlich zwei Millionen Thaler erhoben, ausserdem haben die Weser, Ems, Lippe, Ruhr Schifffahrtsabgaben aufgebracht;
- diese Einkünfte sind doch zur Bestreitung von Staatsbedürfnissen verwendet worden; wodurch soll der Ausfall, wodurch sollen insbesondere die Unterhaltungskosten gedeckt werden, namentlich wenn die Instandhaltung aller schiffbaren Ströme vom Reiche übernommen werden soll? durch neue Steuern, in der jetzigen Zeit?

aus welchen Mitteln werden die auf den Abgaben ruhenden Lasten gedeckt und die bisherigen Inhaber für den reinen Ueberschuss entschädigt?

Gegen eine solche Entschädigung ist zwar folgendes beizubringen:

Der Gesamtstaat kann von den Einzelnen das Opfer von Hoheitsrechten fordern, ohne Entschädigung, wie dies ja auch bei den übrigen Zöllen erfolgt; viele Zölle sind auf ungesetzliche Weise entstanden oder willkürlich erhöht worden, und hinsichtlich einiger Lasten ist zu erinnern, dass die Kommunikationsmittel nicht mit Abgaben beschwert werden sollen, die mit denselben gar in keiner Verbindung stehen (Renten auf das Oktroi, Mecklenburg u. s. w.).

Allein hiergegen ist zu bemerken: Das Reich kann das Opfer der wirklichen Hoheitsrechte fordern, jedoch nicht in weiterem Masse, als für die Gesamtheit nöthig ist; eine solche Nothwendigkeit liegt bei den Wasserzöllen wenigstens nicht ausser Zweifel; viele derselben sind Patrimonialegenthum der betreffenden Landestheile, sie beruhen auf gesetzlichen Verleihungen, sind durch angemessenen Entgelt erworben; die Vermehrung des Einkommens ist (ein natürlicher und rechtmässiger Zuwachs; der Grundsatz, dass wohl erworbene und nicht gemissbrauchte Rechte nicht ohne vollständige Entschädigung eingezogen werden dürfen . . . . wird doch nicht von vornherein verletzt werden.“

Ein vorurtheilsloser Leser wird kaum im Zweifel darüber sein können, auf welcher Seite das Schwergewicht dieser Argumentation liegt.

272) Dieser Kompromissvorschlag Rennen's lautete wörtlich:

„Die Wasserzölle auf der Elbe, der Weser, der Ems, dem Rhein, der Lahn, dem Main, dem Neckar, der Mosel, der Donau und auf dem Inn werden für Schiffe und Ladungen, die unter deutscher Flagge von deutschen Häfen nach deutschen Häfen gehen, an allen Zollstellen für die Thalfahrt gänzlich aufgehoben, für die Bergfahrt, wofern mehr als die Hälfte des nach den jetzt bestehenden Verträgen oder Tarifen zulässigen Normalzolls erhoben wird, auf die Hälfte dieses Normalzolls ermässigt, in den übrigen Fällen bei den jetzigen Sätzen belassen.“

273) In den Sitzungen der Nationalversammlung vom 19. Mai 1848.

274) Stenographische Berichte Bd. IV S. 2717 ff.

275) Denkschrift über die Bestimmungen, welche rücksichtlich der schiffbaren Flüsse und Wasserstrassen im Deutschen Reich zu treffen sein werden, in spezieller Anwendung auf die Verhältnisse Preussens. Frankfurt a. M., Oktober 1848.

276) Wegen dieser seiner Bedeutung soll der Entwurf hier wiedergegeben werden. Sein erster „Aufhebung“ überschriebener Abschnitt lautet:

Art. 1. Die im § 25 der Reichsverfassung ausgesprochene Befreiung sowohl der deutschen Schiffahrt von Flusszöllen auf deutschen Flüssen als der Flösserei von solchen Abgaben auf den schiffbaren Strecken der deutschen Flüsse tritt gleichzeitig mit der Ausführung der in den §§ 33 bis 37 der Reichsverfassung vorgezeichneten Zolleinigung in Kraft.

Art. 2. Unter Flusszöllen werden alle Abgaben für die Befahrung deutscher Flüsse verstanden, mögen dieselben von der Ladung (Flusszölle

im engeren Sinne, Floss- und Dielenzölle, sowie auch Stadtzölle und Schlachtgelder von vorbeigeführten Gütern u. s. w.) oder von dem Fahrzeuge (Schiffsgebühr, Rekognitions geld, Schiffszoll u. s. w.) erhoben werden.

Art. 3. Zu den nicht aufgehobenen, auf die Schifffahrt oder Flösserei Bezug habenden Abgaben gehören, ausser den Flusszöllen von der Flösserei auf nicht schiffbaren Flussstrecken und ausser den im § 26 der Reichsverfassung benannten Hafen-, Krahn-, Waage- und Schleusen gebühren namentlich auch die bisher rechtmässig erhobenen Vergütungen für das Oeffnen von Mühlenschützen, für die Unterbrechung des Mühlenbetriebes, für das Oeffnen von Brücken und das Senken von Fährseilen, sowie diejenigen, welche für die Benutzung von Privatgrundstücken zum Leinenzuge, wo ein öffentlicher Leinpfad noch nicht besteht, oder zum Anlanden bezahlt werden.

Bestimmungen über die Einführung neuer Vergütungen dieser Art oder über die Erhöhung der bisherigen Sätze unterliegen an den Flüssen, welche in ihrem schiffbaren Laufe mehr als ein Staatsgebiet berühren, der Genehmigung der Reichsregierung.

Art. 4. Den an den Mündungen deutscher Flüsse bestehenden Abgaben für die Seeschifffahrt und die derselben dienenden Anstalten unterliegt ein deutsches Schiff oder dessen Ladung nur dann, wenn dasselbe von der offenen See kommt oder nach der offenen See abgeht.

Art. 5. In Zweifelsfällen steht dem Reichsministerium des Handels darüber, ob eine Abgabe zu den im Artikel 1 erwähnten Flusszöllen gehört oder nicht, die Entscheidung zu. Dieselbe ist vorläufig in Ausführung zu bringen, jedoch bleibt den Beteiligten der Rechtsweg offen.

Art. 6. Von ausserdeutschen Schiffen und deren Ladungen ist das Reichsministerium des Handels ermächtigt, die bisherigen Flusszölle auch ferner für Rechnung und auf Kosten des Reichs erheben zu lassen, soweit nicht Verträge mit dem Auslande entgegenstehen.

Diesen Bestimmungen reihen sich als zweiter „Ausgleichung“ überschriebener Abschnitt 18 weitere Paragraphen an. In ihnen wird festgesetzt, dass auf dem Rhein, der Mosel, der Lahn, dem Main und dem Neckar, der Donau, dem Inn und der Salza, der Elbe, der Jeetzel, der Stecknitz, der Weser, der Werra und der Ems die Ausgleichung von dem Reiche übernommen wird, dagegen der durch die Aufhebung der Flusszölle auf den übrigen Flüssen entstehende Schaden von den Staaten, in deren Gebiete jene Zölle erhoben wurden, selbst zu tragen oder den Berechtigten zu vergüten ist. Die Grundlagen der Ausgleichung sollte der Reinertrag bilden, welchen die Zölle von jedem Flusse jedem dabei beteiligten Staate nach dem Durchschnitt der fünf Jahre 1843—1847 geliefert hatten, und zwar sollte dieser Reinertrag derart ermittelt werden, dass von dem Rohertrage erstens die Erhebungskosten, zweitens die an den eigenen Zöllen des betreffenden Staates geleisteten Rückerstattungen, drittens diejenigen Abgaben, welche von den im eigenen Gebiete des zollberechtigten Staats ein- oder ausgeladenen Waaren oder von den jenem Gebiete angehörigen Schiffen erhoben worden sind, viertens etwa rechtswidrig erhobene Abgaben abgezogen wurden. Der so ermittelte Reinertrag sollte durch eine „Ausgleichsrente“ vergütet werden, und zwar sollte

erstens eine dauernde Rente gewährt werden, „bis zu der Summe, welche erforderlich ist, um die auf dem Zollrechte an demselben Flusse haftenden Renten zu zahlen und die Schiffbarkeit dieses Flusses zu erhalten, insoweit die fragliche Summe bisher aus dem Reinertrage des Zolls entnommen werden konnte“, und es sollte zweitens für den nach Abzug dieser Beträge etwa bleibenden reinen Ueberschuss eine allmählich sinkende, auf 20 Jahre beschränkte Rente berechnet werden; ausserdem sollte für die dienstlos werdenden Wasserzollbeamten eine gewisse Fürsorge getroffen werden. Bei etwaigen Privatzöllen sollte die Abfindung auch durch eine dauernde Rente erfolgen. Nur bezüglich des Brunshäuser Zolles war eine Abweichung vorgesehen; der Reinertrag sollte bei ihm nach Massgabe der Jahre 1843—47, insoweit als er auf die Ladungen ausserdeutscher Schiffe fiel, durch eine dauernde und nur, insoweit als er von Ladungen deutscher Schiffe erhoben wurde, durch eine sinkende Rente vergütet werden. Diese verschiedenen Rentenbeträge waren durch das Reichsministerium des Handels zu ermitteln und von der Reichsgewalt bei der ersten Versammlung des in der Verfassung vorgesehenen Reichstages festzustellen. Nach den in den Motiven niedergelegten vorläufigen Ermittlungen des Reichshandelsministeriums stellte sich die Ablösungsrechnung wie folgt:

Auf den schiffbaren Strecken der genannten 14 Flüsse betrug in den Jahren 1843—1847 der durchschnittliche Gesamtbetrag an Zolleinnahmen . . . . .	fl. 3 920 440.
Von diesen sind „vorbehältlich der Fürsorge für die Hebebeamten“ abzusetzen ungefähr . . . . .	„ 600 000.
Es bleibt also als Reinertrag . . . . .	fl. 3 320 440.
Davon sind ausgegeben:	
„an Renten“ . . . . .	fl. 154 345.
„für die Erhaltung der Schiffbarkeit der Flüsse, vorbehältlich der Ausscheidung der nicht hierher gehörigen Uferbau- und Verwaltungskosten und unter Hinzurechnung der besonderen Bewilligungen für den Brunshäuser Zoll“ . . . . .	„ 1 490 515.
Der Ertrag der Privatzölle (an der Donau und Werra) ist an gegeben auf etwa . . . . .	„ 7 974.
Es beläuft sich demnach die dauernde Rente auf zusammen	fl. 1 652 834,
und die sinkende auf . . . . .	„ 1 667 606.
	<u>zusammen . . . . .</u> „ 3 320 440.

277) Stenographischer Bericht Bd. V S. 3220.

278) Stenographischer Bericht Bd. V S. 5761.

279) Graf von Wartensleben, der sich an die Spitze der Opposition stellte, erklärte am 17. November 1848 bei der Berathung der betreffenden Bestimmungen der Reichsverfassung:

„Sie wollen Millionen von Staatseinnahmen streichen, Einnahmen ohne Mittel zum Ersatz der dafür bestrittenen Ausgaben vertheilen, auf wen anders fällt dies, als auf das arme Volk? Man wird mir einwenden: die Flusszölle drücken den Schiffer. Meine Herren, wenn ich wüsste, dass sie den armen Rheinschiffern, die durch die Dampfschiffahrt, die Macht

des Kapitals, zu nichte gemacht werden, zu Gute kämen, dann würde ich weniger dagegen sprechen; nach allgemeiner Erfahrung aber fließen sie in die Taschen der reichen Kapitalisten und Kaufleute. Es ist nimmermehr eine Bedrückung des Volkes in den Flusszöllen zu finden. Bei der ungeheuren Zunahme des Handels auf der Elbe und dem Rhein seit 1832 werde ich nicht dagegen sprechen, dass die Flusszölle regulirt werden. Vielmehr bei dem Grundsätze, den wir überall finden, sowohl in der Rheinschiffahrtsakte, als in der Elbschiffahrtsakte, dass diese Gebühren principalement für die Erhaltung der Flüsse bestimmt erscheinen, wäre es im höchsten Grade unbillig, diese Lasten in dem jetzigen Zustande zu lassen, aber ebenso unbillig wäre es, sie auf diese Weise aufzuheben, denn die Unterhaltung der Ströme kostet bedeutende Summen. Aus den Vorlagen werden Sie ersehen haben, dass Preussen auf über eine Million Thaler Einnahmen noch 500 000 Thaler zuschüssen muss. Wenn Sie nun die Flusszölle wegnehmen, wer soll die Ströme erhalten?“

Graf von Wartensleben stellte deshalb den Abänderungsantrag: „... Reichslasten, Wasserwegegelder dürfen die zur Unterhaltung dieser Ströme und der Mündungen der Nebenflüsse und die darauf radizirten Renten nicht übersteigen.“ Vergl. Stenographischer Bericht Bd. V S. 3339.

<sup>280)</sup> Der Abgeordnete Ziegert in der Sitzung der Nationalversammlung vom 17. November 1848. Vergl. Stenographischen Bericht Bd. V S. 3339 ff.

<sup>281)</sup> Protokoll der 15. Sitzung der Kommission für Flussschiffahrts- und Flusszollangelegenheiten.

<sup>282)</sup> Es mögen hier einige Sätze aus dieser Broschüre im Wortlaut wiedergegeben werden:

Es „dürfte kein Zweifel darüber obwalten, dass die Erhebung von mässigen Abgaben für die Benutzung von Kommunikationsanstalten, deren Errichtung und Unterhaltung (bezw. Unterhaltung allein) mit einem nicht geringen Kostenaufwande verbunden ist, zu den gerechtesten Steuern gehören. Die schiffbaren Flüsse stehen in dieser Beziehung mit Chausseen, mit Kanälen, mit stehenden und fliegenden Brücken, sowie mit Schienenwegen (abgesehen von den übrigen Bestandtheilen der Transportmittel auf Eisenbahnen) auf gleicher Linie; denn auch bei schiffbaren Flüssen ist der Staat zu einem, mitunter sehr bedeutenden Aufwande für Unterhaltungskosten (für Instandhaltung des Flussbettes, für Durchstiche, für Unterhaltung der Ufer und Leinpfade) genöthigt. Die Abgaben für die Benutzung von Kommunikationsanstalten beruhen im wesentlichen auf demselben Prinzip, auf welches sich auch die Stempelabgaben und Gebühren stützen, die von einzelnen in Fällen erhoben zu werden pflegen, wo diese die Thätigkeit der Justiz- und Administrativbehörden in ihrem besonderen Interesse in Anspruch nehmen“ (S. 11 und 12). Es „würden mit der gänzlichen Aufhebung der Flusszölle bedeutende Summen von Lasten auf solche Steuerpflichtige überwältzt werden, für welche eine rechtliche Verpflichtung zu deren Uebernahme nicht besteht. Es ist dabei wohl zu berücksichtigen, dass in der Regel nur ein kleiner Theil der Flusszölle in ihren endlichen Wirkungen von den Bewohnern der Länder, welche die Einnahmen an Flusszöllen beziehen, getragen wird“ (S. 17 u. 18).

Aus diesen und anderen Gründen wurde die Aufrechthaltung eines „Wasserwegegeldes“ im Rahmen des Gebührenprinzips befürwortet.

<sup>283)</sup> Die anderen Regierungskommissare, die auf dem Standpunkt der gemeinsamen Erklärung standen, begründeten ihre entgegengesetzten Anschauungen, soweit die von ihnen vertretenen Staaten besonders an der Binnenschifffahrt interessirt waren, auch noch in besonderen Ausführungen, aus denen die bezeichnendsten Stellen hier mitgetheilt werden mögen.

Der hannoversche Regierungskommissar führte u. a. in einer Erklärung vom 21. August 1848 (unterzeichnet von C. Albrecht und J. Witte) aus:

„Wenngleich eine Verminderung der jetzt die Schifffahrt belastenden Abgaben für nothwendig erkannt werden mag, so ist es doch jedenfalls nur für billig und angemessen zu erachten, dass diejenigen, welche zu nächst den Vortheil von den Flüssen u. s. w. als Handelsstrassen beziehen und sie zu diesem Zwecke benutzen, einen mässigen Beitrag als Wasserwegegeld zu den sehr bedeutenden Kosten der Unterhaltung der Fahrbarkeit der Flüsse und Wasserstrassen leisten. Wenn dieser Beitrag so bemessen wird, dass die Flüsse u. s. w. zu Zwecken des Handels, im Vergleich zu andern Strassen, noch immer mit Vortheil benutzt werden können, so wird jene Abgabe in den verhältnissmässig erhöhten Transportkosten regelmässig die Waarenempfänger, mithin gerade diejenigen treffen, welche die Transportkosten überhaupt zu tragen haben. So wie es unbillig sein würde, alle Transportkosten den Staatskassen oder Dritten aufzuerlegen, so muss dasselbe auch von einem Theile derselben gelten; und so wie zu der Erhaltung der Chausseen ein Beitrag von den dieselben benutzenden Fuhrwerken erhoben wird, so treten dieselben Rücksichten auch bei einer Wasserstrasse ein, welche theils von der Natur, theils durch die Kunst geschaffen ist, mit dem Unterschiede allerdings, dass die Abgabe nur nach den Verhältnissen bemessen werden kann und muss, welche durch Kunst geschaffen werden, nicht aber nach demjenigen, was als ein Geschenk der Natur betrachtet werden darf.“

„Wären die Geldmittel, welche dem Deutschen Reiche jetzt oder demnächst zu Gebote stehen werden, so ausserordentlich, dass die Uebernahme selbst einer sehr bedeutenden Ausgabe für die Erhaltung der Schiffbarkeit der Flüsse garnicht in Betracht kommen könnte, so möchten immerhin — ähnlich wie in einigen Ländern mit blühenden Finanzen die Unterhaltung der Chausseen auf die Staatskasse übernommen ist — auch die Kosten der Erhaltung der Flüsse auf die Reichskasse übernommen werden. Ein blühender Finanzzustand des Deutschen Reichs ist indess, für jetzt wenigstens, überall nicht zu erwarten.“

Aehnliche Gründe führte der nassauische Regierungskommissar Scholz in einer Erklärung vom 15. August 1848 an. Er meinte:

„Dass die Schifffahrt auf deutschen Flüssen frei sein, also unbehindert soll betrieben werden können, macht es noch nicht nothwendig, dass alle Abgaben von der Schifffahrt aufgehoben werden. Die Frage der Aufhebung oder Beibehaltung von Schifffahrtsabgaben ist nicht allein aus dem Gesichtspunkte des Handels und Verkehrs, sondern auch aus jenem einer gerechten Vertheilung der Steuerlast zu prüfen. Wenn nun auch zugegeben werden wollte, dass die Schifffahrtsabgaben hier und da nicht

in einem richtigen Masse oder dass in der Erhebung Missverhältnisse bestehen, so kann doch nicht behauptet werden, dass Handel und Verkehr allenthalben darunter gelitten haben, und insbesondere kann dieses vom Rheine nicht gesagt werden. Wenn hiernach nichts einzuwenden sein dürfte, die Tarife der Schifffahrtsabgaben im Interesse des Handels und Verkehrs einer Revision und, soweit es nöthig, einer Reduktion zu unterziehen, so fordert doch das Interesse der sehr gedrückten Finanzen aller deutschen Staaten dringend, solche nicht gänzlich aufzuheben. Abgesehen davon, dass es nicht unbedenklich ist, die Schifffahrtsabgabefreiheit als ein für alle Zeiten gültiges Prinzip in der Reichsverfassung auszusprechen, scheint überhaupt diese Frage, ohne dass gleichzeitig die ganze Steuer- und Finanzverfassung des Reiches ins Auge gefasst wird, nicht erledigt werden zu können.

„Nach dem Antrage wird sich die Reichsgewalt das Recht der Gesetzgebung und Oberaufsicht auch über die Kanäle vorbehalten, dass aber die Schifffahrt auf den Kanälen abgabenfrei bleiben soll, ist nicht gesagt und hat wohl nicht vorgeschlagen werden wollen, weil die Kanäle mit bedeutendem Aufwande angelegt und unterhalten werden müssen.

„Man bezeichnet die schiffbaren Flüsse als natürliche Wasserstrassen, weil die Natur sie vorgezeichnet hat, aber nicht weil sie in ihrem natürlichen Zustande allenthalben schiffbar sind.

„Die Kunst muss da, wo der Schifffahrt auf den Flüssen Hindernisse entgegentreten, und mehr noch da, wo sie ohne besondere Anlagen in und an den Strömen ganz unmöglich ist, oft mit bedeutendem Kostenaufwande nachhelfen, und je mehr Handel und Verkehr sich ausdehnen und das Bedürfniss sicherer und schneller Beförderung hervortritt, je mehr die zunehmende Dampfschifffahrt die Ufer der Flüsse Beschädigungen aussetzt, welche nicht allein, um das Land zu schützen, sondern auch um das Fahrwasser zu konserviren, sofortige Reparaturen nothwendig machen, desto grösser werden die Verwendungen auf künstliche Anlagen bei den sogenannten natürlichen Wasserstrassen sein müssen. Wenn aber für den Aufwand, welcher durch die Anlage und Unterhaltung einer in allen Theilen künstlichen Wasserstrasse entsteht, eine Abgabe erhoben werden kann, warum sollte eine solche nicht auch gerechtfertigt sein für den Aufwand, welcher auf die künstliche Vervollkommnung und Unterhaltung einer sogenannten natürlichen Wasserstrasse stattfindet?“

Auch der Vertreter des Grossherzogthums Hessen, Biersack, schloss sich in einer eingehenden Darlegung vom 21. August 1848 diesem Bedenken an; aus seinen Ausführungen sei nur die prinzipielle Erwägung wiedergegeben:

„Die Grundsätze einer gerechten Vertheilung der Staatslasten fordern, dass von der Schifffahrt mit Rücksicht darauf, dass die Instandhaltung des Fahrbettes, der Ufer und Leinpfade dem Staate bedeutende Kosten veranlasst, eine mässige Abgabe erhoben wird. Es sprechen dafür im wesentlichen dieselben Gründe, aus welchen sich die Erhebung der Chausseegelder rechtfertigen lässt. Es würde sich in keiner Weise empfehlen, die Abgaben, welche ohne alles Bedenken von der Schifffahrt erhoben werden können, auf anderem Wege aufzubringen und dadurch

auf solche Staatsangehörige zu wälzen, welche wenig oder gar nicht bei der Schifffahrt interessirt sind.“

Ebenso wünschte die Regierung des Königreichs Sachsen — gemäss der Erklärung ihres Vertreters v. Nostiz vom 12. November 1848 —:

„die möglichst zu beschleunigende Aufhebung der Flusszölle unter Beibehaltung eines, gleich dem Chausseegehalte, gerechtfertigten Flusswegegeldes zu mindestens theilweiser Bestreitung der Kosten für Strombauten, Unterhaltung des Fahrwassers und der Leinpfade.“

Auch Mecklenburg in einer Erklärung seines Vertreters Karsten vom 22. August 1848 und Lauenburg in einer Erklärung seines Vertreters Kielmann vom 21. August 1848 stellten sich auf denselben Standpunkt; sogar die Handel treibenden Stadtstaaten erklärten sich für dieselben Grundsätze. So führten die Bevollmächtigten von Bremen — J. H. W. Jken und F. Winkelmann — in einem Schreiben vom 22. August 1848 aus:

„Von den Seestädten aus wird man nicht bestreiten, dass die Befreiung des Flussverkehrs von Zöllen und Abgaben belebend auf denselben einwirken wird und in den wohlthätigen Folgen auf den Wohlstand der bei diesem Verkehre Betheiligten einen genügenden Ersatz zu geben geeignet ist. Besonders wird dies da der Fall sein, wo eine unrichtige Tarifrung der Zölle und die lästige Art ihrer Erhebung einen theils zerstörenden, theils hemmenden Einfluss auf die Flussschifffahrt ausübten und zahlreiche Reklamationen, namentlich des Schifferstandes umso mehr hervorrufen mussten, als dieser in der Aufhebung der Zölle ein Mittel zu finden glaubt, dem allgemeinen auf allen Klassen ruhenden Drucke der Zeiten und den besonderen Nachtheilen, welche ihn aus der Konkurrenz der neueren Transportmittel entsprungen waren, zu entgehen. Darin mag der verehrliche Volkswirtschaftliche Ausschuss hinreichende Veranlassung gefunden haben, ein vielfach als richtig vertheidigtes Prinzip in den vorliegenden Entwürfen fassen und der hohen konstituierenden Reichsversammlung zur Annahme vorstellen zu wollen. Wenn man aber auch mit diesem Prinzip sich allseitig einverstanden erklären sollte, so muss es bei uns in seiner beabsichtigten jähen Ausführung dennoch grosse Bedenken erregen, indem der Entwurf die Regelung der mannigfachen dabei zu ordnenden Verhältnisse und Interessen in ungewisse Ferne hinausschiebt, während diese doch nach unserer Ansicht nothwendiger Weise der Zollaufhebung vorangehen müsste.“

Als erstes Bedürfniss des Verkehrs tritt ohne Zweifel die Nothwendigkeit in den Vordergrund, dass die grossen Adern dieses Verkehrs, die natürlichen Wasserstrassen, in dem vollkommensten Zustande, dessen sie fähig sind, erhalten oder, wo derselbe noch nicht vorhanden ist, in denselben versetzt werden, und hierfür bieten die Entwürfe uns nicht die gewünschte Gewähr. Wenn man in dieser Hinsicht bisher in Betreff der konventionellen Flüsse von dem Grundsatz ausging, dass der Verkehr selbst, wenigstens theilweise, die Mittel liefern müsse, welche für dessen Beförderung aufgewandt wurden, so liegt darin gerade keine Unbilligkeit. Denn allerdings vermag der Flussverkehr ein billiges Mass von Wasserwegegeld zu tragen, und es sind keine Gründe von so überwiegender Wichtigkeit und Dringlichkeit vorhanden, dass es nöthig wäre, denselben

plötzlich von allen Abgaben zu befreien, um die unvermeidlichen grossen Flussunterhaltungskosten auf solche Staatsgenossen zu übertragen, welchen die Flüsse entweder gar keinen oder nur mittelbaren Nutzen gewähren. Auch würden manche Staaten gar kein besonderes Interesse mehr zur Erhaltung des Fahrwassers haben, dessen Kosten sie unverhältnissmässig hoch trifft, wenn sie nicht in den Flusszöllen eine Entschädigung dafür fänden. . . . . Somit erscheint es uns als dem praktischen Bedürfnisse entsprechender, den Einzelstaaten unter Forterhebung von Wasserwegegeldern die Unterhaltung der sie betreffenden Flussstrecken zu belassen, beide aber einer wirksamen Oberaufsicht des Reichs zu unterwerfen, und die in keinem Falle zu erhöhenden Abgaben einer Reduktion dahin zu unterziehen, dass sie nirgends das Mass der Verwendungen übersteigen, um nicht in die Kategorie einer Brandschatzung von Handel und Schiffahrt zu verfallen.“

Denselben Bedenken gaben die Bevollmächtigten von Hamburg und Lübeck in einer nicht datirten Erklärung, die von Brehmer, Kirchenpauer und H. Geffcken unterzeichnet ist, den folgenden Ausdruck:

„Bei der plötzlichen Aufhebung aller Flusszölle könnte sich sofort eine doppelte Wirkung herausstellen: einestheils könnten diejenigen Regierungen, welche für ihre bisherigen Verwendungen zum Besten der Fahrbahn des Stromes einen Ersatz in den Flusszöllen fanden, nach dem Wegfall dieses Ersatzes sich ausser Stande sehen, noch fernere Aufwendungen der gedachten Art zu machen; andertheils könnten sie, sei es, dass sie bei Fortsetzung der Verwendungen ein anderes Deckungsmittel suchen müssten, oder dass sie bei dem plötzlichen Wegfall einer bisherigen reinen Finanzeinnahme den so entstehenden Ausfall zu decken hätten, sich in die Nothwendigkeit versetzt sehen, ihren eigenen Staatsangehörigen eine neue Steuerlast aufzubürden, welche von diesen um so unwilliger aufgenommen werden würde, als in vielen Fällen die durch Aufhebung der Flusszölle gewährte Erleichterung nur zu geringem Theile den eigenen Staatsangehörigen zu Gute kommen würde. Dazu kommt, dass auch die für die künftige Regelung der Sache in Vorschlag gebrachte Einrichtung, wonach die Last der Unterhaltung und Verbesserung der Fahrbahn den direkt Betheiligten abgenommen und der Gesammtheit aufgebürdet und ferner die in Einzelheiten eingehende, oft in ganz untergeordnete Lokalverhältnisse eingreifende Sorge für die Wasserstrassen der Zentralgewalt des Reiches übertragen würde, bei näherer Erwägung der Verhältnisse grosse Bedenken zu erregen geeignet ist.“

Den übrigen freien Städten schloss sich auch Frankfurt a. M. an, dessen Bevollmächtigter Coester in einer Erklärung vom 15. November 1848 u. a. ausführte:

„Die hiesige Regierung hat sich bis jetzt noch nicht von der Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit einer gänzlichen Aufhebung der Flusszölle überzeugen können. Einigen Ersatz für die Erhaltung der Wasserstrassen und des Leinpfades von denen in Anspruch zu nehmen, welche beide benutzen, kann nicht als unbillige oder ungegründete Forderung betrachtet werden. Auch ist man des Dafürhaltens, dass mässige Flusszölle für den Schiffahrtsverkehr nicht drückend sein können, besonders

wenn die Erhebungsform vereinfacht worden. Die Beschwerden, welche laut geworden sind, haben ihren Grund einestheils in dem zu hohen Betrag der Zölle und andernteils in dem bisher bei der Erhebung eingetretenen, nicht gleichmässigen Verfahren. Durch den letzten Umstand besonders sind viele Interessen verletzt worden. Es ist anzunehmen, dass, wenn eine vollkommen gleichmässige Behandlung angenommen werden wird, wenn unter keinem Vorwand Befreiungen, welche nur einzelnen Staaten zu Gute kommen, gestattet und wenn endlich die Sätze der Schiffsabgaben auf ein billiges Mass zurückgeführt werden, weder von den Schiffen, noch von dem Handelsstand gegründete Klagen geführt werden können.“

Die drei grössten Bundesstaaten bekannten sich theils nicht mit derselben Bestimmtheit zum Gebührenprinzip, theils begründeten sie ihren Standpunkt nicht mit derselben Ausführlichkeit, wie diese vier Stadtstaaten, die in seltener Ueberzeugungstreue mit dem kaufmännischen Grundsatz: keine Leistung ohne Entgelt auch hier Ernst machten, wo es vielleicht ihr Interesse nicht unmittelbar gebot.

Insbesondere Oesterreichs Stellung ist nicht ganz durchsichtig. Es unterzeichnete zwar an erster Stelle die gemeinsame allgemeine Erklärung, doch trat es andererseits auch für die beantragte Aufhebung aller Abgaben ein. Sein Bevollmächtigter, Freiherr von Geringer, versicherte nämlich, in einer kurzen Sondereingabe vom 12. August 1848, dass,

„soviel ihm bekannt sei, in der bestehenden österreichischen Gesetzgebung über Wasserzölle und Flussschiffahrt, sowie in sonstigen tatsächlichen Verhältnissen für seine Regierung kein Hinderniss liegt, zu dem Zwecke mitzuwirken, auf welchen die beantragten Bestimmungen gerichtet sind.“

Bayern bekannte sich nur mit einzelnen Modifikationen zum Gebührenprinzip; in seinen wiederholten Eingaben hiess es z. B.:

„Dass Flusszölle in der bisherigen Eigenschaft, d. h. als Quelle des finanziellen Einkommens oder als Mittel für die Bestreitung noch anderen Aufwandes, ausser dem für Erhaltung der Wasserstrassen in fahrbarem Stande oder etwaige Verbesserung derselben, nicht fortdauern sollen, ist wohl eine unzweifelhafte, nicht ferner abzuweisende Forderung des öffentlichen Rechtes.

Diese Folgerung schliesset aber zugleich die Folgerung in sich, dass eine Abgabenerhebung, deren Fortbestand staatsrechtlich für unzulässig erkannt wird, von dem Gesetzgeber, ohne offenbaren Widerspruch mit sich selbst, nicht gleichzeitig durch die Anerkennung eines Entschädigungsprinzipes oder einer zu bewilligenden Ausgleichung wieder sanktionirt werden können.

Wesentlich verschiedener Beurtheilung unterliegt dagegen die Frage, ob und inwiefern diejenigen, welche die Wasserwege zunächst für ihre Zwecke benützen, nicht verpflichtet und angehalten werden sollen, verhältnissmässig mindestens zu den Kosten der Erhaltung der Wasserstrassen in fahrbarem Stande auch zunächst beizutragen.

Hier werden Gründe des Rechts und der Billigkeit in demselben Masse die Bejahung der Frage anrathen, als im Gegensatze analoge

Gründe für die Aufhebung der Flusszölle und für die Versagung einer Entschädigung sprechen.

Im allgemeinen wird der Grundsatz, dass derjenige, der eine Anstalt benützt, auch die nächste und natürliche Verpflichtung habe, zu den Kosten ihrer Unterhaltung beizutragen, so wie er bei Landstrassen gilt und angewendet wird, auch bei Wasserstrassen Geltung und Anwendung finden können und sollen. . . .

Dass Staatsrücksichten in dem einen wie in dem andern Falle die Regierungsgewalt zu einer Ermässigung oder Einstellung solcher Gebühren-Erhebung bestimmen können und nach Umständen bestimmen müssen, dass für die Regierungen keine Verbindlichkeit bestehen kann, den Interessen des öffentlichen Verkehrs entgegen noch solche Abgaben erheben zu lassen, wird nicht zu bestreiten sein. Darnach konnte auch die Erhebung von Wasserweggeldern vernünftigerweise nur als eine Berechtigung, nicht aber als eine Verpflichtung für die Regierungen der Einzelstaaten festgestellt werden.

Aus diesen Betrachtungen dürfte hervorgehen, dass aus dem Standpunkte des öffentlichen Rechtes unbedingte Befreiung der Schifffahrt und Flösserei von Abgaben für die Benutzung der Wasserstrassen nicht zulässig erscheine, dass sohin im allgemeinen nur Zurückführung auf das mit den Interessen des Verkehrs verträgliche Mass, mit Beseitigung finanzieller Zollerhebungen, billigerweise verlangt werden könne und dass hiebei und bei etwaiger völliger Abgabebefreiung das Bedürfniss des Verkehrs massgebend sein müsse.“

Aus diesen Gründen beantragte der bayerische Bevollmächtigte, die Verfassungsbestimmung auf die Erklärung des Grundsatzes zu beschränken, „dass künftig für die Benutzung der Wasserstrassen für inländische Schifffahrt und Flösserei Abgaben zu anderen Zwecken als zu den Kosten der Erhaltung dieser Transportwege in fahrbarem Stande nicht sollen erhoben werden dürfen“. Er meinte: „damit wäre der öffentlichen Meinung wohl vorerst Genüge gethan, die Regulirung dieser Verhältnisse gewahrt und übrigens eine momentane Massnahme zur Abstellung überlästiger Abgabenerhebung nicht ausgeschlossen“.

Der preussische Bevollmächtigte begnügte sich mit einer kurzen Mittheilung, in der er erklärte, dass seine Regierung zwar „zur gänzlichen Aufhebung der Belastung des Flussschiffahrtsverkehrs durch Zölle die Hand bieten werde“, doch neben der Aufhebung der Flusszölle die „Einführung eines Wasserweggeldes“ wolle.

<sup>284)</sup> Bericht der vereinigten Kommissionen für Handel und Gewerbe, sowie für Finanzen und Zölle vom 18. April 1856: Nr. 282 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses, IV. Leg.-Per., 1. Sess. Das Plenum stimmte dem Bericht zu.

<sup>285)</sup> Das ist allerdings nicht ganz richtig, wie oben S. 80 dargelegt wurde.

<sup>286)</sup> Bericht der genannten Kommission vom 30. März 1859: No. 126 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses.

<sup>287)</sup> Bericht der genannten Kommission vom 30. März 1859: No. 69 der Drucksachen des Herrenhauses.

<sup>288)</sup> Bericht der genannten Kommissionen vom 30. April 1863: No. 135 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses.

<sup>289)</sup> Z. B. hatte v. Vincke in der Nationalversammlung am 17. November 1848 gesagt: „Wenn ich auch der Ansicht bin, dass die Abgaben für die Unterhaltung einer Anlage zunächst von denjenigen zu erheben sind, welche die Anlage benutzen, so scheint mir dieses Prinzip hier deshalb eine Ausnahme erleiden zu müssen, weil die Schiffbarkeit auf allen den Strömen, die mit Eisenbahnen konkurriren, fast nullifizirt wäre, wenn sie nicht von Abgaben vollständig frei gestellt würde“. Stenographischer Bericht Bd. V S. 3339.

<sup>290)</sup> Art. 9 des preussisch-badischen Vertrages vom 17. August 1866, Art. 10 des preussisch-bayerischen Vertrages vom 22. August 1866 und Art. 12 des preussisch-hessischen Vertrages vom 3. September 1866.

<sup>291)</sup> Vergl. Verträge und Verhandlungen über die Bildung und Ausführung des deutschen Zoll- und Handelsvereins. Berlin 1845. Bd. II S. 88.

<sup>292)</sup> Bundesgesetzblatt 1870. S. 40.

<sup>293)</sup> Bundesgesetzblatt 1870. S. 417.

<sup>294)</sup> Vergl. oben S. 61 ff.

<sup>295)</sup> In der Broschüre: „Ueber gemeinsame materielle Interessen im deutschen Bundesstaate, insbesondere bei Abgaben vom Verkehr und Verkehrsmitteln“, Frankfurt a. M. 1848, S. 23 (aus Delbrück's Feder?) werden als „Passagezölle“ bezeichnet „Abgaben ohne andere Gegenleistung, als die Erlaubniss des Durchgangs“.

<sup>296)</sup> Drucksachen des Reichstags, 1870 Bd. IV S. 524.

<sup>297)</sup> Vergl. oben S. 56.

<sup>298)</sup> Vergl. oben S. 58.

<sup>299)</sup> Aehnlich wurde in der gemeinsamen Erklärung der Vertreter der deutschen Regierungen im Jahre 1848 gesprochen von „für die Benutzung gewisser Anstalten zur Erhebung kommenden Gebühren, wie Hafen-, Krahn-, Waage-, Lager-, Kanal-, Schleusen und dergleichen Gelder“. Vergl. oben S 131 unter No. 4.

<sup>300)</sup> Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. 1850 S. 586.

<sup>301)</sup> Vergl. Lahusen, Die Korrektion der Unterweser und die Bremische Handelskammer. Bremen 1883.

---

**B.**

**Theoretische Betrachtungen  
über das Binnenschiffahrtsabgabenwesen  
in Deutschland.**

Wer die geschichtliche Entwicklung des Binnenschiffahrtsabgabewesens in Deutschland und seine heutige Gestaltung überschaut, dem drängt sich die Frage auf, ob die gegenwärtigen Verhältnisse, die durch so manche Zufälligkeiten in der Entwicklung bedingt worden sind, sich rechtfertigen lassen, ob sie werth sind, zu bestehen und erhalten zu bleiben, oder ob und inwieweit sie einer grundsätzlichen Reform oder Abänderungen im einzelnen bedürfen.

Die Beantwortung dieser Frage verlangt eine Abschweifung auf das etwas unwegsame Gebiet finanzwissenschaftlicher Theorie. Es gilt, zunächst Klarheit darüber zu gewinnen, wie prinzipiell die Binnenschiffahrtsabgaben im Rahmen der Finanzwirtschaft eines modernen Staates stehen. Das ist nicht ganz so leicht, wie es auf den ersten Blick erscheinen könnte.

Klar liegt der Unterschied zu Tage zwischen den rein privatwirtschaftlichen Einnahmen des modernen Staates und den Steuern. Jene sind Gegenleistungen für besondere privatwirtschaftliche Leistungen des Staates; sie sind von den einzelnen Leistungsempfängern zu entrichten; sie stehen auf derselben Stufe, wie derartige Gegenleistungen im Privatverkehr, wie Kaufpreis, Miethzins und Lohn; sie unterliegen den Regeln der Privatwirtschaft, also regelmässig auch beiderseitiger Vereinbarung, und haben ausser der Deckung der entstehenden Kosten einen möglichst grossen Gewinn zu erbringen; dass der Unternehmer der Staat ist und nicht eine Privatperson, ist gleichsam Nebensache. Im deutlichen Gegensatz hierzu stehen die Steuern, mag man sie im einzelnen definiren, wie man will. Sie sind nicht Gegenleistungen für eine besondere Leistung des Staates; sie knüpfen daher auch nicht an den Empfang bestimmter Leistungen oder an irgend einen Vorgang des Erwerbslebens an; sie entspringen auch nicht einer privatwirtschaftlichen Thätigkeit des Staates

und unterliegen nicht einer beiderseitigen Vereinbarung, sondern sind einseitig vom Staate festgesetzte Zwangsbeiträge, die, aus der blossen Thatsache der Zugehörigkeit zu einem Staatsganzen erwachsend, die Kosten der aus dem Wesen des Staates hervorgehenden, dem Allgemeinwohl, nicht Sonderinteressen dienenden Einrichtungen und Thätigkeiten des Staates, für die ein besonderes Entgelt nicht möglich ist, decken, darüber hinaus einen Ertrag jedoch nicht liefern sollen.

Ebenso klar wie dieser Unterschied, ebenso einleuchtend ist es, dass zwischen diesen beiden Gebieten ein drittes liegt. Das umfasst alle jene Thätigkeiten, die nicht rein privatwirthschaftlicher Natur sind, aber auch nicht dem Komplex jener Staatsaufgaben angehören, deren Nichterfüllung den Staat aufhebt und deren allgemeiner Charakter Einzelentgelte nicht zulässt, die vielmehr Thätigkeiten besonderer Art darstellen, die nicht allen Staatsbürgern einigermaßen gleichmässig zu Gute kommen und darum, sowie weil sie besondere Kosten verursachen, Sonderentgelte nicht nur gestatten, sondern sogar erfordern, Sonderentgelte, die in engeren Grenzen sich zu halten haben, als sie der freien Erwerbsthätigkeit auch des Staates gezogen sind, und innerhalb dieser Grenzen vom Staate einseitig festzustellen sind. Es ist eine tief im Volksbewusstsein wurzelnde Forderung der Gerechtigkeit, dass, was der einzelne aus seinem Einkommen oder Vermögen zum allgemeinen Besten freiwillig oder unfreiwillig beisteuert, auch wirklich zum allgemeinen Besten verwendet wird und nicht zur Bestreitung von Kosten dient, die dem Staate im Interesse oder auf Veranlassung einzelner erwachsen, auch wenn diese Leistungen nicht rein privatwirthschaftlicher Art sind. Thätigkeiten des Staates, die in erster Linie aus den Interessen und Verhältnissen einzelner erwachsen, die einen „ökonomisch differenzirenden Einfluss auf die Privatwirthschaften“ haben, beanspruchen besondere Entgelte, die zur Deckung der durch sie dem Staate im ganzen oder im einzelnen erwachsenen Kosten bestimmt sind. Diese in bestimmtem Verhältniss zu den geleisteten Diensten stehenden, nicht auf Gewinn berechneten Entgelte nennen wir im Gegensatz zu den Steuern einerseits und den rein privatwirthschaftlichen Einnahmen des Staates andererseits Gebühren.

Die Gebühren knüpfen sich — wie Wagner<sup>1)</sup> ausgeführt hat — an zweierlei verschiedene, im einzelnen Fall allerdings nicht immer leicht zu unterscheidende Thätigkeiten des Staates,<sup>2)</sup> nämlich an die Ausübung wesentlicher Hoheitsrechte und an Thätigkeiten, die bloss aus Zweckmässigkeitsgründen im öffentlichen Interesse vom Staate übernommen sind. Bei jenen handelt es sich vornehmlich um Thätigkeiten zur Ausführung des Rechts- und Machtzwecks, bei den anderen um solche zur

Ausführung des Kultur- und Wohlfahrtszwecks des Staates. Während jene mit der Ausbildung des modernen Staates und der Entwicklung des Steuersystems ein beschränkteres Anwendungsgebiet erhalten haben, werden die Kultur- und Wohlfahrtsgebühren — wie Wagner sie genannt hat — umso mannigfaltiger und bedeutungsvoller, je mehr der Kreis der Kultur- und Wohlfahrtszwecke des modernen Staates sich weitet.

In jedem Einzelfall ist nun in erster Linie zu untersuchen, ob eine Thätigkeit oder Einrichtung des Staates zur Erfüllung der allgemeinen, wesentlichen Staatsaufgaben, die ihrer Natur nach besondere Entgelte nicht zulassen, dient und, wenn das nicht der Fall ist, wirft sich zweitens die Frage auf, ob diese Thätigkeit oder Einrichtung des Staates rein wirtschaftlicher Art und daher auf Erzielung eines Einnahmeüberschusses gerichtet ist oder nur eine als richtig erkannte, wenn auch nicht wesentliche Staatsaufgabe ohne Absicht auf Gewinn verwirklichen soll. Diese Prüfung, die nicht immer zu ganz scharfen Grenzlinien gelangen lässt, ist hier für das Gebiet des Verkehrswesens vorzunehmen.

Das gleichsam kommunistische System, durch Steuern, durch die Aufwendungen der Gesamtheit, die Kosten zu decken, ein Verkehrsmittel als freies Genussgut zu gewähren — das ist, wie Roscher gesagt hat,<sup>3)</sup> „obwohl unbedingt ansprechend für die gedankenlose Selbstsucht des jeweiligen Benutzers, gerecht nur da, wo der Nutzen des Transportmittels jedem einzelnen ungefähr in derselben Masse zu Theil wird, als die zur Deckung der Kosten erforderliche Steuerlast, und wirtschaftlich nur da, wo die unentgeltliche Benutzung keine unproduktive Vergeudung fürchten lässt, zumal wenn die Erhebung von Gebühren unverhältnissmässige Kosten verursachen würde.“

Diese Voraussetzungen fehlen in den Anfangsstadien der Entwicklung des Verkehrswesens. So lange die Verbesserungen im Verkehrswesen lokaler Art, auf einzelne Gegenden beschränkt sind und so lange sie nur engen Kreisen der Bevölkerung zu Gute kommen, würde es eine Bevorzugung einer Minderheit zu Ungunsten der Mehrheit bedeuten, wenn ihre Kosten nicht von den unmittelbaren Nutzniessern getragen würden. Das ist umsomehr der Fall, als regelmässig die reichsten Gegenden, insbesondere Städte und Bergwerksgebiete es sind, die solcher Verkehrsverbesserungen zuerst theilhaftig werden. Ihre Ausdehnung auf andere, zumal ärmere Theile des Landes würde sehr erschwert werden, wenn nicht die Aussicht bestände, die dafür aufzuwendenden Kosten wieder aus der Anlage selbst zurückzugewinnen zu können.

Man hat daher in früheren Zeiten auch fast ausnahmslos daran festgehalten, durch das betreffende Verkehrsmittel selbst zum mindesten die

auf es verwendeten Kosten aufzubringen. Das war der Fall bei den Wasserstrassen in Deutschland. Nicht anders war es auch bei den Landstrassen und Chausseen. Und der verbreiteten Fraxis entsprach die theoretische Ueberzeugung. Selbst Adam Smith sagt in seinem berühmten Werke (Bd. V Kap. 1, 3): „wenn die eine Landstrasse, eine Brücke oder einen Kanal passirenden Fuhrwerke und Fahrzeuge eine Abgabe nach Massgabe ihres Gewichts oder Tonnengehalts entrichten, so tragen sie zum Unterhalt dieser Anstalten in genau demselben Verhältnisse bei, in welchem sie diese abnutzen. Es scheint kaum möglich, eine gerechtere Art der Erhaltung solcher Anlagen zu ersinnen“. Ganz ähnlich argumentirte man zu Ende des 18. Jahrhunderts und zu Beginn des 19. Jahrhunderts in Deutschland. Man beliebte es, dabei auszugehen von dem Grundsatz des Naturrechts, den Christian Wolff<sup>4)</sup> dahin formulirt hatte: *nemo alteri gratis dare vel facere tenetur, si is vicissim dare vel facere possit*. Im Anschluss an diesen Grundsatz folgerte z. B. Ulmenstein: „Da der Staat zwar allerdings verbunden ist, für die Unterhaltung und beständige Ausbesserung der öffentlichen Wege und Landstrassen sowohl als der Ufer der Ströme, und der den Wanderer zu Pferde und zu Fuss über dieselben führenden Brücken, beständige Sorge zu tragen, diese Unterhaltung und Ausbesserung aber oft mit beträchtlichen Kosten verbunden ist, so ist der Staat nicht schuldig, dieses ohne Vergeltung zu thun, mithin wohlbefugt, von den zu einer solchen Vergeltung geeigneten Personen und vorzüglich von solchen, welche sich der öffentlichen Strassen und der Ströme in der Absicht, Gewinn zu machen und sich zu bereichern, also zum Gewerbe, zum Handel und Wandel bedienen, einen Beitrag zu den zu dieser Unterhaltung und Ausbesserung nöthigen Kosten zu verlangen und zu erheben. . . . Da auch der Staat durch diesen Kostenaufwand beträchtlichen Schaden leiden würde, wenn er sich nicht wieder einen Ersatz dafür verschaffen sollte, so würden diejenigen Personen, welche sich der öffentlichen Landstrassen und der Ströme zum Handel und Wandel bedienen, mit dem Schaden des Staates reicher werden und dieses würde der ebenfalls im Naturrechte sowohl, als im positiven Römischen Rechte sehr gut gegründeten Regel zuwider sein, dass niemand mit des andern Schaden reicher werden soll.“<sup>5)</sup>

Seitdem dieses von Ulmenstein und insbesondere dem grossen englischen Nationalökonom, dessen Ansichten in Handelskreisen noch immer so hohe Autorität beigemessen wird, niedergeschrieben wurde, hat sich allerdings auf dem Gebiete des Wegewesens manches verändert. Erst seitdem sind die grossen technischen Verbesserungen im Wegebau, die im wesentlichen mit Mac Adam beginnen, gemacht worden. Mit ihrer Hilfe hat der Strassenbau sich ausserordentlich entwickelt. Im Jahre 1815

gab es in Preussen erst 4 100 km staatliche Chausseen; bis zum Jahre 1886 wuchs diese Ziffer auf 50 000 km an und in ganz Deutschland sollen heute 150 000 km Kunststrassen vorhanden sein. So breitet sich heute das Netz der Landstrassen und Chausseen unvergleichlich viel engmaschiger über das ganze Land, als zur Zeit, wo Adam Smith und Ulmenstein lebten; von allen Klassen des Volkes wird es unmittelbar in viel stärkerem Masse benutzt, als damals, und mittelbar hat es mit der zunehmenden Entwicklung der Geldwirthschaft und der Arbeitstheilung einen noch weitergehenden Einfluss erreicht; überall in erster Linie dem Marktverkehr dienend, ist es an der Beförderung fast aller Nahrungsmittel der grossen Masse auf ihrem Wege von der Erzeugung zum Gebrauch theiligt.

Je gleichmässiger damit das Netz der Landstrassen und Chausseen allen Theilen der Bevölkerung zu Gute kam, umso weniger bedenklich erschien es, die Allgemeinheit der Steuerzahler statt der mit dieser immer mehr sich deckenden Zahl der einzelnen Nutzniesser zur Tragung der Kosten heranzuziehen. Es kam hinzu, dass gleichzeitig mit dem Anwachsen des Netzes die Erhebung der kleinen Einzelentgelte umständlicher und schwieriger wurde und immer mehr Plackerei und Zeitverlust, die ausser Verhältniss zu dem zu entrichtenden Betrage standen, mit sich brachte. Die Erhebung wurde ausserordentlich kostspielig im Verhältniss zur Einnahme; in Preussen betragen z. B. die Verwaltungskosten im Durchschnitt der drei Jahre 1868 bis 1870 17 % des Rothertrages und stiegen auf 22—25 %, wenn auch die Summe, die zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und Unterhaltung der lediglich zur Chausseegelderhebung bestimmten staatlichen Gebäude erforderlich war, sowie der für Pensionirung von Chausseegelderhebern aufgewendete Betrag berechnet wurde;<sup>6)</sup> anderswo sollen die Kosten der Erhebung gar bis zu 30 % aufgelaufen sein.

Die Bedenken, die aus diesen Veränderungen und thatsächlichen Missständen gegen die Erhebung insbesondere von Chausseegeldern hervorstüben, erhielten noch eine theoretische Stütze. Es gewann nämlich die Lehre Verbreitung, dass eine Belastung des Verkehrs, wie alle indirekte Besteuerung, die Produktionskraft und damit die Steuerkraft eines Volkes lähme und dass der Verzicht auf eine derartige Belastung nicht nur für einzelne Personen von Vortheil sei, sondern der Gesamtheit und damit auch dem Staate zu Gute komme, indem er in einer Ermässigung der Preise der früher belasteten Waaren sich äussern und dadurch einerseits dem mit der Gesamtheit fast sich deckenden Kreise der Konsumenten Vortheil bringen, andererseits die Produktion fördern und das Nationaleinkommen, die letzte Grundlage aller Besteuerung, ver-

grössern werde. Diese den Verkehr begünstigende optimistische Ansicht verquickte sich zum Theil mit der bisherigen Ueberzeugung, wie wir sie bei Adam Smith und Ulmenstein kennen gelernt haben. Das spiegelt sich in besonders charakteristischer Weise wieder bei Leopold Krug, der in seinen „Betrachtungen über den Nationalreichtum des preussischen Staates“ (II S. 647 ff.) im Jahre 1803, wie folgt, über die Frage der Verkehrsabgaben sich äussert:

„Die inneren Zölle auf Flüssen, Kanälen, Chausseen, Brücken u. s. w. und die Wegegeder, Schleusengelder, Geleite u. s. w. sind ursprünglich nur als eine Veranstaltung der Regierung zu betrachten, um die auf Erhaltung des Fahrwassers, auf Anlegung der Kanäle, Wege und Brücken verwendeten Kosten von denen, die diese Anstalten benutzen, wieder einzuziehen, und es scheint der Gerechtigkeit gemäss zu sein, von denen, welche diese Anstalten benutzen, und dadurch an den Kosten des Transports etwas ersparen, diese Erhaltungskosten wieder einzuziehen. Wenn eine Regierung mit strenger Genauigkeit über die Verwendung der Einkünfte aus solchen Abgaben wacht, wenn sie für die Staatskassen zu anderen Ausgaben keinen Ueberschuss über die nöthigen Erhaltungskosten verlangt und nimmt, so lässt sich gegen diese Abgaben nichts weiter einwenden, als was sich gegen alle Zirkulationsabgaben einwenden lässt: sie treffen nämlich nicht den, der sie wirklich bezahlt, sondern sie treffen ebenso als die Akzise und andere Zölle den Konsumenten der verzollten Waare, der echtes Einkommen geniesst. Wenn die Regierung durch Anlegung einer Chaussee, da wo sonst beschwerlicher Weg war, die Kosten des Transports und des Handels vermindert, und die Abgaben, welche sie dafür verlangt, nicht den Profit, den die Gewerbe und der Handel von dieser Melioration ziehen, wieder aufzehren, so hat sie Handel und Gewerbe durch diese Veranstaltung gehoben und blühender gemacht; sie würde aber beide unstreitig noch mehr heben und noch blühender machen, wenn sie für diese Meliorationen gar keine Abgaben verlangte, und wenn sie die Meliorationskosten aus dem allgemeinen Fonds bestreiten könnte, auf den sie doch auf diesem Wege mit Zinsen zurückfallen.

„Die Anlegung bequemer Wege, die Schiffbarmachung unbenutzter Flüsse, und die durch diese und andere Meliorationen bewirkte Verminderung der Transportkosten und Handelsspesen, sind Nationalvortheile, die nicht einige einzelne Personen, nicht einzelne Stände, sondern die ganze Nation bereichern. Wenn der Schiffer und der Fuhrmann mit geringeren Kosten, mit Ersparung an Zeit und an Kräften, den Transport der ihm anvertrauten Waaren verrichten kann, so werden und müssen bei freier Konkurrenz auch die Kaufleute, für welche sie den Transport

unternehmen, an ihren Auslagen ersparen; und ebenso werden die Käufer der Waaren den Vortheil der Kaufleute, der Schiffer und der Fuhrleute verhältnissmässig theilen. Dies sind einige Vortheile, welche hauptsächlich den industriösen Klassen zu Gute kommen; wichtiger aber und zur Erhöhung des Nationaleinkommens und des reinen Ertrages aller Grundstücke kräftiger wirkend sind noch die Vortheile für die produzierenden Stände, oder für die Produktion überhaupt. Was soll in den von Handelsplätzen, Hauptstädten und schiffbaren Flüssen entfernten Gegenden des Staates den Grundbesitzer reizen, sein Grundstück zu höherer Kultur zu bringen, wenn die Transportkosten seiner Produkte bis zum nächsten Markte ebensoviel oder noch mehr betragen, als der Marktpreis ist? Der Boden wird mehr produziren und wird höheren Ertrag bringen, wenn diese Transportkosten durch Anlegung von bequemen und sicheren Strassen und von Kanälen, durch Schiffbarmachung kleiner Flüsse und durch Aufhebung aller Zölle, Wege-, Kanal- und Flussgelder vermindert werden.

„Der Aufwand des Staates auf solche Handelswege wird, wenn die Staatskasse nicht Konsumtions- und Handelssteuern durch sie erheben will, die reine Portion des Nationaleinkommens um eine weit grössere Summe vermehren, als die Summe ist, welche zu solchen Zwecken verwendet wird, und dieses Verfahren wird also den Reichthum und die Macht des Staates auf dem kürzesten Wege erhöhen.“

Aus derartigen, in Bezug auf ihre allgemeine Berechtigung noch zu prüfenden Gründen, die seit dem Anfang des vorigen Jahrhunderts in Verbindung mit dem Aufschwung von Handel und Verkehr immer grössere Verbreitung fanden, kam es dazu, dass man in weiten Kreisen, insbesondere in denjenigen, für die eine verkehrsfreundliche Regierungspolitik auch unmittelbare praktische Bedeutung hat, von dem Prinzip der Entgeltlichkeit, das Adam Smith noch so gepriesen hatte, sich abwendete. Und zwar war das nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch zunächst und am meisten der Fall auf dem Gebiete der Landstrassen, wo die grosse örtliche Verbreitung und die ausgedehnte Benutzung der Theorie der Gemeinnützlichkeits am weitesten entgegenkommen.<sup>7)</sup> Die kleinliche Chausseegelderhebung, auf deren Beseitigung die skizzirten thatsächlichen Misstände hindrängten, verlangte man vor allem aufgehoben zu sehen. Zuerst, und zwar bereits im Jahre 1806, wurde diesem Verlangen entsprochen in dem Lande, in dem man am frühesten an die Aufgabe eines umfassenden Wegebaus herangetreten war, in Frankreich. Diesem vielgepriesenen Vorbild folgten in Deutschland zunächst die süddeutschen Staaten, die auf dem Gebiete des Chausseebaus weiter fortgeschritten waren, als Norddeutschland. Baden beseitigte das Chausseegeld im Jahre

1820, Württemberg im Jahre 1833, Hessen im Jahre 1835, Bayern im Jahre 1840. Preussen hob auf seinen Staatsstrassen das Chausseegeld, das ihm im Durchschnitt der Jahre 1868—1870 eine Roheinnahme von nicht ganz  $1\frac{1}{2}$  Millionen Thalern gewährt hatte, erst durch das Gesetz vom 27. Mai 1874 auf.

Die Unentgeltlichkeit der Benutzung staatlicher Landstrassen und Chausseen ist heute fast zu einem Axiom geworden und die Berechtigung dazu lässt sich aus den kurz gestreiften Gründen dann kaum bestreiten, wenn das Wegenetz eine hohe und einigermaßen gleichmässige Ausbildung bereits erfahren hat; dann wird man sich darauf beschränken können, in den Ausnahmefällen, wo eine Landstrasse oder Chaussee in besonders hohem Grade einzelnen Personen oder Unternehmungen zu Gute kommt und auch von diesen daher besonders stark abgenutzt wird, zu einer Vorwegbelastung der Interessenten in der Form von Beiträgen<sup>8)</sup> zu schreiten. Ist dagegen das Wegewesen noch nicht so entwickelt, dass eine „differenzielle Wirkung“ weit zurücktritt, dann wird neuerdings wieder immer allgemeiner die Berechtigung eines Wegegeldes anerkannt, zum mindesten bis das Anlagekapital getilgt ist. „Vor der Erreichung dieses Zeitpunktes darf — z. B. nach van der Borght<sup>9)</sup> — der Verzicht auf jedes eigene Erträgniss im allgemeinen als verfrüht bezeichnet werden insofern, als nun zur Deckung der erheblichen Verzinsungs- und Anlagekosten die Steuerzahler in erhöhtem Masse in Anspruch genommen werden müssen. Diese Steuerlasten würden — wie van der Borght ausführend hinzufügt — leicht sehr ungleich auf die Bevölkerung drücken können, viel ungleicher, als die Wegegebühren; diese wirken ja auch nicht völlig gleichmässig, aber sie belasten doch denjenigen, der nur indirekt aus den Landstrassen Vortheil zieht, gar nicht und die übrigen nur in dem Masse, wie sie selbst die Landstrasse benutzen. Die Ungleichheiten der neuen Steuerlast würden besonders fühlbar sein, wenn das Wegenetz noch nicht besonders dicht ist. Je mehr noch Ergänzungen im Wegenetz nöthig sind, desto mehr ist noch der Vortheil der Landstrassen für die einzelnen Benutzer erkennbar, und desto weniger umfassend ist die befruchtende Wirkung auf die Gesamtentwicklung.“ van der Borght kommt auf Grund dieser Erwägungen, denen man wird zustimmen müssen, zu dem Schluss: „Dem Drängen der Verkehrstreibenden auf Beseitigung der Wegegebühren kann nach dem Gesagten nicht immer sofort Rechnung getragen werden.“

Während wir aber vom deutschen Wegenetz — anscheinend im Gegensatz zu van der Borgh — annehmen möchten, dass es zu solcher Dichtigkeit und Gleichmässigkeit bereits ausgebaut worden ist, dass seiner Behandlung als freies Genussgut gewichtige Bedenken kaum noch entgegenstehen, so kann man dasselbe, zumal wenn man die Gleichmässigkeit nicht nur auf die Länge, sondern auch die Leistungsfähigkeit bezieht, von Eisenbahnen und insbesondere von Wasserstrassen nicht annehmen, und das fällt umso schwerer gegen das Prinzip der Unentgeltlichkeit ins Gewicht, als diese Verkehrsanstalten sehr viel kostspieligere Anlagen darstellen und daher die Gesamtheit, falls dieser alle ihre Kosten aufgebürdet werden sollten, sehr viel mehr bedrücken würden.

Was zunächst das Eisenbahnnetz<sup>10)</sup> anlangt, so nähert sich allerdings verschiedentlich seine Entwicklung, insbesondere seitdem den Vollbahnen noch Nebenbahnen und Kleinbahnen in immer stärkerem Masse ergänzend zur Seite treten, allmählich einem Zustande, der von einer gewissen gleichmässigen Vertheilung der Schienenwege zu sprechen gestattet; in ganz Deutschland hat das Netz der Eisenbahnen bereits ein Drittel der Dichtigkeit der Kunststrassen erreicht; 18 km Bahnen kommen in Sachsen, 8—12 km Bahnen im übrigen Deutschland auf 100 Geviertkilometer. Aber ein neues Moment der Ungleichmässigkeit gesellt sich hier dadurch hinzu, dass der Staat nicht nur Besitzer der Anlage ist, sondern auch den Fahrbetrieb auf ihr übernimmt. Die Leistungen, die der Staat hier bietet, sind daher nach Art und Umfang unendlich viel mannigfaltiger, als wo der Staat sich auf die blossе Darbietung des Verkehrsweges beschränkt. Schon wegen dieser, dem verschiedenen Interesse und der verschiedenen Leistungsfähigkeit der Benutzer entsprechenden Ungleichmässigkeit der Leistungen ist es ausgeschlossen, hier die Kosten von der Gesamtheit, statt von den einzelnen Nutzniessern tragen zu lassen, ganz abgesehen davon, dass die Unentgeltlichkeit überall, wo der Staat den Beförderungsakt selbst ausführt, eine unerträgliche Luxusbenutzung zeitigen würde.<sup>11)</sup> Die starke Differenzirung der Leistungen verlangt hier gebieterisch auch entsprechend differenzirte Entgelte.

Anders bei den Wasserstrassen. Im Unterschied von den Landstrassen und Chausseen, die berufen sind, dem einfachsten Verkehrsbedürfniss, das überall und vielfach gleich sich äussert, zu entsprechen und die überall sich anlegen lassen, kann von den Wasserstrassen fast nirgends behauptet werden, dass sie auch nur einigermassen gleichmässig über ein Land sich vertheilen. Das liegt in der Natur der Sache. Während das Netz der Landstrassen und auch der Eisenbahnen beständig weiter sich verdichtet und, kaum noch natürliche Hindernisse kennend, überall hin dringt, sind der Entwicklung der Wasserstrassen unabänderliche

natürliche Schranken gezogen. Gebirgige Gegenden müssen dauernd ganz auf schiffbare Wasserstrassen oder doch auf ihren wirksamen weiteren Ausbau durch Kanäle verzichten. Auch das Wasser selbst, das mehr noch als dem Verkehr landwirthschaftlichen Zwecken zu dienen hat, setzt der Entwicklung eines Wasserstrassennetzes überall ein Ziel, von dem schwer zu sagen ist, wie weit man heute noch von ihm entfernt ist, wie weit man es künstlich, etwa durch Anlage grosser Stauweiher, die die Unterschiede im Wasserstande etwas ausgleichen, ohne unverhältnissmässig hohe Kosten, hinausschieben kann; wiederholen sich doch z. B. schon heute in weiten Theilen unseres Heimathlandes, selbst bei den stattlichsten unserer Flüsse, fast von Jahr zu Jahr die Klagen über Wasserarmuth. Auch dieses Umstandes wegen ist es ausgeschlossen, dass das Netz unserer Wasserstrassen sich in ähnlicher Weise, über das ganze Land sich breitend, fortentwickelt, wie es die Verkehrswege zu Lande, denen die Natur gleiche Schranken nicht gezogen hat, thun und weiter thun werden.

Zu Gebirgsnatur und Wassermangel gesellt sich vielfach ein weiteres natürliches Hemmniss, wenn auch unbedeutenderer Art, im Klima insofern hinzu, als die Eisverhältnisse für die Schifffahrt von grösster Bedeutung sind. Sie schränken in Verbindung mit den Wasserstandsschwankungen den nutzbaren Werth der deutschen Wasserstrassen umsomehr ein, je weiter man von Westen nach Osten vordringt; die Schifffahrt ist in Masuren an 210—230 Tagen, in Oberschlesien, Posen und Westpreussen an 230—240 Tagen, zwischen Oder und Elbe und auf der Elbe selbst an 260—320 Tagen, im Westen der Elbe an 280—330 Tagen im Jahre möglich. Der Werth der deutschen Wasserstrassen nimmt also schon dieses einen natürlichen Umstandes wegen bis zu 30 0/0 nach Osten hin ab.<sup>12)</sup> Wenn daher in Preussen heute die höher entwickelte westliche Hälfte des Königreichs in stärkerem Masse durch leistungsfähige Wasserstrassen ausgezeichnet ist, als die in mehrfacher Beziehung zurückstehende östliche Hälfte, so werden aus zwingenden natürlichen Gründen derartige Unterschiede nicht nur bestehen bleiben, sondern aller Voraussicht nach und nicht unberechtigter Weise sich eher noch vergrössern, als verringern.

Aber auch abgesehen von der Ungleichmässigkeit der räumlichen Vertheilung und der zeitlichen Nutzbarkeit, die völlig auszugleichen unabänderliche geographische Verschiedenheiten verhindern, finden Wasserstrassen nicht annähernd so allgemeine Benutzung, wie Landstrassen und Chausseen. Das gilt zunächst von der Personenbeförderung. Für sie kommen die Wasserstrassen im allgemeinen wegen der Langsamkeit<sup>13)</sup> der Beförderung nur in geringem Masse in Betracht und auch in den möglichen Grenzen werden sie zu diesem Zweck oft ungenügend aus-

genutzt; ganz besonders wird in Deutschland, wie P. D. Fischer mit Recht hervorgehoben hat,<sup>14)</sup> das Dampfschiff „lange nicht in ausreichendem Umfang als Reisemittel gewürdigt.“ Beschränkter ist die Zahl der Benutzer aber auch in der Güterbeförderung. Was diese insbesondere anlangt, so wird man ganz allgemein den Grundsatz aufstellen dürfen, dass der Grossbetrieb umso mehr an einem Verkehrswege in erster Linie interessirt ist, umso enger also auch der Kreis der unmittelbaren Benutzer des Verkehrsweges ist, je grösser — von einer gewissen Grenze an — das übliche und auf dem Verkehrsweg zweckmässigste Transportgefäss ist. Wer ist denn in der Lage, 500—1000 Tonnen Kohlen oder Dünger auf ein Mal zu beziehen? wer kann 500—1000 Tonnen Getreide in einer Ladung nach einem Bestimmungsort verschiffen? Auf Wasserstrassen, die grössere Fahrzeuge zulassen, wird aber kleineren Schiffen, — von einigen bestimmten Güterarten, beispielsweise Ziegeln, abgesehen — die Konkurrenz sehr erschwert, wie nicht nur alle Rentabilitätsberechnungen projekirtirter Kanäle, sondern auch die Erfahrungen auf bereits bestehenden Wasserstrassen beweisen. Gleiche Schwierigkeiten erwachsen Theilladungen und damit einem verzweigten Stückgutverkehr daraus, dass ein grosses Schiff nur dann sich bezahlt machen kann, wenn es seinen Laderaum möglichst ausnutzt und seine Fahrt nicht in zu viele kleine Strecken zertheilt. Dazu kommt endlich, dass nur bei einem Grossbetrieb die technischen Vorkehrungen sich lohnen, durch welche die Zeit und damit Geld kostenden Schwierigkeiten des Löschens und Ladens<sup>15)</sup> bei grossen Schiffen überwunden werden, deren Bordkante weit über den Schiffsboden emporragt, die leer hoch über dem Wasser liegen, voll tief in das Wasser eintauchen, und dass die durch das Laden und Löschen verursachte Liegezeit, zumal bei grossen Schiffen, die Kosten so steigert, dass eine Beförderung im Nahverkehr vielfach nicht mehr lohnend ist.<sup>16)</sup> Wie der Kreis der Versender, so ist auch der der Empfänger von auf Wasserstrassen beförderten Gütern von Natur beschränkt, beschränkt im wesentlichen auf die meist in grossen Städten oder in ihrer Nähe gelegenen oder mit ihnen wenigstens wirtschaftlich eng verbundenen Grossbetriebe, die, umso geräumiger die Transportgefässe sind, umso mehr gefördert werden, weil sie mit billigeren Bezugs- und Versandkosten arbeiten, als die von ihnen vielfach bedrängten Kleinbetriebe, die sich ganzer Schiffsloadungen nicht in gleichem Masse bedienen können.<sup>17)</sup> Die Handelskammer zu Duisburg sagt daher auch bereits in ihrem Jahresbericht für das Jahr 1898 (I. Th. S. 12): „der grosse Abnehmer kann allein noch der Schifffahrt die nothwendigen Frachtmengen geben“.

Ob aber der Nutzen der Wasserstrassen über diese beschränkte Zahl der unmittelbaren Interessenten hinausgeht, ob auch den Ver-

brauchern der zu Wasser transportirten Güter die Billigkeit der Wasserbeförderung mittelbar im Preise zu Gute kommt, ist zum mindesten eine strittige und zweifelhafte Frage. Sie ist örtlich und zeitlich nicht immer gleich zu beantworten. Im allgemeinen aber wird man sagen können, dass es sich hier umgekehrt verhalten wird, wie bei der Abwälzung einer Last. Wie die wirthschaftlich Starken eine Steuer meist ganz oder zum grössten Theil auf die Schultern der Schwächeren abwälzen, die nicht in genügendem Masse durch Weiterwälzung oder Rückwälzung sich schadlos halten können, so werden sie es regelmässig umgekehrt auch verstehen, Vortheile in ihren Händen festzuhalten. Das wird ihnen um so leichter werden, je mehr der Vortheil beschränkt bleibt auf einzelne Gegenden oder bestimmte Personen, je weniger er auf alle Waaren gleicher Art, die auf den Markt kommen, sich erstreckt. Eine solche Beschränkung liegt aber vor bei den meisten, vor allem den künstlichen Wasserstrassen; sie ist schon begründet in dem unabhängigen Nebeneinanderbestehen von Eisenbahnen und Wasserstrassen; sie wächst ausserordentlich, wenn die Wasserstrassen gegenüber einem ausgedehnteren und engmaschigeren Eisenbahnnetz, das noch dazu leichter, als sie, beständig weiter sich verdichtet, nur — wie es in den Kulturländern, insbesondere Europas regelmässig der Fall ist — eine sekundäre Rolle spielen. Für die Preisbildung sind deshalb im allgemeinen — lokale Ausnahmen wichtiger Art kommen natürlich, z. B. im Getreidehandel auf dem Rhein und im Zuckerhandel auf der Elbe, vor — die Beförderungskosten auf der Eisenbahn von massgebenderer Bedeutung, als die auf den viel ungleichmässiger sich örtlich vertheilenden Wasserstrassen, insbesondere wenn diese angelegt worden sind in einer Zeit und in einem Gebiet, wo das Eisenbahnwesen bereits hoch entwickelt war. Da meist auch auf die zum Kleinverkauf gelangende geringe Waarenmenge eine viel zu unbedeutende Ersparnissquote entfallen würde, kommt daher die etwaige Differenz zwischen den Beförderungskosten auf beiden Verkehrswegen, wenn nicht ganz, so doch zum grössten Theil der beschränkten Zahl der unmittelbaren Benutzer der Wasserstrassen zu gute. Wäre das nicht der Fall, so bliebe manche Agitation für Schaffung oder Vergrösserung einer solchen Transportkostendifferenz, d. h. die Agitation für den Bau mancher Wasserstrasse und die nach ihrer Erbauung sie regelmässig ablösende Agitation für Minderung oder Aufhebung der Abgaben ein psychologisches Räthsel.

Wie bei der Ueberwälzung von Steuern, so handelt es sich eben auch bei der Frage, wer aus etwaigen billigen Frachten einer Wasserstrasse Nutzen zieht, im wesentlichen um einen wirthschaftlichen Machtkampf. In ihm stehen der starken kleinen Schar der durch gemeinsames

Interesse verknüpften Grossproduzenten einerseits und Grosshändler andererseits die kampfunfähige Menge der zersplitterten Waarenverbraucher und die so vielfach jeder wirksamen Organisation entbehrenden, hart auch unter einander ums kümmerliche Dasein ringenden, an Bildung meist ebenso wie an Kapital armen Schiffer als die wirthschaftlich Schwächeren gegenüber. Auch hier schafft das Recht des Stärkeren sich Geltung. Der Sieg wird dem durch Kapitalkraft, Bildung und Organisation Ueberlegenen durch den taktischen Vortheil noch besonders verbürgt, dass den Schiffen gegenüber die von diesen zu leistende Zahlung etwaiger Abgaben<sup>18)</sup>, den Waarenverbrauchern gegenüber die höheren Beförderungskosten auf der Eisenbahn trefflich zur Verschanzung geeignete Schutzwehren bieten. So kann der Verlauf des Kampfes, sowohl wenn es sich um Lasten, als auch wenn es sich um Vortheile handelt, kaum zweifelhaft sein. Der beschränkte Kreis der unmittelbaren Nutzer einer Wasserstrasse ist wirthschaftlich so mächtig, dass er regelmässig es verstehen wird, die Vortheile, die aus einer Wasserstrasse, zumal einer neuen, erwachsen, sich ganz oder weit überwiegend dauernd zu sichern. Jedenfalls trifft die optimistische Theorie allgemeiner Gemeinnützlichkeits auf die Wasserstrassen, vor allem neuerbaute Wasserstrassen, nicht regelmässig zu. Von Ausnahmefällen abgesehen, erweist sie sich nicht als stichhaltig.

Mit diesen Ausführungen ist allerdings noch nicht die Theorie widerlegt, dass die Wasserstrassen den Wohlstand und damit die Steuerkraft des Volkes so heben, dass sie als freies Genussgut dem Staate sehr viel mehr einbringen würden, als belastet mit Abgaben und in ihren wohlthätigen Wirkungen dadurch gehemmt. Dass Wasserstrassen unter normalen Verhältnissen den Wohlstand und die Steuerkraft des Volkes wenigstens in einzelnen seiner Theile heben, ist sicherlich nicht zu bestreiten. Das gilt aber nicht nur von Wasserstrassen, sondern von allen Verkehrsmitteln, die nicht als Verkehrsluxus zu bezeichnen sind, so dass es nicht gegen die Eisenbahnen als eine Eigenthümlichkeit der Wasserstrassen ausgespielt werden kann.

Unter normalen, einen Verkehrsluxus ausschliessenden Verhältnissen ist ein Verkehrsweg und insbesondere ein künstlicher Wasserweg dann gebaut, wenn er in wirthschaftlicher Beziehung gerechtfertigt ist, d. h. „nur dann, wenn er“, wie Sympher<sup>19)</sup> sagt,

1. die bereits vorhandenen Transporte billiger befördern kann oder neue Transporte ermöglichen, indem er neue Industrien hervorruft oder vorhandenen grösseren Werth giebt, und so einen solchen Nutzen abwirft, dass nicht nur die Unterhaltungs- und Verwaltungs-

kosten und die Zinsen des Anlagekapitals gedeckt werden, sondern auch diejenigen Verluste einen Ausgleich finden, welche für andere Verkehrswege aus der Anlage des neuen Wasserweges entstehen, und

2. die Vortheile aus der Anlage des neuen Wasserweges nicht auf andere Weise besser erreicht werden können.“

Wenn es wirtschaftlich nur berechtigt ist eine Wasserstrasse zu bauen — und von dem Ausbau einer Wasserstrasse im Interesse der Schifffahrt muss dasselbe gelten — sofern die Gesamtheit der wirtschaftlichen Vortheile grösser ist, als die Gesamtsumme der Aufwendungen, so kann die Erhebung einer Gebühr, die nur einen in den angegebenen Grenzen sich haltenden Entgelt für die Aufwendungen des Erbauers bildet, den günstigen Einfluss auf das Wirtschaftsleben nicht unterbinden. Sollte doch dauernd durch eine Abgabe, die nur zur Kostendeckung dient, „der natürliche Vorzug der grösseren Billigkeit des Wasserweges gegenüber dem Landweg dadurch ganz oder fast ganz wett gemacht“ werden,<sup>20)</sup> so ist diese dauernde Unfähigkeit finanzieller Selbsterhaltung eben der deutlichste Beweis, dass die betreffende Wasserstrasse nicht in dem Sympher'schen Sinne wirtschaftlich gerechtfertigt war, dass vielmehr die Annahme des „natürlichen Vorzuges der grösseren Billigkeit“ in diesem Falle eine den Thatsachen widersprechende Theorie, eine *petitio principii* ist. Allerdings muss diese Unfähigkeit nicht nur vorübergehend eintreten, wie es vor allem bei der Eröffnung eines neuen Verkehrswegs geschehen kann; auf diese Uebergangszeit der jugendlichen Entwicklung eines neuen Verkehrs dürfte besondere Rücksicht zu nehmen sein, indem man wohl von Anfang an die Abgaben in voller Höhe festsetzt, sie jedoch anfangs nicht, sondern erst allmählich in vollem Betrage erhebt<sup>21)</sup>.

Aber wenn nicht bestritten werden kann, dass unter normalen Verhältnissen eine zur vollen Entwicklung gelangte Wasserstrasse eine bedeutende Förderung des Wirtschaftslebens mit sich bringt, so fragt es sich doch sehr, ob dem Wirtschaftsleben wirklich damit genützt wird, dass eine solche Wasserstrasse als freies Genussgut behandelt wird, ganz abgesehen von dem bereits erwähnten Umstand, dass das leicht zu einem nicht zu rechtfertigenden Luxus in der Verkehrsentwicklung führt. Es fragt sich erstens, ob es wirklich rathsam ist, einen Verkehr und einen auf ihn sich aufbauenden wirtschaftlichen Aufschwung ins Leben zu rufen, wenn alles zusammenstürzt, sobald die in der Gebührenfreiheit liegende staatliche Unterstützung zurückgezogen wird. So sicher eine Wirtschaftspolitik damit rechnen muss, wenn das einmal geschehen ist, so sicher setzt sie sich dem Vorwurf des Ungesunden aus, wenn sie bewusst auf solche künstliche Wirkungen ausgeht. Und noch in einer

anderen Richtung drängen Zweifel sich auf. Es fragt sich zweitens doch sehr, ob die Verkehrsentwicklung im allgemeinen, nicht nur im besonderen Einzelfall wirklich gefördert wird, wenn ein Staat bei allen Verkehrsanlagen die Kosten selbst tragen soll und sich stets nur verwiesen sieht auf die nie zu fassende und zu beziffernde allgemeine Steigerung der Steuerkraft des Volkes. Viel richtiger erscheint die Ansicht, dass die Behandlung als freies Genussgut auf die Dauer nothwendigerweise den Ausbau des Verkehrsnetzes hemmen, statt fördern muss, eine Erkenntniss, die auch in Bezug auf Kanäle unter den Interessenten bereits verbreitet ist und neuerdings auch in Bezug auf natürliche Wasserstrassen sich bei ihnen Bahn zu brechen beginnt.<sup>22)</sup>

Alle diese Gründe, die gegen das Prinzip der Unentgeltlichkeit sprechen, gewinnen, wie gesagt, dadurch noch besonderes Gewicht, dass sowohl die Wasserstrassen, als auch die Eisenbahnen sehr viel kostspieligere Anlagen sind, als Landstrassen und Chausseen. Die Landstrassen und Chausseen sollen in Deutschland einen Bauaufwand von 1200 Millionen Mark darstellen. Die Eisenbahnen, obwohl sie nur ein Drittel so lang sind, belaufen sich auf den zehnfachen Betrag. Aehnlich verhält es sich bei den Wasserstrassen, für die eine Gesamtziffer sich allerdings nicht angeben lässt. Neuere Kanalbauten stellen sogar eine noch bedeutendere Kapitalanlage dar, als Eisenbahnen. Denn während regelmässig die kilometrischen Baukosten einer doppelgleisigen Bahn den Höchstbetrag von 300 000 *M* nicht überschreiten, ja vielfach längst nicht erreichen<sup>23)</sup>, haben sie für den Dortmund—Ems-Kanal, obwohl er vielfach eine bereits vorhandene Wasserstrasse benutzen konnte, 316 000 *M* betragen und sind sie gar in der abgelehnten Gesetzesvorlage über den Bau eines Schifffahrtskanals vom Rhein bis zur Elbe auf 465 800 *M* in der östlichen und 1 147 000 *M* in der westlichen Strecke des Hauptkanals, sowie auf 705 000 *M* für zweischiffige und 356 000 *M* für einschiffige **Zweigkanäle** angegeben worden. Und um auch von den natürlichen Wasserstrassen ein Beispiel anzuführen, so ist nach Zöpfl<sup>24)</sup> in den Jahren 1831—1890 auf den Rheinstrom ebenso viel verwendet worden, wie zwei Eisenbahnen gleicher Länge kosten würden.

Mit diesem die Kapitalaufwendungen betreffenden Unterschiede in engem Zusammenhange steht ein zweiter. Auf Eisenbahnen und Wasserstrassen pflegt die einzelne Transportleistung zum mindesten der zurückgelegten Entfernung nach, sehr oft auch dem Gewichte der beförderten Waaren nach sehr viel grösser zu sein, als auf den einfacheren Verkehrswegen der Landstrassen und Chausseen. Es entfallen daher auch auf die einzelnen Nutzer als Entgelte regelmässig beträchtlich höhere Summen.

Deshalb sind hier die angeführten Zweckmässigkeitsbetrachtungen technischer Art, die auf die Beseitigung des Chausseegeldes mit hindrängen und vom Standpunkt der Verwaltung aus vielleicht am meisten hindrängen, nicht von gleicher Wirksamkeit. Sie fallen gänzlich fort, wenn der Staat sich nicht nur auf die Darbietung des Verkehrsweges beschränkt, sondern auch den Fahrbetrieb ausübt, wie es regelmässig bei staatlichen Eisenbahnen der Fall ist.

Aus allen diesen Gründen gelangt man zu dem Ergebniss, dass bei Eisenbahnen und Wasserstrassen, insbesondere bei neuen, die Annahme des Prinzips der Unentgeltlichkeit sich für den Staat verbietet; sie würde eine Begünstigung einzelner, meist von Natur bevorzugter Gegenden, sowie eine solche des Grossbetriebes und des Handels auf Kosten der Gesamtheit darstellen; sie würde der Finanzwirthschaft schaden, ohne der Volkswirthschaft zu nützen, denn sie würde auf die Dauer unvermeidlich weitere Fortschritte in der Verkehrsentwicklung verzögern, wenn nicht ganz hemmen.

\* \* \*

Wenn prinzipielle Gründe gegen die finanzielle Behandlung als freies Genussgut sprechen, so fragt es sich weiter, ob Wasserstrassen und Eisenbahnen nach dem Grundsatz des Erwerbs oder der blossen Entgeltlichkeit behandelt werden sollen.

Das Bedürfniss des öffentlichen Verkehrs ist es, das den Staat sowohl zum Bau von Wasserstrassen, als auch zur Uebernahme von Eisenbahnen veranlasst hat. Beide so wichtigen Verkehrsanlagen sollten im Interesse der Gesamtheit der Sphäre privater Spekulation, in der eine einseitige Gewinnsucht die erforderliche dauernde Berücksichtigung der Allgemeininteressen nur unzureichend zulässt, entrückt werden. Solange diese Rücksicht auf den öffentlichen Verkehr ausschliesslich massgebend ist, würde diejenige finanzielle Behandlung geboten sein, die nur die Selbsterhaltung der Verkehrsanlagen im ganzen oder im einzelnen erstrebt, die Einnahmen den Ausgaben möglichst genau anpasst, weder auf einen Staatszuschuss noch auf einen Betriebsgewinn rechnet.

Es ist innerhalb des komplizirten Organismus eines modernen Staates aber sehr wohl möglich, dass die Rücksicht auf den öffentlichen Verkehr nicht ausschliesslich massgebend bleibt. Das Anwachsen der Aufgaben und damit der Ausgaben macht es dem modernen Staate nöthig, neue Finanzquellen sich zu erschliessen. Der Staat vermag das regelmässig nur, indem er seine finanziellen Zwecke Einrichtungen oder Thätigkeiten aufdrängt, die an sich ganz anderen Aufgaben dienen. Da

der Staat nun doch einmal in der Zwangslage ist, nothwendige Bethätigungen des Erwerbs- und Genusslebens mit seinen Steuern treffen zu müssen, so ist es ohne weiteres nicht einzusehen, warum er nicht auch den öffentlichen Verkehr für seine finanziellen Zwecke dienstbar machen soll. Wie bei allen seinen Massregeln hat er natürlich auch hier bei der Besteuerung des Verkehrs sorgfältig darauf zu achten, dass sie „nicht die Volkswirtschaft mehr schädigt, als der Finanzwirtschaft nützt.“ Auch mag es unter gegebenen Umständen vielleicht zweckmässiger sein, andere Gebiete zur Deckung seiner Ausgaben heranzuziehen; darum bedarf jeder Vorschlag, andere Quellen zur Deckung nothwendiger Ausgaben zu öffnen, ernster eingehender Prüfung, ob er die erforderlichen gleichen Summen in einer Weise aufzubringen vermag, die geringere Kosten und geringere Unbequemlichkeiten der Erhebung verursacht, weniger empfunden wird, mehr der Gerechtigkeit in der Vertheilung entspricht, d. h. die Wohlhabenheit nach ihren Kräften zu der Besteuerung heranzieht.<sup>25)</sup> Solange aber das Rezept für gänzlich schmerzlose Steuern nicht gefunden ist, solange nothwendige Genussmittel, wie Salz und Bier, von Steuern nicht frei gelassen werden können, solange lässt der moderne Verkehr als Gegenstand der Besteuerung nicht von vornherein als ungeeignet sich bezeichnen; er ist dazu an sich weniger ungeeignet, als z. B. ein Zwischenstadium in der Fabrikation von Zucker und Branntwein. Man wird sogar im allgemeinen schwer bestreiten können, dass je mehr bei fortschreitender Arbeitstheilung an die Stelle der Eigengewinnung der Güter die verkehrsmässige Gewinnung der Güter tritt, umso mehr auch allgemeine Verkehrssteuern zur möglichst gleichmässigen Vertheilung der Steuerlast auf alle Bestandtheile des privatwirthschaftlichen Vermögens gerechtfertigt sind. Auch spricht für eine Steuer auf die zirkulirende Waare der Umstand, dass die absichtlich herbeigeführte Ortsveränderung einer Waare regelmässig ihre Werth-erhöhung bedeutet.

Das gilt in besonderem Masse vom Eisenbahnverkehr. Hier erleichtert die Einheit des Betriebes und Besitzes der Verkehrsanlage die Erhebung ausserordentlich, da sie keines besonderen Personals und keines besonderen Apparates bedarf, daher auch keine besonderen Kosten verursacht und doch bei der ganzen Organisation und öffentlichen Kontrolle des Betriebes Steuerumgehungen fast unmöglich macht. Es ist deshalb auch in Ländern, in denen das System privater Eisenbahnen vorherrscht, der Eisenbahnverkehr vielfach durch wirkliche Steuern zur Bestreitung der allgemeinen Staatsausgaben herangezogen worden. So ist in Frankreich aus der Besteuerung des öffentlichen Fuhrwerks, die am Ende des 18. Jahrhunderts eingeführt worden war, auch die Besteue-

rung des Eisenbahnverkehrs erwachsen, die nach mehrfachen, theils erweiternden, theils einschränkenden Umgestaltungen noch heute sowohl für den Waaren-, als auch für den Personenverkehr besteht und zu den gesammten Einnahmen des französischen Staates nicht unbeträchtliche Beiträge liefert. Aehnlich ist in England aus den Verkehrssteuern, die vor der Einführung des Dampfbetriebes bestanden, eine Eisenbahntransportsteuer hervorgegangen, die allerdings nur den Passagierverkehr trifft. Andere Länder haben ebenfalls in der Form von Transportsteuern oder Stempelgebühren den Eisenbahnverkehr besonders nutzbar gemacht, so Italien seit dem Jahre 1862, Ungarn im Jahre 1875, Russland im Jahre 1878 und ebenso auch die Niederlande, Spanien, Rumänien, Serbien, Bulgarien. Auch in Oesterreich wird eine Stempelabgabe von Frachtbriefen und Fahrkarten erhoben und ist ausserdem die Einführung einer Transportsteuer nach ungarischem Vorbilde mehrfach befürwortet worden. Endlich darf auch Preussen in diesem Zusammenhang nicht ganz unerwähnt bleiben; in Preussen ist nämlich durch die Gesetze vom 30. Mai 1853 und vom 16. März 1867 für Privatbahnen eine Eisenbahnabgabe, die allerdings Besonderheiten aufweist, eingeführt worden.

Es ist nun nicht einzusehen, warum Eisenbahnen, wenn sie dem Staate gehören, nicht mindestens ebenso zur Bestreitung der allgemeinen Staatsausgaben mit herangezogen werden sollen, wie wenn sie im Privateigenthum stehen. Es ist das umsoweniger einzusehen, als in diesem Fall der in die Taschen privater Unternehmer fließende Gewinn erspart wird und eine Verkehrsbesteuerung dadurch so erleichtert wird, dass die Grenze zwischen ihr und der gebührenmässigen Entgeltlichkeit im Einzelfall nicht zu erkennen ist. Ist eine besondere finanzielle Heranziehung des Eisenbahnbetriebes prinzipiell überhaupt nicht unzulässig, so kann ihre Berechtigung in der Form von Betriebsüberschüssen beim Staatseisenbahnsystem nicht nur nicht bestritten werden, sondern viel eher die Frage aufgeworfen werden, ob „das fiskalische Verwaltungsprinzip nicht einer Besteuerung der einzelnen Verkehrsakte vorzuziehen“ ist. Es kann dann nur über das Mass und die Durchführung der Besteuerung gestritten werden, die im Rahmen eines Staatsbetriebes ohne weiteres Willkürlichkeiten zugänglich ist und daher einer festen Regelung bedarf.<sup>26)</sup> Besteht aber im Rahmen des Staatseisenbahnsystems eine — möglichst zu regelnde und insbesondere zu kontingentirende — finanzielle Ausnutzung des Eisenbahnverkehrs, so dürfte damit, zur Vermeidung einer wenig zweckmässigen Doppelbesteuerung, die Einführung von Stempelabgaben für Eisenbahnfrachtpapiere, wie sie in dem vom 21. November 1893 datirten Entwurf eines Gesetzes zur Abänderung des Reichsstempelsteuergesetzes erfolglos vorgeschlagen worden war, ausgeschlossen sein.

An sich müssten in der hier erörterten Beziehung Wasserstrassen den Eisenbahnen gleichstehen. Ein technischer Unterschied stellt sie thatsächlich jedoch verschieden. Es ist der bereits gestreifte Unterschied, dass bei den Staatsbahnen der ganze Betrieb in den Händen des Staates liegt, die staatlichen Wasserstrassen aber regelmässig nur, wie die Landstrassen und Chausseen, als Verkehrswege dargeboten werden, auf denen es Privatleuten überlassen bleibt, den Fahrbetrieb einzurichten und aufrecht zu halten.<sup>27)</sup> Hier fällt also ein privater Gewinn nicht fort, hier können auch niemals Fahrpreis und Verkehrssteuer zu einem untrennbaren Ganzen verschmelzen; hier erfordert stets die Erhebung besondere Veranstaltungen und besonderes Personal und veranlasst dadurch besondere Kosten und Unbequemlichkeiten. Hiezu kommt noch Eines. Da der Staat auf den Betrieb keinen oder ganz geringen Einfluss hat, so vermag er auch nicht so leicht, wie bei den Eisenbahnen, zu übersehen, wie weit eine Verkehrssteuer ohne Schädigung berechtigter Interessen möglich ist. Das ist um so schwieriger festzustellen, als die erwähnte Scheidung zur Folge hat, dass eine Verkehrssteuer hier nicht nur, wie regelmässig bei einer Eisenbahn, die vielen einzelnen Waarenverfrachter und Waarenempfänger trifft, sondern auch und vorzugsweise die weit beschränktere Zahl der Schiffer. Es ist wieder eine Frage des wirthschaftlichen Machtkampfes, wer — der Ladungsinteressent oder der Schiffer — eine solche Verkehrssteuer endgiltig zu tragen hat. In diesem Kampfe nimmt der Schiffer, wenn er in ihm nicht bereits vor der Auflegung einer Verkehrssteuer auf das Existenzminimum zurückgedrängt ist, aus den bereits angeführten Gründen eine ungünstige Stellung ein.

Die aus der Trennung der Verkehrsstrasse und des Verkehrsbetriebes erwachsenden Schwierigkeiten der Erhebung von Verkehrssteuern, sowie der Beurtheilung ihrer Wirkungen einerseits, die weitgehende Organisationslosigkeit und Schwäche der Binnenschiffer andererseits haben es bei den Wasserstrassen bisher regelmässig nicht zweckmässig erscheinen lassen, sie zur Deckung der allgemeinen Staatsausgaben heranzuziehen. Man trägt diesen gegebenen Verhältnissen zweckmässiger Weise auch überall dadurch Rechnung, dass man die Minderforderung aufstellt,<sup>28)</sup> die staatlichen Aufwendungen für die Wasserstrassen durch besondere Entgelte der einzelnen Benutzer zu decken, worin unzweifelhaft eine Bevorzugung gegenüber den Eisenbahnen vielfach zu erblicken ist.

\* \* \*

Will man sich bei den Wasserstrassen zweckmässiger Weise auf das Prinzip der Entgeltlichkeit oder des Kostenersatzes beschränken, so gilt es, dieses Prinzip genau abzugrenzen. Es fragt sich, wie die besonderen Entgelte im einzelnen zu bemessen sind.

Wenn es sich nur um Thätigkeiten des Staates handelte, die in jedem Einzelfalle bestimmte Aufwendungen erforderten, ohne Generalkosten zu verursachen, so würde die Beantwortung keine Schwierigkeiten bieten. Da aber regelmässig nicht nur generelle Betriebskosten, deren Vertheilung auf die Einzelleistungen nicht ohne weiteres gegeben ist, in Betracht kommen, sondern da regelmässig die Anlagekosten mindestens ebenso schwer ins Gewicht fallen, wie die Gesamtheit der Betriebskosten, so ist die Durchführung des Gebührenprinzips in Wirklichkeit keineswegs einfach.

Es handelt sich theoretisch zunächst darum, die durch die Gesamtheit der Entgelte aufzubringende Gesamtsumme festzustellen. Zu diesem Zweck müssen in erster Linie die Kosten ermittelt werden, die auf eine Wasserstrasse verwendet worden sind.<sup>29)</sup> Soweit es sich um neue Anlagen handelt, zumal wenn das Baukapital durch eine Anleihe aufgebracht worden ist, ist das regelmässig nicht schwer. Reichen dagegen die Anlagen in fernere Zeiten zurück, so wachsen die Schwierigkeiten so sehr, dass sie oft kaum noch befriedigend, ja überhaupt nicht vollständig zu überwinden sind.

Ist es in solchen Fällen schon sehr oft nicht leicht, die einfache Summe der Anlagekosten festzustellen, so kommt noch erschwerend ein weiterer Umstand hinzu. Es fragt sich nämlich, inwieweit das Anlagekapital älterer Wasserstrassen, insbesondere solcher Wasserstrassen, die in Zeiten, in denen es Eisenbahnen noch nicht gab, zurückreichen, darum heute nicht mehr in Rechnung gestellt werden darf, weil es bereits als amortisirt zu betrachten ist. Eine genaue Einzelberechnung in dieser Hinsicht stösst, wie der Verfasser in mühsamen Versuchen vielfach erprobt hat, auf solche Schwierigkeiten, dass sie nicht nur sich nicht lohnt, sondern oft sogar als unausführbar schliesslich sich herausstellt. Man muss daher mit Annahmen und Schätzungen sich behelfen, obwohl sie des Willkürlichen nicht immer entbehren.

Was zunächst die natürlichen Wasserstrassen anlangt, so sind in früheren Zeiten so wenig Mittel auf sie verwendet und so grosse Einnahmen aus ihnen gezogen worden, dass man zur Annahme berechtigt ist, es seien, solange Abgaben auf ihnen erhoben wurden, auch die auf sie verwendeten Kapitalien amortisirt worden. Als äusserste Grenze er giebt sich damit das Jahr 1870, wo durch Gesetz vom 11. Juni — in Ausführung der Bestimmungen der Verfassung des Norddeutschen Bundes und später

des Reiches — die Abgabenerhebung auf der letzten noch nicht befreiten natürlichen Wasserstrasse, auf der Elbe, eingestellt wurde. Nicht so einfach liegen die Verhältnisse bei Kanälen. Eine Amortisation dürfte im allgemeinen aber auch bei ihnen anzunehmen sein, soweit sie in einer Zeit gebaut worden sind, in der es Eisenbahnen noch nicht gab. Das ist bei einem sehr beträchtlichen Theil unserer künstlichen Wasserstrassen der Fall. Kurs führt in seinen sorgfältigen, selbst das kleinste Wässerchen berücksichtigenden Zusammenstellungen,<sup>30)</sup> abgesehen von 1438 km künstlichen Wasserstrassen, deren Herstellungszeit nicht ermittelt werden kann, und abgesehen von den 380 km reichsländischen Kanälen, die im Jahre 1871 an Deutschland fielen, künstliche Wasserstrassen von 2054 km auf, die in Deutschland vor dem Jahre 1836 gebaut worden sind. Allerdings haben die künstlichen Wasserstrassen aus dieser Zeit vielfach nicht einen Verkehr von ähnlichem Umfang, wie manche natürliche aufzuweisen gehabt; auch sind sie oft durch ihre Erbauer, die mehr durch verkehrspolitische, als durch finanzielle Zwecke zu ihrer Anlage veranlasst wurden, von so schweren Abgaben, wie kurzsichtige Gewinnsucht der rivalisirenden Uferherren sie auf vielen Flüssen einbürgerte, verschont geblieben. Dafür sind andererseits bei diesen Kanälen aber auch die Anlagekosten noch sehr niedrig gewesen; denn sie weisen nur bescheidene Grössenverhältnisse und noch keine kostspieligen technischen Anlagen auf und reichen in eine Zeit zurück, wo Material und Arbeit im Verhältniss zum heutigen Geldwerth noch billig waren. Man dürfte daher — wenn man von einzelnen Ausnahmen, wie beispielsweise dem Bromberger Kanal, bei dem das Gegentheil nachweisbar ist, absieht — mit der Annahme im allgemeinen kaum fehlgehen, dass auch diese künstlichen Wasserstrassen in der langen Zeit ihres Bestehens, in der sie zum Theil noch gänzlich frei waren von der Konkurrenz der Eisenbahnen, ihr Anlagekapital bis zum Jahre 1870 getilgt haben. Fraglich dagegen ist es, ob das auch für später entstandene Wasserstrassen gilt. Für viele lässt sich sogar das Gegentheil nachweisen. Aber wenn das auch der Fall ist, so lässt es sich doch bezweifeln, ob es rathsam ist, alle in der Zeit der Eisenbahnen gebauten Kanäle auszusondern und im Gegensatz zu den Flüssen und Strömen und älteren Kanälen individuell zu behandeln. Dagegen spricht schon die allgemeine Erwägung, dass es im Interesse eines rationellen weiteren Ausbaues unserer Wasserstrassen wünschenswerth ist, auch finanziell unser Wasserwegenetz als eine Einheit zu behandeln, wie es bei den preussischen Eisenbahnen seit ihrer Verstaatlichung mit so grossem Nutzen für ihre Entwicklung geschieht.<sup>31)</sup> Es dürfte schon aus diesem einen Grunde, sowie zur praktischen Vereinfachung — trotz der Willkür, die unbestreitbar in einem solchen Verfahren liegt — sich empfehlen, zu schematisiren und

auch hier das Jahr 1870 als Grenzzjahr für alle Berechnungen festzuhalten, so dass die Aufwendungen, die bis zu diesem Jahre gemacht worden sind, als getilgt gelten und nur die nach diesem Jahre ausgegebenen Beträge in Rechnung gestellt werden.<sup>32)</sup> Dieses Verfahren, das gegenüber einer sorgfältigen Einzelberechnung als eine Begünstigung der Binnenschifffahrt sich darstellt, erscheint umsoweniger bedenklich, als die in der Zeit von 1836—1870 hergestellten künstlichen Wasserstrassen von Kurs zwar auf 889 km beziffert worden sind, für das deutsche Wasserstrassen-netz der Gegenwart aber in ihrer Gesamtheit — von wichtigen kleinen Strecken, wie dem Berlin-Spandauer Kanal, dem Landwehr- und Louisen-städtischen Kanal, sowie dem Oranienburger Kanal abgesehen — von keiner grossen Bedeutung sind.

Wenn es auch nicht in allen Einzelheiten in den Thatsachen Rechtfertigung findet, so dürfte es sich demnach doch empfehlen, bei der Festsetzung der durch die Gesamtheit der Entgelte aufzubringenden Gesamtsumme die Berechnung des Anlagekapitals erst mit dem Jahre 1871, dem ersten Jahre des neu geeinten Deutschen Reiches, zu beginnen.

Aber auch das so geminderte Anlagekapital kann nicht ganz der Berechnung zu Grunde gelegt werden. Denn da es sich um Abgaben handelt, die von der Schifffahrt getragen werden sollen, dürfen gerechterweise nur diejenigen Kapitalien in Rechnung gestellt werden, die ganz oder vorzugsweise im Schifffahrtsinteresse aufgewendet worden sind<sup>33)</sup>. Das sind nicht alle. Manche Aufwendungen sind im Interesse der Landwirtschaft gemacht worden; manche Massregeln haben nicht den Zweck, eine einheitliche fahrbare Flussrinne von möglichst grosser und dauernder Tiefe herzustellen und zu sichern, sondern den mit den Schifffahrtsinteressen nicht immer zusammenfallenden Zweck, Ueberschwemmungen zu verhindern oder doch in ihren verheerenden Wirkungen zu mildern. Und wenn nun auch die Eisenbahnen, wie Ulrich<sup>34)</sup> hervorgehoben hat, ebenfalls anderen Zwecken, insbesondere Zwecken der Landesvertheidigung und Staatsverwaltung dienen, hauptsächlich für die Post- und Zollverwaltung nach vielen Millionen zählende Aufwendungen<sup>35)</sup> alljährlich zu machen haben, so tritt doch bei ihnen diese Dienstbarkeit für andere Zwecke sehr viel mehr zurück, als es bei den Wasserstrassen der Fall ist. Kann sie bei den Eisenbahnen, bei denen sich übrigens auch eine starke Strömung auf Ausscheidung aller Nebenzwecke aus der Rentabilitätsrechnung geltend macht, unberücksichtigt bleiben, so ist das bei den Wasserstrassen, wo sie im Gegensatz zu den Eisenbahnen mehr im Anlagekapital, als in den Betriebskosten sich zeigt, nicht wohl möglich<sup>36)</sup>.

Allerdings lassen sich die Grenzlinien zwischen den verschiedenen Zweckbestimmungen in der Praxis äusserst schwer ziehen. Am leicht-

testen — freilich auch nicht leicht — liesse sich zur Zeit der Bewilligung der Ausgaben eine Scheidung derselben nach ihren Zwecken vornehmen, und es wäre zu erwägen, ob das für die Zukunft nicht in grossen Umrissen sich allgemein empfehlen würde, wie es bei den neuesten Vorarbeiten für Wasserbauten auch geschehen ist. Nachträglich kann jemand, der mit den örtlichen Verhältnissen nicht ganz genau vertraut ist und die verschiedenen technischen Massregeln nicht in allen Einzelheiten überschaut, eine solche Trennung nur in Ausnahmefällen mit einiger Genauigkeit und Zuverlässigkeit durchführen. Sie muss daher nothgedrungen Einzeluntersuchungen an Ort und Stelle überlassen werden und hier kann es sich nur darum handeln, einige allgemeine Gesichtspunkte aufzustellen.

Was zunächst die Flüsse anlangt, so sind von vornherein als dem Schiffahrtzwecke nicht dienend — ausser natürlich den auf nicht schiffbare Flüsse sich beziehenden Aufwendungen — die ihnen nahverwandten Ausgaben für technische Massregeln in den Quellgebieten schiffbarer Flüsse auszusondern, falls diese Massregeln nur eine Erleichterung des Wasserabflusses bezwecken, nicht auch durch Stauanlagen eine ausgleichende Regelung des Wasserstandes des Flusses überhaupt herbeiführen wollen. Sehr viel schwieriger ist es, auf schiffbaren Flussstrecken zu unterscheiden, ob eine Massregel im Schiffahrtsinteresse vorgenommen worden ist oder in einem anderen Interesse. Vielfach dient nämlich dieselbe Massregel mehreren Zwecken zugleich. Jede Streckung eines Flusslaufes kann der Schiffahrt nützen, indem sie unerwünschte Umwege beseitigt, und der Landwirthschaft, indem sie die Vorfluth verbessert; jede Ufersicherung schützt das Land vor Abbruch und den Fluss vor Versandung seines der Schiffahrt dienenden Bettes; jede Erleichterung des Eisabgangs und jede Verringerung der Hochwasser kann dem Landwirth wie dem Schiffer zu Gute kommen.

Die Schwierigkeit der Beurtheilung liess begreiflicherweise die Meinungen sehr auseinandergehen und schaffte auch übertriebenen Ansichten weiten Spielraum. So gewann zeitweise die Ansicht Verbreitung, die Wasserbauverwaltung habe bei den Regulirungen der grossen Flüsse das Schiffahrtsinteresse so ausschliesslich im Auge, dass alle anderen Interessen darunter zu leiden hätten; die auf Erzielung grösserer Wassertiefen gerichteten Regulirungen erzeugten Stauungen und vergrösserten dadurch die Hochwasserschäden und Eisgefahren; auch seien sonst die Wasserstände vielfach nachtheilig beeinflusst und die Uferabbrüche seien vermehrt. Ganz besonders nach den grossen Ueberschwemmungen, die am Ende der achtziger Jahre und am Anfang der neunziger Jahre so schwere Schäden anrichteten, wurden Stimmen laut, die den Regulirungsbauten die Schuld an diesen Unglücksfällen zuschreiben wollten. Infolge-

dessen wurde durch die Königlichen Erlasse vom 28. Februar und 16. Mai 1892 ein Ausschuss zur Untersuchung der Wasserverhältnisse in den durch Ueberschwemmungen bedrohten preussischen Flussgebieten eingesetzt. Diesem Ausschuss, zu dessen Mitgliedern auch einflussreiche Gegner des bisherigen Regulierungssystems ernannt wurden, wurde in erster Linie die folgende Frage vorgelegt: „Welches sind die Ursachen der in neuerer Zeit vorgekommenen Ueberschwemmungen, hat namentlich das System, welches bei der Regulierung und Kanalisierung der preussischen Flüsse bisher befolgt ist, zur Steigerung der Hochwassergefahr und der in neuerer Zeit beträchtlich gesteigerten Ueberschwemmungsschäden beigetragen und welche Aenderungen dieses Systems sind bejahendenfalls zu empfehlen?“ In Beantwortung dieser Frage hat der Ausschuss auf Grund ausführlicher Bereisungen der Oder, Elbe, Weser, Weichsel und Memel, sowie eingehender Untersuchungen und Verhandlungen insbesondere die folgenden Resolutionen<sup>37)</sup> einstimmig gefasst:

„Resolution 3. Das zur Zeit bei der Regulierung und Kanalisierung der preussischen Ströme befolgte System hat zur Steigerung der Hochwassergefahren und Ueberschwemmungsschäden nicht beigetragen, vielmehr auf eine Verminderung derselben hingewirkt.“

„Resolution 4. Die Einwände, welche betreffs der angeblich ungünstigen Einflüsse der Stromregulirungen auf Erhöhung der Eisgefahren, Vermehrung der Uferabbrüche und nachtheilige Aenderungen der Wasserstände vorgebracht worden sind, können im allgemeinen nicht als zutreffend erachtet werden.“

„Wo in einzelnen Fällen Mängel hervorgetreten sind, ist die Ursache auch darin zu suchen, dass die Strombauverwaltungen nicht in der Lage waren, gleichzeitig den landwirthschaftlichen Interessen gerecht zu werden.“

„Resolution 5. Die Vorschläge, welche zu Aenderungen des zur Zeit befolgten Systems gemacht worden sind, und die Einwände gegen das System im allgemeinen, geben keine Veranlassung, grundsätzliche Aenderungen bei der Anordnung und Ausführung der Regulirungsbauten zu empfehlen.“

Wenn mit diesen, wie gesagt, einstimmig gefassten Resolutionen auch festgestellt sein dürfte, dass die Flussregulirungen bisher nicht die mehrfach behaupteten Nachtheile mit sich gebracht haben, so ist damit jedoch noch nicht bewiesen, dass bei ihnen das Schiffsverkehrsinteresse nicht in erster Reihe massgebend gewesen ist. Ein Beweis in dieser schwierigen Frage lässt sich auch nicht bedingungslos erbringen. Man muss Unterscheidungen machen. Spricht man ganz allgemein von Flussregulirungen, so muss man sagen, dass nicht ein besonderes Verkehrsinteresse, sondern

ein allgemeines Landesinteresse bei ihnen im Vordergrunde steht. In keinem hochkultivirten Lande dürfen die Ströme sich selbst überlassen bleiben. Denn ein sich selbst überlassener Strom ist eine beständige Gefahr für das Land. In ihm vollziehen sich durch den Abbruch der Ufer und die Bildung von Geschiebemassen, die namentlich bei abfallendem Hochwasser im Strombett sich ablagern, fortwährend Veränderungen. Der Strom wird immer mehr aus seiner zeitigen Lage verdrängt; er bildet Inseln auf seinem Wege, verlegt dauernd sein durch die Abbrüche übermässig erweitertes Bett, weite Flächen in Unland verwandelnd<sup>38</sup>). Diesem kulturschädlichen Streben der Flüsse entgegenzuwirken, ist die erste Aufgabe aller Regulirungen. Die Sinkstoffführung muss durch Verhütung der Uferabbrüche und durch Herstellung von Bühnenfeldern vermindert und das Strombett, möglichst selbstthätig durch die Strömung, von Versandungen frei gehalten werden. So muss der Fluss in ein festes Bett gebannt und eine Vorfluth den Uferländereien geschaffen werden, damit sie vor Versumpfung und schädlicher Ueberschwemmung geschützt bleiben. In diesem Sinne sagt Hagen in seinem berühmten Werke über Wasserbau mit Recht: „Bei dem überwiegenden Einfluss, den die Kultur des Bodens auf die Bewohnbarkeit und den Reichthum der Landschaft ausübt, muss man die Beförderung der Vorfluth oder die Verhinderung solcher Versumpfung als den wichtigsten Zweck der Stromregulirung ansehen.“

Zum Theil seit Jahrzehnten ist in Kulturländern daran gearbeitet worden, diesen wichtigsten Zweck der Stromregulirung zu erreichen. In Preussen hat namentlich Friedrich der Grosse in weitschauender Umsicht dieser Aufgabe sich angenommen. Kann sie auch in vielen Fällen nie vollständig gelöst werden, so darf doch in Preussen diese erste und wichtigste Aufgabe des Wasserbaus im wesentlichen als gelöst betrachtet werden. Lassen auch einzelne Katastrophen, wie sie insbesondere Hochwasser anrichten, sich nicht ganz vermeiden, sind auch noch nicht alle lokalen Uebelstände beseitigt und aller Wünsche befriedigt, so ist es doch im allgemeinen und unter normalen Verhältnissen erreicht, Bestand und Kultur der ausgedehnten in der Thalsohle unserer deutschen Flüsse gelegenen Ländereien zu sichern.

Die Regulirung der Ströme über dieses erste und wichtigste Ziel hinaus auszudehnen, kann aber sehr wohl im Schiffahrtsinteresse liegen. Die Stromrinne kann zur Schaffung einer regelmässigen Vorfluth genügen, für einen Grossbetrieb der mit den Eisenbahnen konkurrirenden Schiffahrt aber doch, insbesondere was Tiefe anlangt, noch nicht ausreichen. Dann werden die Schiffahrtsinteressenten, je mehr der Druck der vervollkommeneten Verkehrsmittel zu Lande sich fühlbar macht, umsomehr

dahin drängen, eine solche weitergehende Regulirung auch wenn sie nicht im Landeskulturinteresse unbedingt geboten ist, herbeizuführen und der Staat wird solchem Drängen umso eher nachgeben, wenn die geforderte Regulirung sich nicht nur ohne Schaden für die Uferbesitzer, sondern sogar mit Vortheilen für die Landwirthschaft — eine Vertiefung der Fahrinne bringt oft eine wenn auch nicht gerade nothwendige, doch erwünschte Verbesserung der Vorfluth mit sich — durchführen lässt.

Die preussischen Regulirungsarbeiten der letzten dreissig Jahre, die hier nach unseren voraufgehenden Ausführungen allein in Betracht kommen, sind zu einem sehr grossen Theil nachweislich auf Andringen der Schiffahrtsinteressenten vorgenommen worden<sup>39)</sup>, zum Theil sogar mindestens nicht im Einverständniss mit der Landwirthschaft. Auch sind die Kosten für sie aufgewendet worden von einer Behörde, die zur Wahrnehmung der Schiffahrts-, nicht der Landwirthschaftsinteressen berufen ist<sup>40)</sup>, die deshalb auch verpflichtet ist, Forderungen, die nicht in erster Linie der Schiffahrt dienen, ihrerseits zurückzuweisen, die thatsächlich auch oft solche Forderungen zurückgewiesen hat. Wichtiger als diese Aeusserlichkeiten ist der Umstand, dass jeder, der unbefangen und aufmerksam die Denkschriften über die Regulirungsarbeiten an den deutschen Strömen<sup>41)</sup> durchstudirt, zu der Ueberzeugung gelangen wird, dass thatsächlich im allgemeinen — von lokalen Besonderheiten abgesehen — der Schiffahrtszweck bei den Regulirungsarbeiten in den letzten Jahrzehnten, insbesondere in Preussen, im Vordergrund gestanden hat, wenn es auch vielleicht zu weit ginge, im Vergleich mit ihm alles andere nur als „gewisse Nebenvortheile“ mit van der Borgh zu bezeichnen<sup>42)</sup>. Der Hauptzweck war ja allerdings, in dem durch Buhnen und Parallelwerke einheitlich zusammengefassten und eingeschnürten Bett den möglichst gestreckt angelegten Schiffahrtsweg theils durch die verstärkte mechanische Kraft des schneller abfliessenden Wassers, theils durch Baggerungen auf die von den Schiffahrtsinteressenten erstrebte Tiefe zu bringen und in ihr zu erhalten<sup>43)</sup>. Diese bald mit grösserer, bald mit geringerer Klarheit und Bestimmtheit gestellte Hauptaufgabe schloss aber in sich die weitere Sicherung der Ufer, die den Uferbesitzern vielerlei Vortheile brachte, wenn auch die durch zunehmende Dampferfahrten hervorgerufenen starken Wellen vielfach Uferabbrüche verursachten, die die Anlieger oft zu kostspieligen Wiederherstellungsarbeiten nöthigten. Auch sonst war man natürlich bemüht, durch die Regulirungsarbeiten selbst oder in Verbindung mit ihnen nicht nur einen der Landwirthschaft drohenden Schaden abzuwenden, sondern ihr unmittelbar zu nützen. Solcher Nutzen für die Landwirthschaft und das allgemeine Landeskulturinteresse tritt aber erst wieder wie in früheren Zeiten, in den Vordergrund, wenn die

Flussregulirungen nicht mehr, wie bisher, auf Mittel- und Niedrigwasser beschränkt werden, sondern auch ausgedehnt werden auf Hochwasser, wie neuerdings zum Theil bereits begonnen, zum Theil wenigstens geplant ist. Bei der Ausbildung eines Hochwasserbettes, die allerdings nur auf der Grundlage einer Mittelwasserregulirung möglich ist, tritt das Schiffahrtsinteresse mehr zurück; aber ganz schwindet es auch hier keineswegs; bei den internationalen Befahrungen der Elbe ist immer mit mehr oder minder Nachdruck darauf hingewiesen worden, dass eine Hochwasserregulirung auch im Schiffahrtsinteresse liege.

Aus allen diesen Ausführungen geht hervor, dass allerdings bei den grossen preussischen Flussregulirungen in den letzten Jahrzehnten der Schiffahrtszweck als leitender Zweck im Vordergrund stand, wenn auch andere Zwecke nicht ausser Acht gelassen wurden, dass es aber äusserst schwierig und ohne Willkür kaum möglich ist, das im einzelnen genauer abzuschätzen. Das ist umso schwieriger, als die Grenzlinie zwischen dem Schiffahrtsinteresse und den übrigen Interessen bei den einzelnen Flüssen sehr verschieden liegt, je nachdem, wie weit ein Fluss Berglandschaften oder Ebenen durchströmt, wie weit seine Regulirung bereits ihren ersten Zweck, die Sicherung der Uferländereien, erfüllt hat, wie weit sie auch auf das Hochwasser schon ausgedehnt ist u. s. w. Soll aber doch der zu gewärtigende Vorwurf der Willkür von einem Schätzungsversuch nicht ganz abhalten, so wird man sagen können, dass in den letzten drei Jahrzehnten die Regulirung der Elbe und Oder, auch wohl der Weser mindestens so sehr zu Gunsten der Schiffahrt, wie der Landwirthschaft vorgenommen worden ist, die Regulirung des Rheins weit überwiegend der Schiffahrt Nutzen gebracht hat, dagegen bei der Regulirung der Weichsel das allgemeine Landeskulturinteresse noch vorherrschte. Wenn man daher von den seit dem Jahre 1870 entstandenen Regulirungskosten auf Konto der Schiffahrt bei Oder, Elbe und Weser 50 0/0, beim Rhein 75 0/0, bei der Weichsel 30 0/0, für ganz Preussen 50 0/0 setzt, so kann man sicher sein, eine Schätzung zu machen, die zwar nicht frei von einiger Willkür ist, aber keinesfalls die Schiffahrt zu stark belastet. In dieser Höhe hätte daher die Schiffahrt für die Verzinsung und Tilgung des in den letzten dreissig Jahren für die Flussregulirungen verwendeten Kapitals aufzukommen. Für den verbleibenden Rest des Anlagekapitals ist das Prinzip der finanziellen Selbsterhaltung, das im allgemeinen als berechtigt anerkannt werden musste, sehr viel schwieriger durchzuführen. Denn aus Massregeln, die mit Rücksicht auf die Gesamtverhältnisse eines Flusses, z. B. in seinem nicht schiffbaren Oberlauf unbedingt geboten sein können, erwachsen oft den unmittelbaren Anliegern nur sehr unbedeutende Vortheile. Es würde daher ungerecht sein, sie zu den vollen

Kosten heranzuziehen. Für solche Massregeln, die nicht dem Schiffsinteresse entspringen und Vortheile mit sich bringen, die sich nicht lokalisieren lassen, muss daher die Gesamtheit in den verschiedenen Formen ihrer Organisation wenigstens theilweise eintreten<sup>44</sup>).

Anders liegen die Verhältnisse bei künstlichen Wasserstrassen. Jeder neue Verkehrsweg steigert den Verkehrswerth des Grund und Bodens in den Gebieten, durch die er zieht, vielleicht ein Kanal in noch höherem Masse als eine Eisenbahn, weil „er mehr als diese die Verwerthung von Thon, Steinen und ähnlichem ermöglicht“<sup>45</sup>). Diese weniger in den Besonderheiten des Kanals als Wasserstrasse, als in seinem allgemeinen Charakter als Verkehrsweg wurzelnde allgemeine Werthsteigerung führt zweckmässigerweise dazu, von den Interessenten, denen sie zu Gute kommt, also insbesondere von den Anwohnern die Grunderwerbskosten tragen oder doch in ihren Zinsen garantiren zu lassen<sup>46</sup>). Damit ist die den Verkehrswerth des Landes steigernde Wirkung einer künstlichen Wasserstrasse oft reichlich kompensirt.

Auch sonst kann eine künstliche Wasserstrasse selbstverständlich Vortheile, die nicht auf dem Gebiete des Verkehrswesens liegen, mit sich bringen. Sie kann für gewerbliche Betriebe nutzbar gemacht werden; sie kann der Landwirthschaft, ausser zur Entwässerung sowie zur Beseitigung oder Verminderung unzeitiger Hochwasser, auch zu Bewässerungszwecken dienen. Beides findet in den Wasserverhältnissen gewisse Schranken und erfordert regelmässig besondere Anlagen. Die Kosten für diese an den Kanal sich anschliessenden Anlagen sind den betreffenden Nutzniessern in der einen oder anderen Form aufzuerlegen, sofern diese Anlagen nicht nur den Zweck haben, durch den Kanalbau hervorgerufene Schäden zu beseitigen oder zu mildern. In diesem Falle sind sie den Anlagekosten des Kanals selbst zuzuschlagen.

Jede künstliche Wasserstrasse bringt aber auch, wie hiermit bereits gesagt ist, Nachtheile für die Anlieger und damit im wesentlichen für die Landwirthschaft mit sich<sup>47</sup>). Sie wirkt zu Anfang oft mehr Verkehr hemmend als fördernd. Denn sie schafft eine Verbindung nur in der Längsrichtung ihres Laufes, dagegen eine Trennung im Nachbarverkehr, insoweit für diesen die zum Kanallauf senkrechte Verkehrsrichtung in Betracht kommt; sie scheidet — ähnlich wie ein Fluss, und viel schärfer als ein anderer Verkehrsweg — manches einheitliche Grundstück in zwei oder mehr Stücke zerschneidend, die bisher eng verbundene Gegend in zwei Theile, gleichsam in zwei Ufer, die vielfach nicht mehr hinfort auf gleicher, einheitlicher Grundlage in engster Wechselwirkung sich entwickeln, sondern langsam eigene Bedingungen der Entwicklung, getrennt von einander, sich schaffen. Denn bei der nothwendigen Beschränkung

der Brückenbauten sind die beiden Ufer genöthigt, durch Fähren oder bloss durch Kähne und Boote die Verbindung mit einander aufrecht zu erhalten. Das ist umständlich, zeitraubend, kostspielig, bildet keinen ausreichenden Ersatz für den bisher ununterbrochenen natürlichen Zusammenhang, lockert mit der Zeit unmerklich, doch mehr und mehr die Verbindung. Diese rein-äusserliche Trennung wird allerdings in vollem Umfang nur denen fühlbar, die unmittelbar von ihrem Eintritt betroffen werden; insbesondere die Unbequemlichkeiten, auch Kosten verursachenden Aenderungen im landwirthschaftlichen Betrieb, zu denen sie nöthigt, werden bald vergessen und verschmerzt; in kurzer Frist stellt sich auch bei einer künstlichen Wasserstrasse der Zustand, wie bei den Ufern eines Flusses, ein, wo das Bewusstsein der Trennung einen Stachel nicht in sich schliesst.

Zu diesem mit der Zeit sich mildernden Missstand, der in der besonderen Ufer scheidenden Wirkung einer jeden Wasserstrasse begründet ist, gesellt sich ein weiterer. Er beruht darauf, dass jede künstliche Wasserstrasse in der Gegend, durch die sie zieht, Veränderungen im Grundwasserspiegel hervorruft. Diese Veränderungen treten besonders bei den neuesten Kanalbauten hervor, weil bei ihnen die vervollkommnete moderne Technik im Interesse der Schifffahrt möglichst lange, im gleichen Wasserniveau im wesentlichen verharrende Haltungen anstrebt, so dass ein Kanal nicht mehr wie früher, dem wechselnden Gelände eng sich anschmiegt, sondern bald in dasselbe einschneidet, bald über dasselbe sich erhebt. Da solche Veränderungen im Grundwasserspiegel den landwirthschaftlichen Betrieb, der den bestehenden natürlichen Verhältnissen angepasst worden ist, natürlich vielfach beeinflussen, so erwachsen daraus für ihn mancherlei die Vortheile aufwiegende Unzuträglichkeiten. Die in einer Senkung des Grundwasserspiegels zum Ausdruck gelangende Wasserentziehung, die nicht nur für die Anlieger eines das Land tief durchschneidenden Kanals, sondern auch für die Anlieger der Flüsse, aus denen das für die Kanalspeisung erforderliche Wasser entnommen wird, eintreten kann, vermag umso eher schädlich zu wirken, als die Zeit des grössten Wasserverbrauchs des Kanals mit der des allgemeinen Wassermangels zusammenzufallen pflegt. Und Nachtheile anderer, nicht geringerer Art entstehen, wenn umgekehrt der Wasserspiegel des Kanals über das angrenzende Gelände sich erhebt. In diesem Fall quillt Drängewasser erfahrungsgemäss durch die Kanalwände durch, den angrenzenden Ländereien oft mehr Feuchtigkeit zuführend, als ihnen zum mindesten bei der bisher üblichen Nutzung zuträglich ist; nimmt dieser Uebelstand mit der Zeit auch ab und lässt er auch durch Thondichtungen künstlich sich mindern,

so bringt er doch regelmässig, wenigstens anfangs, mancherlei Schädigungen für die Landwirthschaft mit sich, die nur zum Theil im Ent eignungsverfahren volle Deckung finden.

Wiegt man Vortheile und Nachtheile, soweit sie nicht auf dem Gebiete des Verkehrswesens liegen, ab, so wird man auf Grund der vorstehenden Erwägungen den allgemeinen Satz aufstellen müssen, dass bei Kanälen und insbesondere modernen Kanälen das Schiffahrtsinteresse so vorherrscht, dass, wenn die besonderen an den Kanal angeschlossenen Anlagen, die im landwirthschaftlichen und gewerblichen Interesse vorgenommen werden, in der angegebenen Weise aus der Rechnung ausgesondert und die Grunderwerbskosten den Anliegern auferlegt werden, das ganze übrige Baukapital auf das Schiffahrtskonto zu setzen ist, das alle Verkehrsinteressenten — Kaufleute und Gewerbetreibende und Landwirth — im Verhältniss zu ihrer Betheiligung am Verkehr, zugleich mit den Schiffern, auszugleichen haben.

Ist so das in Rechnung zu stellende Anlagekapital, unter Abzug der für natürliche und künstliche Wasserstrassen verschiedenen Beträge, die nicht von den Schiffahrtsinteressenten zu tragen sind, und unter Berücksichtigung der für die Tilgung anzunehmenden Zeitgrenze ermittelt, so gilt es, von ihm die durch die Gebührenerhebung alljährlich zu deckenden Zinsen und Tilgungsquoten zu berechnen. Ist das Anlagekapital durch eine Anleihe beschafft worden, so sind die in ihr regelmässig vorgesehenen Sätze anzunehmen. Fehlt es an einer Anleihe, so ist der Berechnung der Zinsen des Anlagekapitals der landesübliche Zinsfuss zu Grunde zu legen und eine Tilgungsquote anzunehmen, die eine Tilgung des Anlagekapitals zum mindesten bis zu dem Zeitpunkte gestattet, wo eine Erneuerung der Anlage voraussichtlich nöthig sein wird. Auch im Falle einer Anleihe wird diese Tilgungsfrist anzunehmen sein, wenn sie kürzer ist, als in ihr vorgesehen worden ist.

Zu den für die Verzinsung und Tilgung nöthigen Beträgen kommen die Unterhaltungskosten und allgemeinen Betriebskosten hinzu.

Die so sich ergebende Gesamtsumme ist durch die Zahl der Einzelleistungen im Jahre zu dividiren und zu der dadurch gewonnenen Durchschnittsziffer sind die etwaigen besonderen Kosten, die im Einzelfall durch besondere Hilfsleistungen<sup>48)</sup> allenfalls erwachsen, noch hinzuzuschlagen, falls sie nicht zu den Betriebskosten bereits gerechnet sind.

Diese Einzelleistungen, die den Divisor abgeben für die den Dividendus bildende Gesamtsumme der Aufwendungen, sind unter sich jedoch nicht gleich, so dass für sie ein gemeinsamer Nenner gleichsam erst gefunden werden muss. Sie sind vielmehr verschieden sowohl nach der Menge der Güter und der Länge der durchfahrenen Strecke, als

auch nach der Art und dem Gegenstand der Beförderung. Für alle diese Verschiedenheiten qualitativer wie quantitativer Art ist die Forderung aufzustellen, dass die Entgelte möglichst den verschiedenen staatlichen Leistungen anzupassen sind und zwar nicht nur, soweit diese vom Standpunkt des leistenden Staates aus, sondern auch soweit sie vom Standpunkt des Leistungsempfängers aus verschieden sind.

Was zunächst vom Standpunkt des leistenden Staates aus die Verschiedenheit nach der Art und dem Gegenstand der Beförderung anlangt, so drängt sich in erster Linie ein Unterschied in der Betriebsart auf. Wird ein Schiff durch Treideln fortbewegt, so wühlt es das Wasser nur in sehr unbedeutendem Masse auf und greift Sohle und Ufer der Wasserstrasse in kaum nennenswerther Weise an; dasselbe gilt in etwas geringerem Masse vom Staken. Mit der Beschleunigung der Fortbewegung wachsen die Schädigungen im Bett und an den Ufern und damit die Kosten der Unterhaltung der Wasserstrasse; ganz besonders werden sie gesteigert durch das starke Aufwühlen des Wassers, das die Schraube oder die Räder eines Dampfers verursachen.

Dieser in der Betriebsart liegende Unterschied nöthigt in erster Linie dazu, für die zulässige Geschwindigkeit ein bestimmtes Höchstmass auf Wasserstrassen festzusetzen. Auf älteren Wasserstrassen, zumal wenn sie nicht ausschliesslich künstliche Ufer haben, braucht man in dieser Beziehung nicht so vorsichtig zu sein, wie auf neuen, deren Bauanlagen überall noch besonders Beschädigungen ausgesetzt sind. Auch auf den märkischen Wasserstrassen hat man aber das Höchstmass der zulässigen Geschwindigkeit auf  $7\frac{1}{2}$  km in der Stunde für die Kanäle und kanalisirten Flussstrecken und 12 km für die Seen und seeartigen Erweiterungen beschränkt und auf dem Dortmund-Ems-Kanal, der ungleich grösser ist, dürfen Schiffe mit einer Tauchtiefe von 2 m nur mit einer Geschwindigkeit von 4, solche mit einer Tauchtiefe von 1,75 m nur mit einer Geschwindigkeit von 5 km in der Stunde fahren.

Derselbe Unterschied verdient aber ausserdem, wenigstens von dem Zeitpunkt an, wo nicht mehr wegen der Neuheit der Anlage eine besondere Verlangsamung der Fahrten geboten erscheint, noch im Abgabewesen berücksichtigt zu werden. Diese Berücksichtigung, die mehrfach befürwortet worden ist<sup>49)</sup> und sich bereits in der preussischen Verordnung vom 24. Dezember 1886 vorfindet, die auf einzelnen Wasserstrassen bei der Benutzung des Vorschleuserechts die Erhebung des anderthalbfachen Abgabensatzes von den Dampfern und ihren Anhängen vorschreibt,<sup>50)</sup> erscheint umsomehr durch die Gerechtigkeit geboten, als der Verursachung höherer Kosten<sup>51)</sup> eine grössere wirthschaftliche Leistungsfähigkeit insofern gegenübersteht, als der schnelle

Dampfbetrieb durch die bedeutend vermehrte Anzahl von Fahrten eine lohnendere Ausnutzung des Anlagekapitals gestattet. Trotzdem würde man von einer Berücksichtigung dieses Unterschiedes im Abgabewesen, die mit der Scheidung des Eilgut- und Frachtgutverkehrs auf den Eisenbahnen in mancher Hinsicht sich vergleichen liesse, aus verkehrspolitischen Gründen absehen müssen, wenn sie eine dauernde Begünstigung der rückständigen Betriebsform einer ausschliesslich auf Menschenkraft angewiesenen Treidelei bedeuten würde. Das ist aber nicht zu befürchten. Denn eine aus den dargelegten Billigkeitsgründen eingeführte höhere Belastung der Dampfschiffahrt würde auch eine Betriebsart fördern, die am meisten geeignet erscheint, die heute noch vorherrschenden mühsamen Formen eines rückständigen Betriebes zu verdrängen, und gleichzeitig unzweifelhaft vom Standpunkt der Wasserstrassenverwaltung — wenigstens auf Kanälen — besondere Bevorzugung verdient: den elektrischen Schiffszug, in dessen technischer und wirthschaftlicher Vervollkommnung jüngst so bedeutende Fortschritte gemacht worden sind. Dieser Umstand ist es, der eine Begünstigung vielfach noch vorherrschender rückständiger Betriebsformen aller Wahrscheinlichkeit nach zeitlich einengen wird, und eine solche vorübergehende Begünstigung ist nicht unerwünscht, weil sie die wirthschaftliche Krisis, die durch die erzwungene Aufgabe der alten Betriebsart herbeigeführt wird, mildert.

Man könnte nun, im selben Gedankengang fortfahrend, sagen: wie die Betriebsart, so haben auch Tiefgang und Grösse des Schiffes auf die Beschädigungen der Ufer und der Sohle einer Wasserstrasse einen Einfluss, der in dem Aufwand für ihre Unterhaltung zum Ausdruck kommt. Je tiefer ein Schiff eintaucht, und je 'mehr Wasser es verdrängt, umso mehr wühlt es das Wasser auf und um so stärkeren Wellengang ruft es hervor, ganz abgesehen von der mit dem Tiefgang wachsenden Möglichkeit des Steckenbleibens und den daraus sich vielleicht ergebenden Schwierigkeiten und Beschädigungen. Abgesehen davon, dass eine Berücksichtigung dieses Unterschiedes überall nothwendig zur Einführung von Maximalgrössen für die auf einer jeden Wasserstrasse zugelassenen Schiffe führt, müsste sie in konsequenter Weise die Wasserstrassenverwaltung zu einer allgemeinen Bevorzugung kleiner und kleinster Fahrzeuge veranlassen. Das ist früher auch geschehen,<sup>52)</sup> ist heute aber im Zeitalter des Dampfes und der Elektrizität aus verkehrspolitischen Gründen, die keiner weiteren Ausführung bedürfen, abzulehnen. Die Berücksichtigung dieses Unterschiedes deutet aber auch auf eine Berücksichtigung des Ladungsgrades des Schiffes und zwar über die Festlegung einer blossen Maximalladungslinie hinaus. Soweit das der Fall ist, dürfte sie keineswegs von der Hand zu weisen sein.

Zu demselben Ergebniss führt eine zweite Erwägung.

Bei der Bemessung der Entgelte gilt es nämlich — wie gesagt — die staatlichen Leistungen zu berücksichtigen nicht nur, soweit sie vom Standpunkt des leistenden Staates aus, sondern auch und vielleicht noch mehr, soweit sie vom Standpunkt des Leistungsempfängers aus verschieden sind. Es kann für den Staat ein Unterschied in seiner Leistung nicht oder nur in unbedeutendstem Masse bestehen, und es kann doch der wirthschaftliche Werth, den seine Leistung darstellt, für den Empfänger durchaus verschieden sein. Für den Staat bedeutet es — trotz der vorstehenden Ausführungen — stets nur einen geringen Unterschied, ob er ein leeres Schiff oder ein mit Ziegelsteinen oder ein mit hochwerthigen Stückgütern beladenes durchzuschleusen hat; für den die Gebühren entrichtenden Schiffer ist das dagegen von verschiedenstem Werthe, kann es doch im ersten Fall einen drückenden Verlust, im letzteren einen befriedigenden Gewinn für ihn bedeuten. Eine Berücksichtigung auch solcher Unterschiede bei der Abstufung der Entgelte dürfte mit dem Principe der Entgeltlichkeit umsoweniger unvereinbar sein, als vielfach die Forderung aufgestellt worden ist, das individualisirende Moment in den Vordergrund treten zu lassen, wo es sich um Bedürfnisse handelt, deren Nichtbefriedigung den Staat nicht aufhebt, so wichtig sie auch sein mögen. Damit dringt auch in die Bemessung der Gebühren, obwohl es für diese wesentlich ist, in einem bestimmten Verhältnisse zum geleisteten einzelnen Dienst zu bleiben, eine gewisse Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit des Empfängers ein, eine Rücksicht — könnte man vielleicht sagen — nicht unmittelbar auf seine Leistungsfähigkeit im allgemeinen seine Vermögens- und Einkommensverhältnisse, seine wirthschaftliche Gesamtlage, wohl aber gleichsam auf seine spezielle Leistungsfähigkeit, seine Geschäftslage im Einzelfall, nämlich insofern, als die Gebührenleistung möglichst in Beziehung gebracht wird zum Gewinn der Transportleistung, an die sie geknüpft wird, zum Verdienst der einzelnen Schiffsreise.<sup>53)</sup> Die objektiven Merkmale des einzelnen Aktes sind — wie von Heckel gesagt hat<sup>54)</sup> — nur zu berücksichtigen, nicht die subjektiven des Pflchtigen. Das deckt sich einigermassen mit der oft aufgestellten Forderung, die Ansetzung der Gebühren habe überhaupt nach dem Werthe der Leistung zu geschehen.

Ist es aber richtig, dass das auf Entgeltlichkeit beruhende Gebührenprinzip eine Berücksichtigung des Werths der Leistung und damit der „speziellen Leistungsfähigkeit“ der Abgabepflichtigen nicht ganz ausschliesst, so darf auch nicht eine Erhebungsart gewählt werden, die diese Leistungsfähigkeit nicht nur unberücksichtigt lässt, sondern zu ihr in unmittelbaren Widerspruch treten kann. Das ist aber bei der Bemessung

der Gebühren nach der Tragfähigkeit der Fall, wie sie bisher auf deutschen Wasserstrassen vorherrschte.

Solange die Wasserstandsverhältnisse die volle Ausnutzung der Tragfähigkeit eines Schiffes gestatten, hat diese Bemessung allerdings Mancherlei für sich, denn sie verstärkt das Bestreben nach höchstmöglicher wirtschaftlicher Leistung. Ungerecht wird sie aber, wenn der niedrige Wasserstand der Fahrstrasse eine volle Ausnutzung der Tragfähigkeit unmöglich macht.<sup>55)</sup> Ein Ausgleich des durch ein Sinken des Wasserspiegels hervorgerufenen Ausfalls an Frachtmenge durch eine Steigerung des Frachtpreises ist dem Schiffer — ganz abgesehen von seiner Schwäche im wirtschaftlichen Konkurrenzkampf — schon darum häufig unmöglich, weil die Frachtverträge oft so lange im Voraus abgeschlossen werden, dass der Schiffer im Augenblick des Abschlusses des Frachtvertrages die Veränderungen des Wasserstandes zur Zeit der Transportleistung nicht vorausszusehen vermag. Niedrigwasser bedeutet daher für den Schiffer regelmässig einen oft erheblichen Einnahmeausfall, und mit ihm geht meist eine Erhöhung der Betriebskosten Hand in Hand, indem das schlechte Fahrwasser die Fahrt verlangsamt, zur Anwerbung von Hilfsmannschaften nöthigt, zur Ableichterung zwingt. Da aber — mit Ausnahme der grossen Flüsse — der kapitalschwache, dezentralisirte Kleinbetrieb, der vom laufenden Erwerbe lebt, vorherrscht, so ist eine solche Erwerbsbeschränkung eine sehr empfindliche Schmälerung der Leistungsfähigkeit. Diese durch den Zustand der Wasserstrasse erzwungenen Verhältnisse ignoriert der Staat, wenn er trotzdem nach der vollen Tragfähigkeit seine Abgaben erhebt. Er legt damit der Gebührenbemessung einen Masstab zu Grunde, dem unter den gegebenen Verhältnissen eine sich gleichbleibende Bedeutung nicht zukommt. Ein Schiff von einer Tragfähigkeit von 400 t beispielsweise, das bei einer Ladung von Gütern der ersten Tarifklasse auf den märkischen Wasserstrassen 32 *M* an jeder Hebestelle zu zahlen hätte, würde für die Tonne seiner Ladung nur 8 Pfennige entrichten, wenn es seine Tragfähigkeit voll ausnützte, dagegen 16 oder gar 24 Pfennig, wenn es wegen niedrigen Wasserstandes oder aus sonstigen Gründen nur zur Hälfte oder zum Drittheil beladen wäre. Das eine sichere kaufmännische Berechnung ausschliessende Schwanken dieses Masstabes der Gebührenbemessung war noch, trotz Wasserstandsänderungen, zu ertragen, solange die Abgabensätze so gering waren, dass sie in der kaufmännischen Berechnung nur eine höchst nebensächliche Rolle spielten, und solange die Schiffe noch regelmässig in den altherkömmlichen bescheidenen Grössenverhältnissen, wie sie noch vor dem Zeitalter des Dampfes sich ausgebildet hatten, gebaut wurden und in Ermangelung eines entwickelten Durchgangsverkehrs

im wesentlichen der einzelnen Wasserstrasse angepasst werden konnten. Je mehr mit dem Fortschritt der Stromregulirungen und dem mit ihm in Verbindung stehenden Aufschwung der deutschen Flussschiffahrt eine Tendenz auf beständige Vergrößerung der Schiffe hervorgetreten ist und je mehr andererseits in der Wasserstrassenverwaltung das Streben nach finanzieller Selbsterhaltung zum Durchbruch kommt, umso empfindlicher wird die Starrheit dieses Masstabes sich geltend machen, umso häufiger werden bei niedrigem Wasserstande die zu leistenden Abgaben in ein den Betrieb lähmendes Missverhältniss zu den nur zu erzielenden Frachteinahmen gerathen; und das wird noch weiter gesteigert werden, wenn die einzelnen Wasserstrassen zu einem Netz zusammengeschlossen werden, und damit ein Durchgangsverkehr sich entwickeln sollte, der die Anpassung eines Fahrzeuges an eine Einzelstrecke zum grossen Theil bedeutungslos macht. Die Annahme oder Beibehaltung der Schiffstragfähigkeit als Grundlage der Gebührenberechnung bedeutet die Präsumpcion einer Leistungsfähigkeit, die vielfach dauernd oder zeitweise nicht Thatsache wird; sie nöthigt dazu, den Berechnungen Einzelleistungen zu Grunde zu legen, die zum grossen Theil fingirt sind und daher ungerechte und unsachgemässe Differenzirungen ergeben müssen; sie hat oft die unerfreuliche Folge, dass „die Abgabe umso höher ist, je weniger sie getragen werden kann;“ sie entspricht nicht einmal dem Gebührenprinzip in seiner ursprünglichen Fassung, denn die zu entgeltende Leistung des Staates hat nicht zum Gegenstand den technischen Bau, sondern die Fahrstrasse, ist nicht erschöpft in der Darbietung des Wasserstrassenbettes, sondern nur in der Darbietung eines in bestimmter Weise mit Wasser angefüllten Bettes, dessen wirthschaftlicher Werth als Fahrstrasse nur unvollkommen gemessen wird durch die Schiffstragfähigkeit.<sup>56)</sup>

Diesen Missständen lässt sich innerhalb des Prinzips der Erhebung der Abgaben nach der Schiffstragfähigkeit dadurch wenigstens etwas abhelfen, dass man eine Maximalgrenze für die Gebührenberechnung festsetzt. Allerdings ist das nicht so ganz einfach. Denn mit der Einführung einer festen, unabänderlichen Maximalgrenze würde nicht viel genützt sein, weil diese entweder den Zweck der Erleichterung nicht ausreichend erfüllt oder ihn nicht nur in der beabsichtigten gerechten Weise bei unzureichendem Wasserstande erfüllt, sondern auch bei gutem Wasserstande und dadurch die grossen Schiffe vor den kleinen und somit vielfach den kapitalistischen Grossbetrieb vor den kleinen Einzelschiffen ungerechterweise bevorzugen würde. Um solchen Klagen über Ungerechtigkeit, denen die Berechtigung nicht ganz abzusprechen wäre, aus dem Wege zu gehen, müsste die Maximalgrenze für die Abgabeberechnung von Zeit zu Zeit den wechselnden Wasserständen angepasst

werden. Vielleicht liesse es sich sogar mit der Höhe des Wasserstandes in der einen oder anderen Weise in unmittelbare Beziehung setzen.

Die wünschenswerthe Proportionalität von Leistung und Gegenleistung würde jedoch sehr viel besser gewährleistet werden durch einen anderen Massstab für die Gebührenberechnung: die Bemessung nach der Schiffsladung. Die Annahme eines solchen Massstabes, der zu den thatsächlichen Frachteinnahmen des Schiffers in Beziehung steht, und daher die aus der Erhebung nach der Tragfähigkeit, d. h. der Einnahmemöglichkeit erwachsenden Ungerechtigkeiten beseitigt, würde allerdings in konsequenter Ausbildung dahin führen, leere Schiffe abgabefrei zu lassen. Denn eine jede Abgabe von unbeladenen Fahrzeugen wirkt im Rahmen dieses Abgabebemessungsprinzips schon darum als Anomalie, weil es sich nicht ohne weiteres vermeiden lässt, dass die niedrigste Ladungsgebühr niedriger ist, als sie. Und doch würde andererseits eine gänzliche Befreiung leerer Schiffe von Abgaben zum eigentlichen Gebührenprinzip, nach dem der Leistung eine Gegenleistung entsprechen soll, im Widerspruch stehen<sup>57)</sup>, zumal da, wie gesagt, die Leistung vom Standpunkt des Staates aus nicht sehr verschieden ist, wenn das Schiff beladen oder nicht beladen ist; auch ist es im Verkehrsinteresse — zur Vermeidung von Schiffsstauungen vor den Schleusen — wünschenswerth, den Ladung suchenden leeren Schiffen nicht unentgeltliche Durchschleusungen zu gewähren. Aus diesem Dilemma giebt es zwei Auswege. Der eine besteht darin, dass man eine feste Abgabe für leere Schiffe einführt und sie solange erhebt, bis die Anwendung des Ladungstarifs einen höheren Satz ergibt. Dieses Verfahren, das in der Ausführung kaum auf Bedenken stossen könnte, würde also für die untersten Grade der Schiffsbeladung das Prinzip der Bemessung der Abgaben nach der Ladung ausser Kraft setzen. Das würde nicht der Fall sein bei dem theoretisch unzweifelhaft richtigern zweiten Ausweg. Das ist eine Kombination der beiden erörterten Bemessungsprinzipien, in der Art, dass die Abgabe in zwei Bestandtheile zerlegt wird, nämlich in einen nach dem Tragfähigkeits-Tonnengehalt bemessenen, festen, niedrigen Bestandtheil, der von jedem Schiffe, ob es Ladung hat oder nicht, getragen wird, und einen nach der wechselnden Ladung zu berechnenden Hauptbestandtheil, der dem ersten festen, doch finanziell untergeordneten hinzugeschlagen wird. Einer solchen Trennung von Raum- und Ladungsgebühr, die verschiedentlich befürwortet worden ist<sup>58)</sup>, würden Schwierigkeiten — worauf noch zurückzukommen ist — kaum im Wege stehen, wenn an sich das Prinzip der Bemessung der Abgaben nach Ladungstonnen sich durchführen lässt.

Die praktische Durchführbarkeit dieses Erhebungsstabes, dessen theoretische Vorzüge kaum noch bestritten werden, ist verschiedentlich in Frage gestellt worden. Es ist bezweifelt worden, dass die thatsächliche Ladung ohne grosse Schwierigkeiten für den Abgabenerheber und ohne grossen Zeitverlust für den Abgabepflichtigen sicher sich ermitteln lässt.<sup>59)</sup>

Für diese Ermittlung können verschiedene Methoden in Frage kommen.

Man könnte daran denken, auf Grund von Angaben der Schiffer die Abgabenerhebung vorzunehmen, zumal da das am 1. Oktober 1900 in Kraft getretene Gesetz vom 2. Mai desselben Jahres, das die Hinterziehung von Verkehrsabgaben mit nachdrücklicher Strafe bedroht<sup>60)</sup>, eine grössere Garantie für die Richtigkeit solcher Angaben in Preussen geschaffen hat. Dieses billigste Erhebungsverfahren soll vereinzelt, z. B. in Grossbritannien, seit längerer Zeit bestehen; es besteht auch, allerdings unter ungewöhnlichen Verhältnissen, auf der Unterweser<sup>61)</sup>; auch lässt es auf neuen Wasserstrassen, die ein neues Schifferpersonal erst schaffen oder heranziehen, wie auf dem Dortmund—Ems-Kanal, sich leichter einführen. Auf alten Wasserstrassen und unter regelmässigen Verhältnissen dürfte aber die Unbildung zahlreicher Mitglieder des altererbten Schifferberufes, die oft nicht nur jede kaufmännische Gewandtheit, sondern auch jede Gewandtheit im Lesen und Schreiben vermissen lässt, es zweifelhaft machen, ob auch bei bestem Willen ausreichende Angaben im einzelnen Falle stets zu erhalten sind. Sollte das aber auch mit der Zeit sich erreichen lassen, so wird man doch auf die Dauer nie auf wirksame Kontrollmassregeln verzichten können, wie man es z. B. auch in Grossbritannien nicht gethan hat. Man wird daher auf diese einfachste Art der Ermittlung der Schiffsladung sich niemals beschränken dürfen.

An weiteren Ermittlungsmethoden kommen zwei in Betracht. Zunächst handelt es sich gewissermassen um eine Verbesserung der Angaben, nämlich die Feststellung der Ladung auf Grund der Ladungspapiere des Schiffers. Eine solche Feststellung ist im Seeverkehr ohne Schwierigkeiten und in durchaus zuverlässiger Weise nicht nur möglich, sondern auch in ausgedehntem Masse üblich. Im Binnenschiffsverkehr liegen die Verhältnisse jedoch anders. Hier bestehen nicht seit langer Zeit die sorgfältig ausgebildeten und trefflich erprobten Rechtsvorschriften, wie im Seeverkehr, und in Verbindung damit hat sich die Verwendung von Ladungspapieren hier noch nicht sehr eingebürgert. In der Binnenschifffahrt ist erst durch das Reichsgesetz vom 15. Juni 1895 dem Ladesehein der Charakter der Urkunde und damit die Beweiskraft verliehen worden; häufig werden hier noch immer nur formlose Be-

scheinigungen über den Empfang der Güter ausgestellt; bisweilen fallen auch sie fort; sie fehlen regelmässig bei Gütern, die nicht über die Waage gehen, wie bei Steinen, Erden, Kohlen, Hölzern und ähnlichen. Sehr oft, zumal bei beschleunigter Einladung und Beförderung gelangt der Schiffer gar nicht in den Besitz von Papieren, die einen genauen, vollständigen Ueberblick über die von ihm verfrachteten Güter geben und in ihrer rechtlichen Natur eine Garantie der Zuverlässigkeit bieten. Bei Erhebungen, die vom Provinzialsteuereudirektor für die Provinz Brandenburg in den Jahren 1893 und 1894 über die Ausnutzung der Tragfähigkeit der Schiffe auf den Märkischen Wasserstrassen angestellt sind, ist für den Hauptamtsbezirk Frankfurt a. O. festgestellt worden, dass von 2035 Fahrzeugen nur bei 753 das Ladungsgewicht aus den Bezeichnungen festgestellt werden konnte.<sup>62)</sup>

So wünschenswerth es nun auch ist, dass dieser Zustand endlich die langerstrebte<sup>63)</sup> Aenderung erfährt und dass auch hier, nach dem Vorbilde des Seeverkehrs, eine feste, gleiche, wohlgeordnete Geschäftssitte sich ausbilde, so stehen dem einstweilen doch noch manche Hindernisse im Wege; insbesondere auch ist die erwähnte weitgehende Umbildung der Schiffer ein solches Hinderniss. Unter allen Umständen erfordert es Zeit. Man wird daher heute kaum daran denken können, in der Binnenschifffahrt die Ladungspapiere zur Grundlage, geschweige denn ausschliesslichen Grundlage für die Abgabenerhebung zu machen.

Man ist aber auf sie auch nicht ausschliesslich angewiesen. Es giebt, wie gesagt, noch eine zweite Methode zur Ermittlung des Ladungsgewichtes eines Schiffes. Da nämlich dem Gewichte des beladenen Schiffes bekanntlich das Gewicht des verdrängten Wassers entspricht, so lässt sich aus dem Grade der Eintauchung eines Schiffes ein Schluss auf das Gewicht seiner jeweiligen Ladung ziehen. Theoretisch müssen also an der Aussenseite des Schiffes den Tiefgang anzeigende Skalen sich anbringen lassen, aus denen das Gewicht der jedesmaligen Ladung des Schiffs abgelesen werden kann. Verschiedene Methoden der Ausmessung und Berechnung sind angewendet worden, um diesem Verfahren auch praktisch möglichste Genauigkeit zu verleihen.

Das ist überall dort in befriedigender Weise gelungen, wo auf den Wasserstrassen Schiffe verkehren, die so gebaut sind, dass ihre Beladung nicht eine grosse Veränderung des Schiffskörpers, insbesondere eine grosse Längendurchbiegung zur Folge hat. Solche Veränderungen und Durchbiegungen werden auf ein um so geringeres Mass beschränkt, je kleiner und je stärker die Schiffe sind. Der verhältnissmässig geringen Länge und Tragfähigkeit der auf den französischen Wasserstrassen als Normalschiff verkehrenden sogenannten vlämischen Peniche ist es zum

grossen Theil zuzuschreiben, dass die Erhebung der Schiffsabgaben, die bis zum Jahre 1880 auf den staatlichen Wasserstrassen Frankreichs stattfand, zu so wenigen Klagen, die in der im wesentlichen durch eine Schiffsaichung erfolgenden Feststellung der Ladung wurzeln, Anlass gegeben hat.<sup>64)</sup> Aehnlich wie auf den französischen Wasserstrassen liegen — wie der Name des in Frankreich vorherrschenden Binnenschiffahrtsfahrzeuges schon vermuthen lässt — die Verhältnisse in Belgien, wo noch heute eine sorgfältige Schiffsaiche, die für jede 5 cm der Eintauchung des Schiffes das Ladungsgewicht ermittelt und angiebt, die Grundlage der Erhebung der Abgaben nach der Ladung, die sich hier anscheinend besonders gut bewährt hat<sup>65)</sup>, bildet. Auch auf den regelmässig nur kleine Schiffe zulassenden Kanälen Grossbritanniens ist die Erhebung von Abgaben nach der Schiffsladung auf Grund einer Schiffsaiche als die „allgemein verbreitete Methode“ bezeichnet worden.<sup>66)</sup>

Wo dagegen nicht — wie in Frankreich — die Kanäle so vorherrschen, dass sie bestimmend werden für die typische Form des Fahrzeuges auf allen Binnenschiffsstrassen und wo andererseits nicht — wie in England — die Flussschiffahrt darum zurücktritt, weil die Inselnatur des Landes ihr enge Grenzen zieht, dort liegen die Verhältnisse etwas anders. Ueberall nämlich wo die Flussschiffahrt vorherrscht und in lebhafter Entwicklung steht, tritt eine Tendenz auf beständige Vergrösserung der Schiffsgefässe hervor, eine Tendenz, die bald von den natürlichen auf die künstlichen Wasserstrassen übergreift und dann leicht in wachsenden Ansprüchen an die Grösse der Kanäle und die Tiefe der Flüsse, zumal wenn das Prinzip der Unentgeltlichkeit vorherrscht, zum Ausdruck kommt. Je länger und geräumiger aber ein Schiff ist, um so leichter führt seine Beladung, wie gesagt, für die Aichung störende Veränderung seiner Form herbei. Diesen Durchbiegungen und Ausbuchtungen lässt sich nur entgegenwirken durch einen besonders starken Bau der Schiffe. Da dieser aber einen grösseren Leertiefgang bedingt, so bleibt er beschränkt auf die leistungsfähigsten Wasserstrassen, deren Wasserfülle die Eintauchung des Schiffskörpers nicht allzu sehr beschränkt. Das ist der Fall auf der stolzen Verkehrsstrasse des Rheins. Trotz der Grösse der Rheinschiffe darf hier angenommen werden, dass der Bau regelmässig so stark ist, dass er Veränderungen im Schiffskörper, die die Zuverlässigkeit der Aichung erheblich stören, ausschliesst. Darauf deuten auch die praktischen Erfahrungen. Allerdings ist die Schiffsaichung, die durch die Konvention vom Jahre 1804 für die Rheinzölle, die nach dem Gewicht der Ladung bemessen werden sollten, eingeführt worden ist<sup>67)</sup>, seit der Befreiung des Rheins von allen Abgaben im Jahre 1868 fakultativ geworden; sie dient heute im wesentlichen nur noch der

Ermittlung der Tragfähigkeit und ist nur noch von einiger Bedeutung für die Erhebung der Hafengebühren, für die Berechnung der Fracht, der Schlepp-, Lösch- und Ladelöhne, namentlich bei Massengütern, sowie als Richtschnur für korrekte Beladung. Aber wie sie früher auch bei der wichtigeren Aufgabe der Abgabebemessung so befriedigend funktioniert hat, dass, trotz der jeden Anlass begierig ausbeutenden Agitation für die Befreiung der Ströme, wenig Klagen über die Erhebungsart laut geworden sind, so sind auch heute in sachverständigen Kreisen keine Zweifel darüber erhoben worden, dass eine Schiffsaiche auch heute bei den unendlich gewachsenen Grössenverhältnissen der Rheinschiffe als Mittel zur Feststellung der Ladung befriedigend und zuverlässig funktionieren würde.

Anders auf Flüssen, wo man mit sehr flachem Wasser rechnen muss. Dort führt, seit dem Rückgang der Segelschifffahrt, die Tendenz auf beständige Vergrößerung der Schiffe dazu, ihr Eigengewicht und ihren Leertiefgang immer mehr zu vermindern und sie damit immer leichter und breiter zu bauen.<sup>68)</sup> So sind die langen und breiten Elbkähne so leicht gebaut, dass bei ihnen eine Längendurchbiegung von 40 cm und mehr keine Seltenheit ist und namentlich die mit dem Alter eines Schiffes zunehmenden Veränderungen seiner Form die Zuverlässigkeit der Aichermittlungen empfindlich schmälern. Im besonderen Hinblick auf diese Schifffahrtsverhältnisse auf dem zweitwichtigsten Strome Deutschlands hat deshalb auch der Vorstand des Centralvereins zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt unter den Gesichtspunkten, die er zur Berücksichtigung beim Erlass einer Aichordnung empfahl, ausdrücklich hervorgehoben: „der Werth des Ladepegels und der Leermarken erscheine im Hinblick auf die Durchbiegung der Schiffe bei voller Ladung nicht einwandfrei hinsichtlich der Berechnung des Gewichts der Ladung“; er erklärte deshalb, bei Erhebung der Schifffahrtsabgaben nach der Ladung sei jedenfalls der Ladeschein als Urkunde zur Ergänzung der auf Grund des Ladepegels anzustellenden Berechnung notwendig.<sup>69)</sup>

Die hier vorgeschlagene und aus den vorstehenden Ausführungen als nothwendig sich ergebende Verbindung der verschiedenen Methoden zur Ermittlung der Schiffsladung ist auch dort zur Anwendung gebracht worden, wo der Staat das Prinzip der Erhebung der Abgaben nach der Ladung neuerdings eingeführt hat. Das ist der Fall auf dem Dortmund-Ems-Kanal. Hier erfolgt seit dem 1. April 1898 die Feststellung der Ladung durch ein System, das alle drei von uns betrachteten Ermittlungsmethoden vereinigt. Es sind dort nämlich erstens die Schiffsführer verpflichtet, schriftliche Erklärungen über Gewicht, sowie Zusammensetzung ihrer Ladungen nach einem von der Kanalverwaltung

vorgeschriebenen Formular abzugeben. Zweitens müssen sie diese Erklärungen durch Frachtbriefe oder durch vom Absender unterzeichnete Abschriften von Ladescheinen oder auch durch Hafengeldquittungen aus solchen Einladehäfen, wo eine Gebühr von eingeladenen Gütern nach Gewicht erhoben wird, belegen. Die so belegten Erklärungen werden endlich drittens von den Hebestellen mit der Eintauchung der Fahrzeuge an den Aichskalen und der aus dem Aichschein danach sich ergebenden Belastung verglichen. Die Aichablesungen sind für die Abgabenerhebung massgebend, wenn die durch sie ermittelte Belastung die vom Schiffer angegebene und nachgewiesene Ladung um mehr als 3 0/0 übertrifft; sonst sind es die gehörig belegten Erklärungen.

Dass dieses gemischte System der Ladungsermittlung befriedigend funktioniert,<sup>70)</sup> geht schon daraus hervor, dass seine Ausdehnung auf andere Wasserstrassen von vielen Seiten gefordert worden ist. Eine solche Ausdehnung hat zur Voraussetzung die Schaffung einer einheitlichen und zuverlässigen Schiffsaichung. Was bisher in dieser Beziehung bestanden hat, ist vielfach unzureichend. Es ist nicht nur — wie wir in Bezug auf den Rhein bereits hervorgehoben haben — dem Zwecke der Ladungsermittlung heute grösstentheils entfremdet; es fehlt ihm auch die nöthige Einheitlichkeit. Insbesondere auf der Elbe machte sich das fühlbar; dort wurden die Schiffe in jedem Uferstaat, in Preussen, Hamburg, Mecklenburg, Anhalt, Sachsen und Oesterreich, verschieden vermessen. Das hatte unter anderem eine Art unlauteren Wettbewerbes unter den Uferstaaten insofern zur Folge, als der Staat, in dem die am wenigsten strenge Vermessung, die für den Schiffer insbesondere bei der Zahlung der Schlepplöhne Vortheile ergab, bestand, die Schiffer anderer Uferstaaten anzog, wodurch diesen zugleich mit der Vermessung die Gewerbesteuer verloren ging; auch trugen die ungleichartigen Vermessungen viel dazu bei, die infolge der ganzen Entwicklung vom Segelbetrieb zum Schleppbetrieb gespannten Beziehungen der Kleinschiffer zu den grossen Schleppunternehmungen in unerquicklichster Weise zu verschärfen. Die gleichmässige Ordnung des Elbschiffsvermessungsverfahrens war deshalb bereits unter dem 19. August 1877 vom Reichskanzleramt auf eine Eingabe des sächsischen Schiffervereins hin als wünschenswerth bezeichnet und in Aussicht gestellt worden. Auch fanden sich bereits derartige, auf einer Vereinbarung der Uferstaaten beruhende Bestimmungen in dem revidirten Entwurf der Elbschiffahrtsakte vom 7. März 1880. Da der Reichstag diesem Entwurfe seine Zustimmung jedoch versagte, so verzögerte sich auch die Regelung des Aichverfahrens ausserordentlich. Erst am 30. Juni 1899 wurde vom Reichskanzler eine mit Oesterreich vereinbarte Aichordnung für die Binnenschifffahrt auf der Elbe erlassen;<sup>71)</sup> sie schliesst sich viel-

fach an das auf dem Rhein übliche, auf die verschiedenen Schiffsformen am besten anwendbare Aichverfahren an, sucht jedoch einige Vereinfachungen durchzuführen, namentlich durch die Beschränkung auf nur zwei zu vermessende und zu berechnende Aichschichten. Auf Grund dieses Aichverfahrens wird hinfort allen zur Elbschiffahrt zugelassenen Schiffen ein Aichschein ausgestellt, der das Ladungsgewicht in Tonnen (zu 1000 kg) für jede 2 cm ihres Tiefgangs angiebt. Um die störenden Ungenauigkeiten, die durch Veränderungen in der Schiffsform entstehen, zu mildern, ist bestimmt worden, dass alle eisernen Schiffe zehn, alle hölzernen fünf Jahre nach der ersten Aichung, ebenso wie alle umgebauten oder beschädigten Schiffe, einer Aichprüfung sich unterziehen müssen, auf Grund deren im Falle gewisser Veränderungen ein neuer Aichschein ausgestellt wird.

Durch diese Aichordnung für die Binnenschiffahrt auf der Elbe sind seit langem gehegte Wünsche der Interessenten befriedigt worden. Darin liegt aber kaum ihre Hauptbedeutung. Die Aichordnung für die Elbe hat bereits zu einer Vereinheitlichung des Aichwesens in fast ganz Preussen geführt; sie wird sich vielleicht einst auswachsen zu einer Aichordnung für das ganze Deutsche Reich.

Nachdem der erste Schritt endlich glücklich gelungen war, wurde innerhalb Preussens der Geltungsbereich der mit Oesterreich vereinbarten Aichvorschriften schnell erweitert. Zuerst wurde die neue Aichordnung am 16. Januar 1900 auf der Weser eingeführt, zwei Monate darauf auch auf den mit der Elbe in lebhaftem Schiffsverkehr stehenden märkischen Wasserstrassen und auf der mit diesen eng verbundenen Oder; fast gleichzeitig wurde sie auf fast alle übrigen preussischen Wasserstrassen östlich von der Elbe ausgedehnt. Mit Ausnahme des Rheingebiets, wo auf Grund von Vereinbarungen mit den Niederlanden im Prinzip zwar auch gleiche, in der Einzelausführung jedoch etwas abweichende Aichvorschriften gelten, sowie mit Ausnahme des Dortmund-Ems-Kanals, von dem ähnliches gilt, hat sich heute bereits im wesentlichen die Hoffnung erfüllt, die der Vorstand des Zentralvereins zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt im Jahre 1896 ausgesprochen hat, indem er seine Mittheilungen zum Entwurf einer Aichordnung für die Binnenschiffahrt auf der Elbe mit den Worten schloss: „Hoffen wir, dass, nachdem dies Werk vollendet ist, auch die übrigen östlichen Wasserstrassen der Monarchie sich demnächst des Segens einer einheitlichen Schiffsvermessung erfreuen werden, indem man die jetzt nur für die Elbe geplante Vorschrift auch auf jene ausdehnt“.

Und wenn der genannte Verein hinzufügte: „Ist dann später durch den Mittellandkanal eine Verbindung der östlichen und westlichen Wasser-

strassen hergestellt, so wird es voraussichtlich und hoffentlich auch noch zu einer einheitlichen Vermessungsvorschrift für das ganze Deutsche Reich kommen“, so sind auch in dieser Beziehung wichtige Schritte bereits gethan worden. Da die Elbe seit dem Frühjahr 1900 durch den Elbe-Trave-Kanal mit Lübeck in schiffbarer Verbindung steht, da die märkischen Wasserstrassen, die durch die Havel, den Plauer und Ihle-Kanal ebenfalls mit der Elbe verknüpft sind, wiederum durch den Rheinsberger Kanal, die obere Havel, die Peene mit Trebel und Tollense, die Recknitz und den Saaler Bodden mit den Wasserstrassen der beiden mecklenburgischen Grossherzogthümer in unmittelbarem Zusammenhange sich befinden, so drängte das Verkehrsbedürfniss dahin, dass auch in diesen drei benachbarten Bundesstaaten, wie auch in dem von der Saale durchströmten Anhalt, den preussischen gleiche Aichvorschriften erlassen würden. Verhandlungen in dieser Richtung sind auch eingeleitet worden. Gleiche Verhandlungen haben ferner mit den Weseruferstaaten Braunschweig, Lippe, Bremen und Oldenburg stattgefunden. Ist erst durch im wesentlichen gleichlautende Aichordnungen auf autonomem Wege eine thatsächliche Gleichheit der Bestimmungen in den verschiedenen beteiligten Bundesstaaten erzielt worden, so wird sich später vielleicht auch eine weiter vereinfachende Rechtseinheit erzielen lassen.

Das Bedürfniss nach einer Vereinheitlichung der Aichvorschriften reicht aber überall da über die Reichsgrenzen noch hinaus, wo die deutschen Wasserwege mit ausländischen in unmittelbarer Verbindung stehen. Eine gegenseitige Anerkennung der Binnenschiffsaichungen, die eine möglichste Annäherung der Aichvorschriften voraussetzt, wird in diesen Fällen daher erstrebt. Sie ist bereits mit Oesterreich, mit Frankreich, mit Holland und Belgien erreicht worden; auch Russland gegenüber lässt sie hoffentlich nicht mehr lange auf sich warten.

Mindestens ebenso wichtig, wie eine Einheitlichkeit in den Vermessungsvorschriften, ist aber Gleichmässigkeit ihrer Anwendung, Gleichmässigkeit im Aichverfahren. Sie wird deshalb auch in erster Reihe erstrebt und zwar dadurch, dass über den verschiedenen Aichämtern oder Aichbehörden, wie die früheren Vermessungsbehörden hinfort genannt werden, eine einheitliche Revisionsbehörde eingerichtet wird. Als solche ist das auch für die Vermessung der Binnenschiffe sachkundige Schiffsvermessungsamt in Berlin schon in der Aichordnung für die Elbe ausgewählt worden. Sein Wirkungskreis ist bereits auf den grössten Theil von Preussen und wird auf ganz Preussen ausgedehnt, und es darf angenommen werden, dass auch die beteiligten Bundesstaaten auf Grund der mit Preussen gepflogenen Verhandlungen sich für dieselbe Revisionsbehörde entscheiden werden, soweit das nicht bereits geschehen ist.

So sind, was das Aichverfahren anlangt, ausreichende Grundlagen für die Einführung der Abgabenerhebung nach der Schiffsladung auf den deutschen Wasserstrassen fast überall geschaffen worden. Ist die Ermittlung der Ladung auch nicht immer ganz einfach, wenigstens nicht so einfach, wie die Ermittlung der Tragfähigkeit, so kann man doch jedenfalls nicht sagen, dass praktische Schwierigkeiten die Einführung des vollkommeneren und gerechteren Erhebungsprinzips ausschliessen. Ebenso wenig verhindern praktische Schwierigkeiten die besprochene, im Hinblick auf leere Schiffe wünschenswerthe Verbindung dieses Erhebungsprinzips mit dem in seiner ausschliesslichen Geltung unzureichenden Prinzip der Erhebung der Abgaben nach der Schiffstragfähigkeit. Es würde auch bei einer solchen Verbindung einer Raum- und Ladungsgebühr,<sup>72)</sup> die in mancher Hinsicht sich vergleichen liesse mit der im Gütertarifwesen der Eisenbahnen üblichen Zusammensetzung der Fracht aus Streckensatz und Abfertigungsgebühr, der zu entrichtende Abgabebetrag aus dem Aichschein regelmässig leicht sich ablesen lassen; höchstens würde eine Addition zweier Zahlen nothwendig werden, wie sie auch aus sogleich zu besprechenden anderen Gründen sich nicht vermeiden lässt; vor allem die Abfertigung leerer Schiffe könnte unter einem solchen kombinierten Tarif kaum auf zeitraubende Schwierigkeiten stossen. Wie so praktische Bedenken die Durchführung des Prinzips der Erhebung nach Ladungstonnen nicht ausschliessen, so liegen auch keine Gründe vor, die es nöthig machen, ein leeres Schiff abgabefrei zu lassen, statt eine Prämie auf das Beschaffen von Ladung zu setzen.

Aber wenn auch die Zweifel an der praktischen Durchführbarkeit des Prinzips der Erhebung der Abgaben nach der Schiffsladung nicht aufrecht zu halten sein dürften, so bleibt doch die Frage noch offen, ob nun dieses an sich bessere Prinzip sogleich und ohne weiteres auf jeder einzelnen Wasserstrasse durchgeführt werden muss. Handelt es sich um die Einführung von Abgaben auf neuen Wasserstrassen, wo das Schifffahrtsgewerbe erst mit dem Verkehrsweg neu geschaffen wird und, überwiegend auf grosskapitalistischer Grundlage sich aufbauend, allen Bedingungen von vornherein angepasst werden kann, dann kann es nicht zweifelhaft sein, dass man — wie es beim Dortmund-Ems-Kanal auch geschehen ist — für das Ladungsprinzip sich entscheiden muss. Das wird aber zweifelhaft, wenn es sich um die alten Wasserstrassen handelt, zumal solange die Abgabenerhebung beschränkt wird auf die getrennten einzelnen Strecken künstlicher Wasserstrassen, die unter sich zu einem einheitlichen Netz sich nicht zusammenschliessen. Bei ihnen gilt es, einzeln zu prüfen, ob Missstände von solcher Schwere vorliegen, dass eine isolirte Reform mit

allen Störungen, die mit einer jeden Reform, auch der besten, verbunden sind, geboten erscheint.

Bei den märkischen Wasserstrassen, für welche die Durchführung des Ladungsprinzips besonders befürwortet worden ist,<sup>73)</sup> konnte es bisher bestritten werden, dass ein ausreichendes Reformbedürfniss vorliege. Der Missstand stark wechselnder Wasserstandsverhältnisse, der die Hauptquelle aller Ungerechtigkeiten in der Abgabenerhebung bildet, trat bei ihnen nämlich sehr gemildert auf. Einmal wird der Wasserstand von Natur durch die zahlreichen Seenreservoirs und auch künstlich durch zahlreiche Schleusen ziemlich stabilisirt, ein Vorzug, der allerdings beschränkt bleibt auf den Verkehr innerhalb der märkischen Wasserstrassen und versagt, sobald die Schifffahrt auf die Elbe oder Oder mit ihren stark wechselnden Wasserständen übergreift. Praktisch wichtiger war ein zweiter Umstand. Er lag darin, dass die bisherige nicht ganz einwandfreie Schiffsvermessung insofern ausgleichend wirkte, als sie einen Ausfall der Minderbelastungen zum grossen Theil durch Ueberladungen bei besserem Fahrwasser wieder einzubringen gestattete. So haben Erhebungen, die vom Provinzialsteuerdirektor von Brandenburg in den Jahren 1893 und 1894, in denen die Wasserstandsverhältnisse keineswegs besonders günstig waren, vorgenommen worden sind und immerhin als zuverlässig angesehen werden dürfen, wenn auch die Ermittlung des Ladungsgewichts nicht stets ganz einwandfrei sich vornehmen liess, auf den märkischen Wasserstrassen eine Differenz zwischen Tragfähigkeit und Ladung im ganzen von 7,2 0/0 und für die dem halben Abgabensatz unterworfenen Schiffe von nur 1,2 0/0 ergeben. Wenn auch diese Differenz bei den grossen Schiffen bis zu 15 0/0 anwuchs, so konnte doch Ministerialdirektor Schultz in einer Erklärung in der Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses am 12. Februar 1896<sup>74)</sup> diese Ermittlung als ein „Ergebniss“ bezeichnen, „das die Klagen über die Ungerechtigkeit des gegenwärtigen Erhebungssystems als zur Zeit gegenstandslos erscheinen lässt“. „Wirklich dringend wird das Bedürfniss zur Aenderung des Tarifsystems — wie hinzugefügt wurde — somit erst dann, wenn ein genaues Vermessungsverfahren einen solchen — d. h. durch Ueberladung herbeigeführten — Ausgleich ausschliesst“. Eine solche Vermessungsmethode, die eine starke Ueberschreitung der amtlich festgestellten Tragfähigkeit unmöglich macht, ist vor kurzem — wie wir sahen — auf den märkischen Wasserstrassen eingeführt worden; nach ihr ist die wirkliche Tragfähigkeit im Durchschnitt um etwa 40 0/0 grösser, als die früher vermessene.

Alle Gründe, die im Einzelfall bisher vielleicht für eine gewisse Passivität sprachen, verlieren ohne weiteres ihre Kraft, wenn die bisher bestehenden Wasserwege aus den vielfach noch vorhandenen Banden

lokaler Isolirung gelöst und zu einem auf einen Durchgangsverkehr auf weite Entfernungen berechneten Wasserstrassennetz einheitlich verknüpft werden. Denn dann wird zugleich mit der Verkehrslokalisirung die Möglichkeit wenn nicht ausgeschlossen, so doch sehr beschränkt, sowohl die eine Wasserstrasse befahrenden Schiffe der Eigenart und den Unvollkommenheiten dieser Wasserstrasse besonders anzupassen, als auch die eine einzelne Wasserstrasse befahrenden Schiffe Sondervorschriften zu unterwerfen. Dann werden auch im Binnenschiffahrtsabgabewesen lokale Rücksichten zurücktreten und einheitliche Gesichtspunkte — unter ihnen in erster Linie das Prinzip der Erhebung der Abgaben nach der Ladung — zur Durchführung kommen müssen.

\* \* \*

Hat auch im Falle der Leerfahrt die Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit oder vielmehr den jedesmaligen Geschäftsgewinn des Schiffers hinter das übergeordnete, die ganze Erörterung beherrschende Gebührenprinzip, das es erheischt, dass jeder Leistung eine Gegenleistung entspreche, zurückzutreten, so kommt sie doch noch in einer anderen Richtung zur Geltung. Die Frachteinnahme des Schiffers ist nämlich ausserordentlich verschieden nach den verfrachteten Gütern. Die Fracht — ausschliesslich des Schlepplohns, der von der Art der Güter unabhängig ist — hat beispielsweise auf der Rheinstrecke Ruhrort—Rotterdam im Durchschnitt der Jahre 1885—1898 bei Steinkohlen 0,6, bei Getreide 1,1 Pf. für das Tonnenkilometer betragen, und sehr viel höher stiegen die Sätze für Stückgüter. Aehnliche, ja noch erheblichere Unterschiede in den Frachtsätzen kommen auf allen übrigen Wasserstrassen vor, insbesondere auch auf den Kanälen<sup>75)</sup>. Es würde unbillig sein, diese Unterschiede, die auch den verschiedenen Werth der Transportleistung für die Ladungsinteressenten kennzeichnen, bei der Abgabenerhöhung ganz unberücksichtigt zu lassen. Eine Berücksichtigung dieser aus den Frachtverhältnissen sich ergebenden bedeutenden Abstufungen in der Leistungsfähigkeit ist aber nicht so einfach durchzuführen. Denn die Abgabenerhebung kann unmöglich direkt zu den Frachteinnahmen in Beziehung gesetzt werden. Es ist nöthig, für sie greifbare Merkmale ausfindig zu machen.

Als solche greifbare Merkmale sind mehrere in Vorschlag gebracht worden. Man hat daran gedacht, wie in anderen Verkehrszweigen die sperrigen Güter als besondere Klasse auszusondern, d. h. alle diejenigen Güter, deren Umfang ungewöhnlich gross ist im Verhältniss zu ihrem Gewicht. Es ist deshalb der Vorschlag gemacht worden, die zur Beförderung gelangenden Güter — ähnlich wie im Seeverkehr — unter

dem Gesichtspunkt zu scheiden, ob sie die volle Ausnutzung der Tragfähigkeit des Schiffes gestatten oder nicht; die Güter, bei denen eine solche volle Ausnutzung ausgeschlossen ist, sollten höher belastet werden, als die, bei denen das nicht der Fall ist, und ebenso aus beiden Gütern gemischte Ladungen. Eine solche Eintheilung dürfte aber den Bedürfnissen und den in diesen Ausführungen aufgestellten Gesichtspunkten kaum entsprechen. Erstens ist die Sperrigkeit eines Gutes für die Binnenschifffahrt, die oft schon durch die schwankenden Wasserstandsverhältnisse an der vollen Ausnutzung der Tragfähigkeit ihrer Fahrzeuge verhindert wird, zumal unter der Herrschaft eines Ladungstarifs, nicht von solcher Bedeutung, wie im Eisenbahn- und Seeverkehr, wo stets eine volle Ausnutzung der Tragfähigkeit möglich und wegen der in den Betriebsmitteln steckenden grösseren Anlagekapitalien in höherem Masse nöthig ist. Sodann würde die Aufstellung einer Liste aller sperrigen Güter auf Schwierigkeiten stossen, während es doch zu weitläufig sein würde, in jedem Einzelfalle die geladenen Güter auf ihre Sperrigkeit zu untersuchen. Entscheidend dürfte aber ein dritter Gesichtspunkt sein. Die vorgeschlagene Eintheilung der Güter nach dem Prinzip der Ausnutzung der Schiffstragfähigkeit knüpft an einen Ausnahmecharakter der Güter an; sie sondert nur einige ungewöhnliche Fälle aus, lässt die grosse Masse der Güter aber unberührt und giebt keine Gewähr, dass die Höherbelastung mit höheren Frachteinahmen zusammenfällt.

Die grosse Masse der Güter wird schon eher berührt und schon eher im Verhältniss zu den Frachteinahmen berührt durch eine andere Scheidung, die auch im Eisenbahnverkehr nicht ganz unbekannt ist. Wie im Eisenbahnverkehr gewisse Unterschiede gemacht werden, wenn Güter auch in offenen oder wenn sie nur in verdeckten Wagen verladen werden dürfen, so könnten auch in der Binnenschifffahrt nach der Art der Fahrzeuge Güter in Deckkähnen und Güter, die in Zillen, auf Flössen oder ähnlich befördert werden, unterschieden werden<sup>76</sup>). Man kann kaum bestreiten, dass eine solche Eintheilung den Güterverkehr allgemein und nicht nur in wenigen Ausnahmen treffen und dass sie auch für die Frachteinahmen nicht ohne Bedeutung sein würde. Diese Verschiedenheit in der Art der Beförderungsmittel zum Hauptunterscheidungsmerkmal im Abgabewesen zu machen, dem steht jedoch erstens der verkehrspolitische Gesichtspunkt, der eher die Schifffahrt in Deckkähnen, als die in offenen Fahrzeugen primitiver Art zu fördern gebietet, und zweitens der Umstand entgegen, dass die zum Theil durch Zufälligkeiten, zum Theil durch die streckenweise verschiedene Beschaffenheit der Wasserstrassen bedingte ungleiche örtliche Vertheilung von gedeckten und offenen Fahrzeugen die wünschenswerthe Einheitlichkeit der Tarifrung beeinträchtigen würde.

Was richtig ist in diesem Vorschlag, dürfte auch auf andere Weise sich erreichen lassen; überall wird man natürlich für Flösse besondere Bestimmungen treffen müssen, sei es nun, dass man sie nach ihrem Inhalt belastet, indem man, wie auf den belgischen Wasserstrassen, ein Kubikmeter Holz einer Tonne Güter gleich setzt, oder dass man sie nach ihrer Oberfläche, wie es auf den märkischen Wasserstrassen geschieht, zur Kostendeckung heranzieht oder dass man sie einer geringen Einheitsabgabe für Floss und Fahrt unterwirft, was besonders für solche Wasserstrassen, die nur flössbar, nicht schiffbar sind, sich empfehlen würde; auf Flössen beförderte Güter würden aber, zum mindesten auf allen auch von Schiffen befahrenen Wasserstrassen, den auch sonst für sie üblichen Abgabensatz zu entrichten haben.

Abgesehen vom Gewicht wird die Höhe der Fracht am stärksten beeinflusst durch das, was man Verkehrs- oder Transportwerth eines Gutes genannt hat<sup>77</sup>). Darunter versteht man den Unterschied, den der Tauschwerth eines Gutes in verschiedenen Orten aufweist. Dieser Unterschied ist regelmässig um so geringer, je niedriger an sich der Tauschwerth des Gutes ist; steigt dieser, so wächst im allgemeinen auch jener. Stimmt man aber dem Satze zu, dass regelmässig der Verkehrs- oder Transportwerth eines Gutes umso grösser ist, je grösser sein Tauschwerth ist, so darf man weiter folgern, dass der Werth der Beförderungsleistung im allgemeinen auch mit dem Tauschwerth eines Gutes wächst. Daraus ergibt sich dann, dass eine Beziehung zwischen dem Frachtsatz und dem Güterwerth besteht, wenn sie auch durch lokale und besondere Wettbewerbsverhältnisse im Einzelfall oft gelockert wird. Würde daher auch der Satz, dass Waarenwerth und Fracht einander stets proportional sind, zu weit gehen, so ergibt sich doch immerhin der Waarenwerth als ein für die Bemessung der Frachtsätze höchst bedeutsames, objektives Moment, das zwar nicht unmittelbar äusserlich erkennbar ist, aber doch sich nicht schwer feststellen lässt. Man darf deshalb zwar nicht bis in alle Einzelheiten hinein den Waarenwerth zur Grundlage der Abgabebemessung machen, wie es in Russland geschehen ist und dort zu grossen Weitläufigkeiten führt; man ist aber dazu berechtigt auf Grund einer allgemeinen Werthklassifikation der Waaren eine Abstufung der Abgaben vorzunehmen<sup>78</sup>). Eine solche Werthklassifikation, die auch den Hauptuntergrund in den Abstufungen der Eisenbahngütertarife zu bilden pflegt, ist auch schon in groben Zügen in dem vorigen Vorschlage, die Güter nach der Schiffsart zu scheiden, insofern vorhanden, als man regelmässig wird annehmen dürfen, dass die werthvolleren Güter in Deckkähnen befördert werden, nur dass die örtlichen Verschiedenheiten in den Betriebsverhältnissen diese Scheidelinie sehr beweglich machen.

Obwohl nun eine solche Abstufung der Abgaben nach Waarenklassen<sup>79)</sup> eine sonst unmögliche Anpassung an die in den Frachteinahmen im Einzelfall zum Ausdruck kommende Zahlungsfähigkeit des Schiffers bedeutet, so ist doch das Streben nach einer Güterklassifikation auf Seiten des Abgabenerhebers erheblich stärker, als auf Seiten des Abgabepflichtigen. In Schifferkreisen ist sogar der Wunsch nach einer einzigen Waarenklasse verbreitet. Das könnte auf den ersten Blick als ein merkwürdiger Widerspruch erscheinen. Es ist aber doch leicht erklärlich. Man nimmt nämlich an, dass das Uebergewicht der billigen Massengüter sich in einem Tarife, der Waarenklassen nicht unterscheidet, ausschlaggebend geltend machen wird. Thatsächlich würde auch der Umstand, dass die grosse Masse der beförderten Waaren nur eine sehr niedrige Abgabe zu tragen vermag, im wesentlichen dahin wirken, den niedrigsten Abgabensatz auf alle Waarenarten auszudehnen. Eine solche Entlastung der höherwerthigen Güter ist aber für den Schiffer von besonderer Bedeutung; denn wenn auch im Eisenbahnverkehr dieselben Massengüter, wie im Binnenschiffahrtsverkehr, den Haupttheil aller beförderten Waaren bilden und einen sehr wichtigen Theil der Einnahmen gewähren, so macht sich doch — von Ausnahmeverhältnissen abgesehen — der Wettbewerb der Eisenbahnen für den Schiffer besonders fühlbar bei den hochwerthigen Gütern, bei denen nur ein erheblicher Frachtunterschied zur Wahl des langsameren Wasserverkehrsmittels veranlassen kann; jede Abgabeminderung bedeutet eine Vergrösserung dieses Frachtunterschiedes und damit eine Stärkung im Konkurrenzkampf.

Dazu kommt noch ein weiterer Umstand. Eine Klassifizierung der Waaren macht bei der Abgabenerhebung dann keine Schwierigkeiten, wenn die ganze Ladung eines Schiffes aus Waaren von ein und derselben Tarifklasse besteht. Anders verhält es sich bei gemischten Ladungen. Bei ihnen bieten sich zwei Möglichkeiten. Die eine Möglichkeit ist die, dass man von einer Scheidung der einzelnen Ladungsbestandtheile nach den verschiedenen Waarenklassen absieht und die ganzen Mischladungen dem Abgabensatz, der für das in der Ladung sich vorfindende am höchsten tarifirte Gut gilt, unterwirft; höchstens könnte davon insoweit eine Ausnahme gemacht werden, als der Nachweis geführt wird, dass nicht mehr als ein bestimmtes niedriges Höchstmass an höher tarifirten Waaren in der Ladung sich befindet. Zu einem solchen Verfahren sah man sich genöthigt, solange die Abgaben nach den Tragfähigkeitstonnen bemessen wurden und es an Mitteln, die Ladung festzustellen, fast völlig fehlte. Dabei ergeben sich natürlich viele Missstände, die sich steigern, je mehr Güterklassen eingerichtet werden und je häufiger danach Fälle von Mischladungen vorkommen. Wenn nur im Tarif, nicht auch in der

einzelnen Schiffsladung eine Unterscheidung der Güterarten vorgenommen wird, wird der ganze Zweck der Waarenklassifikation bei Mischladungen nicht nur vereitelt, sondern in das Gegentheil verwandelt. Statt die Abgaben der im Einzelfall vorhandenen Leistungsfähigkeit des Schiffers anzupassen, wird durch eine bewusste Fiktion ein besonderes Missverhältniss zu ihr herbeigeführt. In der Praxis muss daher ein solches Verfahren, das von einer Scheidung der Ladung nach den Waarenklassen des Tarifs absieht, wie eine Strafe auf Mischladungen und schliesslich fast wie ein Verbot derselben wirken. Denn obwohl es geschäftlich geboten sein kann, eine Ladung von Massengütern beispielsweise bei während der Fahrt eintretenden günstigen Wasserstandsveränderungen mit Stückgütern zu vervollständigen, wird dadurch ein Schiffer, der Waaren einer niedrigen Tarifklasse geladen hat, gezwungen, auf die Aufnahme von Waaren einer höheren Klasse — wenigstens über die vielleicht erlaubte geringe Beiladung hinaus — zu verzichten, weil die Steigerung des Abgabebetrages, die durch die Anwendung des höheren Abgabensatzes auf die ganze Ladung herbeigeführt wird, durch den hinzukommenden Frachtgewinn nicht aufgewogen wird. Das ist aber nicht nur für den Schiffer bedauerlich, sondern im allgemeinen bedenklich; denn es fördert zwar nicht unmittelbar diejenigen, die in ganzen Schiffen ihre Güter verladen und beziehen können, es läuft aber mittelbar doch auf eine ungerechtfertigte Bevorzugung der Grossbetriebe darum hinaus, weil es diejenigen schädigt, die nicht mit ganzen Schiffsladungen arbeiten können, d. h. — wie der Vorstand des Centralvereins zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt einmal gesagt hat — „die zwischen den grossen Ladeplätzen liegenden kleineren Orte und die der Wasserstrasse benachbarte Landwirthschaft.“ Aus allen diesen Gründen ist es begreiflich, dass seit langem dringend auf Abhilfe gedrungen und nicht zuletzt aus diesem Grunde die Einführung der Bemessung der Abgaben nach der Ladung erstrebt wurde.

Die einzige Abhilfe bildet die Durchführung des Ladungstarifs auch in Bezug auf die einzelnen Bestandtheile einer Schiffsladung, die Sonderrung der im Tarif geschiedenen Güterarten auch in der einzelnen Schiffsladung. Diese zweite, erst mit der Einführung des Prinzips der Bemessung der Abgaben nach der Ladung gegebene Möglichkeit, die zugleich erst eine weitere Ausbildung des Systems der Güterklassen gestattet, ist aber auch nicht ohne Schwierigkeiten und Nachtheile. Sie lässt sich nur in der Art zuverlässig durchführen, dass bei Mischladungen der höhere Abgabensatz zu entrichten ist, soweit nicht der Schiffer den Beweis erbringt, dass es sich um niedriger tarifirte Güter handelt. Damit wird natürlich die Abgabenerhebung etwas schwieriger, umständlicher,

zeitraubender; mehr fällt aber für den Schiffer vielleicht noch ins Gewicht, dass ihm unmittelbar eine in ihren Konsequenzen für ihn nicht unwichtige Beweislast aufgebürdet wird, vor der er um so mehr zurückscheut, je weniger er von dem erwähnten Mangel an Bildung frei ist.

Wie es so aus verschiedenen Gesichtspunkten heraus begreiflich wird, dass in Schifferkreisen eine Abneigung nicht nur gegen eine eingehende, sondern überhaupt gegen jede Güterklassifikation vielfach sich vorfindet, so ist es umgekehrt wohl zu verstehen, dass auf Seiten des Abgabenerhebers eine möglichst weitgehende Unterscheidung von Güterarten im Tarif erstrebt wird. Denn hier bedeutet die Anpassung an die Leistungsfähigkeit der Schiffer viel weniger eine Ausscheidung der Leistungsunfähigen, als vielmehr eine Aussonderung aller derjenigen, die über die unterste Stufe der Leistungsfähigkeit sich erheben; und je mehr Abstufungen gemacht werden, um so mehr wird die Auslese der zur Abgabenerhebung Fähigsten vervollkommenet. Auf Gewinn ausgehende Privatgesellschaften sind es denn auch vornehmlich, die die am stärksten individualisirenden Abgabentarife auf Wasserstrassen eingeführt haben. So werden z. B. auf den wichtigeren Kanälen in Frankreich, die nicht Staatseigenthum sind — auf dem Sambre-Oise-Kanal, sowie auf den Kanälen der Stadt Paris — fünf bis sechs Waarenklassen unterschieden.<sup>80)</sup> Auch die bis vor kurzem einzige nach der Ladung bemessene Binnenschiffsabgabe auf grösseren deutschen Wasserstrassen, die allerdings ganz auf die Seeschifffahrt berechnete Abgabe auf der Unterweser, die den Bremischen Staat für seine auf  $35\frac{1}{3}$  Millionen Mark sich belaufenden Ausgaben für die Korrektur dieser Flussstrecke wenigstens theilweise entschädigen soll, wird nach 7 Waarenklassen erhoben.<sup>81)</sup>

So ist es begreiflich, dass keine Meinungsübereinstimmung darüber besteht, wie am besten die Waarenklassifikation für die Abgabenerhebung vorzunehmen ist. Ueber die Art der Unterscheidung, wie über die Zahl der einzurichtenden Klassen ist man sich uneinig.

Soweit die vorgeschlagene Unterscheidung der Abgaben, je nachdem Deckkähne oder offene Fahrzeuge den Transport vermitteln, als eine Art von Waarenklassifikation hier in Betracht kommen kann, ist von ihr schon die Rede gewesen. Ebenso wenig Anklang wie dieser Vorschlag, bei dem der Waarenwerth ganz zurücktritt, hat ein anderer gefunden, der unmittelbar an diesen anknüpft; nach ihm sollten die 25 jährigen Durchschnittswerthe der Güter berechnet und auf dieser Grundlage die Güter in zwei Klassen getheilt werden, je nachdem sie mehr oder weniger als 3,50 *M* den Zentner werth waren. So wünschenswerth es nun auch ist, einen festen Theilungsmaassstab zu haben, so würde doch eine so willkürlich herausgegriffene und so schwer festzustellende Scheidungslinie

den Streitigkeiten, ob eine Waare in die höhere oder niedrigere Klasse einzureihen ist, nicht ein Ziel setzen. Statt einer schematischen Scheidung nach rein theoretischen Gesichtspunkten dürfte man doch sich genöthigt sehen, im wesentlichen auf Grund praktischer Erfahrungen die Vertheilung der Waaren auf die verschiedenen Klassen auch in Zukunft vorzunehmen, wie es bisher in den Tarifen der Binnenschifffahrt, wie in denen der Eisenbahnen üblich war. Aber im Gegensatz zu früher dürfte ein Gesichtspunkt dabei hinfort doch Berücksichtigung verdienen. Im Interesse des Staates sowohl, als auch der Ladungsinteressenten dürfte es sich empfehlen, diese Vertheilung der Waaren auf die verschiedenen Klassen für beide im Wettbewerb mit einander stehenden Verkehrsmittel möglichst in gleicher Weise vorzunehmen. Zum mindesten wird man eine gleiche Bezeichnung der Güter verlangen können. Sie ist nicht ohne praktischen Werth. Denn da viele Güter von der Wasserstrasse zur Eisenbahn oder umgekehrt übergehen, viele zwischen den beiden Verkehrsmitteln zu wählen haben, so brachten die bisher in dieser Beziehung bestehenden Verschiedenheiten Unannehmlichkeiten mit sich; sie erschwerten — wie insbesondere die Handelskammer in Breslau hervorgehoben hat — die Berechnung der Transportkosten und verursachten dem Kaufmann, Spediteur und Schiffer oft Weitläufigkeiten und nicht selten Nachtheile durch Missverständnisse. Doch man sollte noch weiter gehen; man sollte nicht nur im Ausdruck, auch im Inhalt grössere Uebereinstimmung anstreben; man sollte es versuchen, auch die Güterklassifikation in den Abgabentarifen auf den Wasserstrassen möglichst dem durchgebildeten, wenn auch verbesserungsbedürftigen Tarifschema des fester und geschlossener organisirten und enger verzweigten Verkehrsmittels zu Lande anzupassen. Was für dieses richtig ist, muss regelmässig auch für das andere richtig sein; Abweichungen nehmen leicht den Charakter einer Konkurrenztarifirung an, die stets nur schädlich wirken kann; der Staat sollte seine Stellung als Eigenthümer beider in so vielen Beziehungen zu einander stehenden Verkehrswege dazu nutzen, die Erfahrungen, die er beim einen macht, auch beim andern zu verwerthen. Das ist umsomehr der Fall, als die einst allgemein gläubig angenommene Theorie von der natürlichen Theilung des Verkehrs zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen — jene sollten bekanntlich nur minderwerthige Massenartikel zu sich herüberziehen und den Eisenbahnen alle hochwerthigen Güter belassen — als höchstens sehr beschränkt und bedingungsweise richtig und in ihrer apodiktischen Allgemeinheit als falsch so oft dargelegt worden ist, dass man die Hoffnung nicht aufgeben mag, es werde die höchstens in der Ausdrucksweise, nie in den Gründen kräftiger werdende Wiederholung der überlebten Theorie<sup>82)</sup> allmählich doch aufhören, angesichts des

ausgedehnten Transports von Zucker und Getreide auf Elbe und Rhein einerseits und angesichts der Thatsachen andererseits, dass die Kohlenbeförderung im Jahre 1899 nicht weniger als 43<sup>0</sup>/<sub>100</sub> aller Eisenbahntransporte auf den deutschen Eisenbahnen ausgemacht hat, und dass im selben Jahre in dem gleichzeitig an Wasserstrassen und Eisenbahnen gelegenen Berlin von den 1 805 976 Tonnen empfangenen Steinkohlen nur 783 671 Tonnen, von den 846 889 Tonnen Braunkohlen nur 19 729 Tonnen auf dem Wasserwege angekommen sind.

Für eine möglichste Anpassung der Binnenschiffahrtstarife an das Tarifschema der Eisenbahnen ist die Handelskammer in Breslau mit ausführlichen Vorschlägen eingetreten.<sup>83)</sup> Sie befürwortet, die sämtlichen Güter, für die auf den deutschen Eisenbahnen der Spezialtarif III oder ein besonders niedriger Ausnahmetarif, wie bei Blei, Zink, Baumwolle, Getreide und Mühlenfabrikaten, in Anwendung kommt, in die unterste Abgabeklasse für geringwerthige Massengüter aufzunehmen und ihnen noch einige besonders zu benennende geringwerthige Massengüter, die auf den Eisenbahnen wegen Transportgefährlichkeit höher tarifirt werden, wie Salzsäure, Schwefelsäure, Vitriol, anzureihen; für höherwerthige Massengüter sollte eine Mittelklasse eingerichtet werden, der mit einigen Erweiterungen und einigen Beschränkungen die Güter des Spezialtarifs II der Eisenbahnen zuzuweisen seien; endlich sollte eine für hochwerthige Waaren, insbesondere für Stückgüter bestimmte dritte Klasse alle Güter des Gütertarifs der Eisenbahnen umfassen, die nicht in den beiden niedrigeren Klassen aufgeführt sind. Eine ähnliche Anlehnung an das Tarifschema der Eisenbahnen, wie sie hier von den Interessenten befürwortet worden ist, ist auch den Berechnungen bei den neuen Kanalprojekten zu Grunde gelegt worden.

Soll die Güterklassifikation in den Abgabentarifen auf den Wasserstrassen dem in ganz Deutschland einheitlichen Tarifschema der Eisenbahnen angepasst werden, so ist damit auch bereits darüber, wie viele Güterklassen eingerichtet werden sollen, eine gewisse Entscheidung getroffen. In der vielerörterten Streitfrage, ob die Güter in zwei oder drei Klassen zu scheiden sind, fällt sie gegen das Zweiklassensystem aus. Und sicherlich ist den grossen und doch so vielfältig abgestuften Unterschieden im Werthe der Waaren leichter gerecht zu werden, wenn drei, als wenn zwei Klassen vorhanden sind. Schroffheiten in der Eintheilung lassen aber noch besser sich vermeiden, wenn noch mehr Klassen gebildet werden. Die Frage, ob das geschehen soll, wird auch durch eine Entscheidung für möglichste Anpassung an das Gütertarifschema der Eisenbahnen noch offen gelassen. Denn neben den Spezialtarifen I—III finden sich auf den deutschen Eisenbahnen noch eine Menge Ausnahme-

tarife, die zum grossen Theil den Zweck haben, die Frachtsätze dem Verkehrswerthe der Güter, namentlich wo dieser zum Tauschwerth noch in einem anormalen Verhältniss steht, dauernd oder vorübergehend enger anzupassen, als es eine blossе Dreitheilung gestattet. Für die Wasserstrassen kann eine entsprechende Vermehrung der Eintheilungen umso eher in Frage kommen, als unter der Herrschaft des Ladungstarifs die praktischen Schwierigkeiten, die überhaupt aus einer Scheidung der Güter entstehen, mit der Zahl der Eintheilungen nur unbedeutend wachsen und als das auf blossе finanzielle Selbsterhaltung gerichtete Gebührenprinzip jede einen Gewinn ergebende Belastung ausschliesst, so dass es sich im wesentlichen nur um eine wirtschaftlich zweckmässigerе Vertheilung der Gesamtlast, die zur Deckung der Unkosten dem Verkehr auf den Wasserstrassen auferlegt werden muss, handelt.

Trotzdem dürfte der allgemeine Widerstand, der von den Binnenschiffahrtsinteressenten einer solchen Mehrtheilung entgegengesetzt wird, es rathsam erscheinen lassen, einstweilen bei drei Tarifklassen — die im wesentlichen den Spezialtarifen I—III der Eisenbahnen, über denen die alte Theilung der Güter nach den drei Stufen der Herstellung in Rohprodukt, Halbfabrikat und Ganzfabrikat in gewisser Weise gewaltet hat, entsprechen — sich zu begnügen, wie es bei dem Dortmund-Ems-Kanal geschehen ist<sup>84</sup>). Vielleicht bietet sich in der Praxis dann später, wenn schon grössere Erfahrungen mit der Dreitheilung auf den Wasserstrassen gemacht worden sind, die Gelegenheit, dieses Tarifschema weiter auszugestalten, wobei niemals das Streben nach einer möglichen Gleichmässigkeit der Tarifmassregeln der beiden im Staatsbesitz befindlichen, doch im Wettbewerb mit einander stehenden Verkehrsmittel aufgegeben werden darf. Wenn die Erwartungen der Befürworter grosser Kanalbauten sich erfüllen, dann wird man wahrscheinlich von einer solchen weiteren Ausgestaltung des Tarifschemas absehen oder sie wenigstens in den Formen einer Deklassifikation, d. h. der Versetzung einzelner Artikel aus höheren in niedrigere Klassen, und der Bildung niedrigerer Zwischenstufen vornehmen können. Denn „je schwächer der Verkehr ist, desto ausgeprägter und schärfer ist meist“ — wie Ulrich<sup>85</sup>) gesagt hat — „die Werthtarifirung, je dichter er wird, desto mehr kann die Zahl der Werthklassen beschränkt werden, desto mehr sich die Tarifirung einer mehr durchschnittlichen Behandlung der verschiedenen Güter nähern“, weil die zunehmende Dichtigkeit des Verkehrs die niedrig tarifierten geringwerthigen Massengüter bezüglich der Masse, wie der Einnahmen auf jedem Verkehrsweg immer mehr überwiegen lässt. Tritt die vorausgesagte schnelle Zunahme der Verkehrsdichtigkeit ein, so wird sie auch hier eine Abschwächung der Bedeutung der Werthklassifikation

voraussichtlich zur Folge haben, indem sie die höheren Klassen langsam durch Zwischenstufen entlastet, schliesslich beseitigt.

Damit gelangen wir bereits zu der letzten Frage, die in diesem Zusammenhang sich aufwirft, zu der Frage, wie die Abgabensätze für die einzelnen Waarenklassen abgestuft werden sollen.

In dieser Beziehung liesse sich theoretisch folgendes sagen: Wenn es richtig ist, dass der Werth der Beförderungsleistung mit dem Tauschwerth wächst, so müssten die klassenweisen Abstufungen der Abgaben sehr erheblich sein, weil der Durchschnittswerth der Waaren der höchsten Klasse den der am niedrigsten tarifirten Massengüter vielfach übersteigt. Ja, man ist sogar noch einen Schritt weiter gegangen. „Da mit dem grösseren Tauschwerth auch der mögliche Tauschgewinn wächst — so hat Weichs-Glon z. B. gesagt — ergiebt sich schliesslich, dem Grundsatz der Belastung nach der Leistungsfähigkeit folgend, die Forderung, dass die Belastung der Güter mit Beförderungspreisen nicht genau mit dem Werthe der Güter, sondern progressiv wachsen muss.“ Ist das für Frachtsätze richtig, so muss es auch für die hier erörterten Abgaben gelten. Thatsächlich finden sich auch bisweilen sehr erhebliche Unterschiede zwischen den Abgabensätzen verschiedener Klassen. Auf den erwähnten Kanälen der Stadt Paris beispielsweise steigen die Abgaben der höchsten Klasse bis zum sechsfachen Betrage der niedrigsten Sätze an. In dem Tarif der Schiffahrtsabgabe auf der Unterweser ist der höchste Abgabensatz  $4\frac{1}{2}$  mal so hoch, wie der niedrigste<sup>86)</sup>. Dass in den Gütertarifen der Eisenbahnen Unterschiede gleicher Stärke vorkommen, ist bekannt.

Praktisch werden jedoch der Einführung so erheblicher Abstufungen der Abgaben auf deutschen Wasserstrassen stets bedeutende Bedenken sich entgegenstellen. Wo Schiffahrtsabgaben bereits erhoben werden, da wird man auf die bestehenden Schiffahrtsverhältnisse, auf deren Gestaltung die bisherigen Tarifverhältnisse natürlich nicht ohne Einfluss geblieben sind, Rücksicht nehmen müssen, und daher mit einer Erhöhung nur sehr vorsichtig und schrittweise vorgehen können. Wo Abgaben auf Wasserstrassen mit bereits entwickeltem Verkehr erst eingeführt werden sollen, gilt dasselbe. Bei ihrer Einführung auf neuen Wasserstrassen dagegen kommen zwei einander widerstreitende Gesichtspunkte in Betracht. Der erste ist wiederum verkehrspolitischer Art und gemahnt zur Vorsicht: ist eine kostspielige neue Verkehrsanlage geschaffen worden, so muss das vornehmste Bestreben ihrer Erbauer darauf gerichtet sein, ihr auch den erwarteten Verkehr zu sichern, ihn daher auch nicht durch die Normirung zu hoher Abgaben in den ersten schwierigsten Stadien seiner Entwicklung zu hemmen. Andererseits kommt für die Verwaltung, die

auf das Prinzip finanzieller Selbsterhaltung sich angewiesen sieht, die Erwägung in Betracht, dass es erfahrungsgemäss stets sehr viel leichter ist, eine Ermässigung, als eine Erhöhung der Abgabensätze später durchzuführen. Bisher hat der verkehrspolitische Gesichtspunkt stets einen vollen Sieg davongetragen. Die Abgabensätze verhalten sich in den Zweiklassentarifen auf dem Oder-Spreekanal und dem Elbe-Travekanal wie 1 : 2; ähnlich den Frachtsätzen der Spezialtarife I—III der Eisenbahnen, die 2,6 (2,2), 3,5 und 4,5  $\text{M}$  für das Tonnenkilometer betragen, sind sie auf dem Dortmund-Emskanal dreifach im Verhältniss von 2 : 3 : 4 abgestuft, und ein gleicher Abstufungsgrad war in der Gesetzesvorlage für den Rhein-Weser-Elbekanal in Aussicht genommen worden. Wenn aber an die Einführung des Dreiklassensystems mit Recht sich die Erwartung anknüpfen soll, höhere Einnahmen, als durch eine blosse Zweitheilung, zu erzielen, so dürften die Abgabensätze allerdings anders abzustufen sein. Denn da bisher bei der Einrichtung von bloss zwei Klassen der höhere Abgabensatz regelmässig das Doppelte des niedrigeren betrug, so bedeutet die Einführung dreier Abgabensätze, die zusammen auch keine höhere Spannung aufweisen, vielfach eher eine Minderung, als eine Steigerung der Belastung, weil die Mittelklasse regelmässig mehr aus Waaren, die bei einer Zweitheilung den höheren Abgabensatz zu zahlen hätten, als aus den der niedrigeren Gebührenzahlung unterliegenden Massengütern sich zusammensetzen wird.<sup>87)</sup> Es dürfte daher eine Abstufung von 1 : 2 : 3 sich vom Standpunkte der Verwaltung aus mehr empfehlen, zumal da eine schleunige Abhilfe stets möglich bleibt, sollten wirklich ungünstige Ergebnisse ihr zuzuschreiben sein. Durch Einreihung zweier Mittelklassen könnten die schroffen Uebergänge gemildert werden.

\* \* \*

Sind damit die Untersuchungen abgeschlossen, wie weit die Einzelleistungen, die den Divisor abgeben für die den Dividendus bildende Gesamtsumme der Aufwendungen, nach Art und Gegenstand der Beförderung Abstufungen der Abgabensätze bedingen, so bleibt jetzt die Erörterung noch übrig, wie weit das auch nach der Länge der durchfahrenen Strecke der Fall ist. Diese — abgesehen vom Gewicht — weitaus am stärksten hervortretende Verschiedenheit der Einzelleistungen ist nirgends auf grösseren Wasserstrassen, wo ein Binnenschiffahrtsabgabewesen besteht, unberücksichtigt geblieben. Aber auch hier ist es fraglich, in welcher Weise sie am richtigsten berücksichtigt wird. Die Theorie, die das Streben nach möglichst vollkommener Berücksichtigung dieses Leistungsunterschiedes beherrscht, und die Praxis, die nach möglichst

einfacher Berücksichtigung desselben drängt, stehen auch bei der Beantwortung dieser Frage etwas im Widerstreit zu einander.

Die Theorie — von der Möglichkeit ihrer Verwirklichung einstweilen abgesehen — weist sogar in sich noch Streitfragen auf. Sollen allerdings die Abgaben genau nach der Entfernung wachsen, so können Zweifel nicht aufkommen; dann ist die durch den internationalen Binnenschiffahrtskongress im Haag im Jahre 1894 empfohlene tonnenkilometrische Bemessung der Abgaben, d. h. ihre Bemessung nach der Anzahl von Kilometern, die eine jede Tonne auf der Wasserstrasse befördert wird, — wie sie in Belgien durchgeführt ist — unzweifelhaft das Richtige. Wohl aber lässt sich bezweifeln, ob es richtig ist, die Abgaben genau mit der Entfernung wachsen zu lassen. Es ist das in zweifacher Hinsicht bestritten worden.

Man hat einmal gesagt: soll die Binnenschiffahrtsgebühr nach der Leistung des Staates bemessen werden, so ist die Länge der zurückgelegten Fahrt ein unzureichender Massstab. Diese Länge der Fahrt würde man nur dann zu einer der Grundlagen der Abgabebemessung machen können, wenn die Aufwendungen, die der Staat für die Wasserstrasse gemacht hat und macht, sich auf jedes einzelne Kilometer ungefähr gleichmässig vertheilen würden. Das ist regelmässig nicht der Fall. Jeder Schleusenbau stört z. B. die Gleichmässigkeit einer solchen Kostenvertheilung und in viel höherem Masse gilt das von einer so kostspieligen Anlage, wie es z. B. das Hebewerk zu Henrichenburg ist. Oertliche Unterschiede der Kostenvertheilung so erheblicher Art bei der Normirung der Abgaben ganz zu übersehen, das widerspreche — so meint man — dem Gebührenprinzip, das eine gewisse Proportionalität von Leistung und Gegenleistung auch im Einzelfall verlange. Auf Grund derartiger Erwägungen, die auch im Gütertarifwesen der Eisenbahnen einzelne Stützpunkte finden, hat man vorgeschlagen, die Schiffahrtsgebühren nicht nach den thatsächlich zurückgelegten Kilometern zu bemessen, sondern nach „virtuellen“ Kilometern, d. h. nach Sätzen, die in der Form von Kilometerzahlen nicht nur die thatsächliche Länge einer Strecke, sondern auch die auf sie verwendeten Kosten zum Ausdruck bringen. Ist z. B. für eine Strecke von 10 km der dreifache Betrag an Aufwendungen, wie für eine Normalstrecke von gleicher Länge gemacht worden, so kommen bei der Abgabebemessung statt zehn dreissig Kilometer in Ansatz.

Grosse Bedenken stehen jedoch einem solchen Tarifkilometersystem, wie es auch auf dem 6. internationalen Binnenschiffahrtskongress im Haag im Jahre 1894 von deutscher Seite befürwortet worden ist,<sup>88)</sup> entgegen. Während der Wettbewerb mit dem als grosse Einheit verwalteten Eisen-

bahnnetz viel eher dazu führen müsste, auch das Wasserstrassennetz möglichst als Einheit aufzufassen und zu behandeln, löst ein solches Tarifkilometersystem jede einzelne Wasserstrasse in eine Reihe kleiner Lokaltrecken auf. Diese Durchführung des Systems trägt so viele Schwierigkeiten in sich, dass auf jeder über das Mindestmass hinaus belasteten Strecke die oft nicht einmal unbegründeten Klagen über ungerichte Ueberlastung nie verstummen werden. Man wird daher nicht an die Annahme dieses Systems denken können. Man wird ihm aber wohl einen Gedanken entlehnen können. Es ist nicht zu leugnen, dass es wünschenswerth ist, so kostspielige Anlagen, wie es moderne Schleusenbauten oder gar Hebewerke sind, von den kleinen Schiffen des Lokalverkehrs zu entlasten. Dieses wünschenswerthe Ziel liesse sich dadurch erreichen, dass für die Durchfahrt durch eine solche Anlage ein Mindestbetrag an Abgaben in der Weise festgesetzt würde, dass nichts weiter zu entrichten wäre, wenn die Abgaben für die ganze Reise, d. h. die Fahrt in einer Richtung, diesen Mindestbetrag erreichen, sonst aber der Unterschied zu begleichen ist. Dieses Mindestmass müsste unter Berücksichtigung der jeweiligen besonderen Verhältnisse auf eine grössere Anzahl von Kilometern — etwa 100 km — festgesetzt werden. So könnte eine Entlastung bestimmter grösserer Anlagen erzielt werden, ohne dass der Verkehr auf weitere Entfernungen, der in erster Linie Berücksichtigung verdient, höher mit Abgaben belastet würde. Damit würde auch den Forderungen der Befürworter eines ausgebildeten Tarifkilometersystems insofern entgegengekommen werden, als jede Durchschnittsziffer an Berechtigung und Richtigkeit gewinnt, je mehr die Zahl der Einheiten, aus der sie abgeleitet ist, wächst. Ergeben sich im einzelnen Fall Härten für einen besonders berücksichtigenswerthen Zweig des Lokalverkehrs, so lässt sich ihnen regelmässig durch besondere Bestimmungen abhelfen. Es dürfte hierbei hauptsächlich in Frage kommen, bei regelmässig sich wiederholenden Fahrten desselben Unternehmers durch Ausgabe von im Voraus zu zahlenden Abonnements Erleichterungen zu gewähren.<sup>89)</sup>

Ausser dem Tarifkilometersystem, das im ganzen nicht als angebracht anerkannt werden kann, sind noch in anderer Hinsicht Vorschläge gemacht worden, die Schifffahrtsabgaben nicht genau nach der Länge der zurückgelegten Strecke zu bemessen. Der eine Vorschlag ist eigentlich nur eine Abart des soeben erörterten. Er stützt sich auch auf einen Kostenunterschied in der Leistung des Staates. Man findet nämlich einen solchen nicht nur streckenweise, sondern auch ganz im allgemeinen je nach der Richtung der Fahrt. Nur der Bergfahrt kommt der Ausbau der Leinpfade zu Gute; denn nur sie bedient sich der Treidelei, während die Thalfahrt die treibende Kraft des Flusses benutzt. Auch lässt sich kaum

bestreiten, dass eine Regulirung oder Kanalisirung eines Flusses, die die Strömung verringert, auf der Bergfahrt grössere Vortheile bringt, als auf der Thalfahrt, dass insbesondere die Beseitigung mancher Schiffahrtshindernisse, namentlich mancher Stromschnellen, wie z. B. auf der Rhein-*strecke* zwischen Assmannshausen und Rüdesheim, stromauf mehr nützt, als stromab. Auf Grund dieser Unterschiede ist mehrfach, vor allem aus Landwirthschaftskreisen eine höhere Belastung für die Bergfahrt, als für die Thalfahrt verlangt worden.<sup>90)</sup> In früheren Zeiten hat eine solche Forderung unzweifelhafte Berechtigung gehabt, und Unterschiede in der Abgabebemessung nach der Fahrtrichtung sind vielleicht auch darum häufig gemacht worden, weil der Schiffer gerade auf der Fahrt stromauf mit natürlichen Schwierigkeiten mancherlei Art zu kämpfen hat und daher auch umso leichter gewaltsam zu Geldzahlungen genöthigt werden konnte. Es betrug z. B. noch das Rheinoktroi nach dem Reichsdeputationshauptschluss vom Jahre 1803 für die Bergfahrt 2, für die Thalfahrt  $1\frac{1}{3}$  Franken für den Zentner. Im Zeitalter des siegreichen Dampfbetriebes hat die Forderung ähnlicher Abstufungen aber viel an ihrer Berechtigung verloren. Heute kann die Rücksicht auf die Treidelei<sup>91)</sup> nicht mehr allgemein massgebend sein; die Leinpfade haben ihre frühere Bedeutung grösstentheils verloren; die auf sie gemachten Aufwendungen fallen zum grossen Theil in eine Zeit, für die eine Tilgung nach unseren voraufgehenden Ausführungen anzunehmen ist. Und was die die Bergfahrt besonders hindernde Strömung anlangt, so haben ihre künstlichen Milderungen für Dampfschiffe, wie sie heute insbesondere den Verkehr auf dem Rhein und auf der Elbe beherrschen, nicht mehr entfernt dieselbe Bedeutung wie früher. Im Zeitalter des Dampfes reichen die durch die Fahrtrichtung bedingten angeführten Kostenunterschiede in der Leistung des Staates nicht mehr aus, um die Abgaben für die Bergfahrt irgendwie nennenswerth höher festzusetzen, als für die Thalfahrt. Soweit andere Gründe für eine solche Abstufung der Abgaben ins Treffen geführt werden, ist später darauf zurückzukommen.<sup>92)</sup>

Nicht so einfach liegen endlich die Verhältnisse bei einem weiteren Vorschlage, der dem Eisenbahnwesen entlehnt ist. Man hat nämlich, wie es im Gütertarifwesen der Eisenbahnen geschehen ist, auch für die Binnenschiffabgaben die Einführung von Staffeltarifen befürwortet,<sup>93)</sup> und zwar ebenfalls von Tarifen, deren Staffel oder Skala mit grösserer Transportlänge fällt. Im Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen ist die Einführung eines solchen Staffeltarifs, wie er in Belgien, Frankreich, Italien, Holland, Oesterreich, Schweden, der Schweiz, Russland und Ungarn bereits sich vorfindet,<sup>94)</sup> hauptsächlich aus vier Gründen angestrebt worden.<sup>95)</sup>

Voran wird der Grund gestellt, dass ein solcher Tarif mit abfallender Staffel dem bekannten Prinzip entspricht, dass die Selbstkosten im Eisenbahnbetriebe im Verhältniss zur Länge sich verringern. Dieses Prinzip, das als allgemein anerkannt betrachtet werden darf, wenn seine Begründung in Einzelheiten auch sehr streitig ist, trifft für die Wasserstrassen auch zu, wo das Eigenthum an der Verkehrsanlage und der Schiffahrtsbetrieb in denselben Händen sich befinden. Anders dort, wo Eigenthümer des Wasserweges und Schiffahrtsunternehmer nicht zusammenfallen. Zwar gilt auch dann natürlich für die Wasserstrassen der arithmetische Elementarsatz, dass ein Bruch kleiner wird, wenn sein Nenner wächst, dass der tonnenkilometrische Satz sich mindert, wenn die Anzahl der Tonnenkilometer steigt. Das kommt aber nur im allgemeinen für die Bemessung der nur Kostendeckung bezweckenden Gebühren in Betracht; das reicht nicht aus, für weitere Entfernungen eine Ermässigung des Normalsatzes zu rechtfertigen. Soweit aber jenes Prinzip der Kostenminderung mit der Entfernung darauf beruht, dass bei längeren Strecken eine bessere Ausnutzung der Betriebsmittel und des Betriebspersonals erfolgen kann, gilt es weniger für den Wasserwegbesitzer, als für den Betriebsunternehmer, weniger für die Wasserstrassenabgaben, als für die Schiffahrtsfrachten. Für die Verwaltung, die nur die Verkehrsanlage zur Benutzung darbietet, bedeutet die Verlängerung einer Fahrt keine Kostenminderung; wohl aber kann sie für den Schiffer eine Ermässigung der kilometrischen Frachtsätze möglich und wünschenswerth machen. Da aber eine solche mit der Fahrtlänge in Verbindung stehende Frachtermässigung keineswegs eine Schmälerung der Leistungsfähigkeit des Schiffers zur Folge zu haben braucht, regelmässig vielmehr mit einer Erhöhung derselben verknüpft ist, so liegt hierin für die Wasserstrassenverwaltung kein Anlass vor, den kilometrischen Satz der Schiffahrtsabgaben mit einer möglichen oder thatsächlichen Ermässigung der kilometrischen Frachtsätze sinken zu lassen. Der Grund, der im Güterverkehr der Eisenbahnen meist als Hauptgrund für eine Staffeltarifirung geltend gemacht wird, kann im Binnenschiffahrtsabgabenwesen nicht für sie ins Feld geführt werden. Das Prinzip der Kostenminderung mit der Entfernung führt, wegen des Auseinanderfallens des Wasserstrasseneigenthums und Schiffahrtsbetriebes, nicht zu einer nach abfallender Skala abgestuften Tarifirung der Schiffahrtsabgaben, wie es bei den Frachtsätzen auf den Eisenbahnen und in geringerem Masse auf den Wasserstrassen der Fall ist.

Damit fällt hier auch ein weiterer Grund fort, der für Eisenbahnstaffeltarife vorgebracht worden ist. Es ist darauf hingewiesen worden, dass die Gütertarife auf den deutschen Eisenbahnen dadurch, dass eine

festen Abfertigungsgebühr mit dem veränderlichen Streckensatz verbunden wird, bereits thatsächlich zu Staffeltarifen werden und zwar zu Staffeltarifen, deren Einheitssätze weit stärker bei geringen, als bei grossen Entfernungen fallen und daher gewissermassen eine Korrektur nach dem soeben erörterten Prinzip herausfordern. Eine ähnliche Staffelung, wie sie hier die mit der Entfernung nur ganz unbedeutend wachsende Abfertigungsgebühr hervorruft, würde im Binnenschiffahrtsabgabewesen sich allerdings auch dann finden, wenn man die Lösch- und Ladegebühren, obwohl sie regelmässig nicht in dieselbe Kasse, wie die Wasserstrassenabgaben, fliessen, in die Rechnung einbeziehen wollte. Auf jeden Fall liesse sich aber an eine solche etwas künstlich errechnete Staffelung nur dann die gleiche Folgerung und Forderung knüpfen, wenn überhaupt die Staffeltarifirung hier prinzipiell geboten erschiene, was, wie wir sahen, nicht der Fall ist.

Wenn aber auch eine Tarifirung der Binnenschiffahrtsabgaben nach einer mit der Entfernung fallenden Skala prinzipiell nicht geboten erscheint, so könnte sie trotzdem doch zweckmässig sein. Es fragt sich daher, ob die beiden weiteren im Bereiche der Zweckmässigkeit liegenden Gründe, die für eine Staffeltarifirung im Eisenbahngüterverkehr vorzugsweise ins Feld geführt worden sind, auch in Anwendung auf das Binnenschiffahrtsabgabewesen ihre Kraft bewahren. Der erste dieser beiden Zweckmässigkeitsgründe steht mit dem prinzipiellen Hauptgrund in enger Verbindung. Wenn nämlich die festen Selbstkosten der Eisenbahnen — so etwa argumentirt Ulrich, der Hauptverfechter der Staffeltarife — um so niedriger für die Transporteinheit sich stellen, je grösser der Verkehr ist, so ist es für die Eisenbahnen stets vortheilhaft, neuen Verkehr zu gewinnen, solange dieser die veränderlichen Selbstkosten und einen, wenn auch nur geringen Theil der festen Selbstkosten deckt; solcher neue Verkehr kann am besten geschaffen werden durch eine Erweiterung der Absatzmöglichkeit der beförderten Güter, wie sie eine Verminderung der Beförderungskosten auf weite Entfernungen regelmässig bedeutet. Dieser Grund trifft für beide Verkehrsmittel zu, wenn auch für die Eisenbahnfrachtsätze bedeutend stärker, als für die Wasserstrassenabgaben, die nur einen Theil der Binnenschiffahrtsfrachten ausmachen und für ihre Höhe keineswegs den Ausschlag geben.

Umgekehrt verhält es sich endlich beim letzten Grunde: Stärkung im Wettkampf mit anderen Verkehrsmitteln durch Einführung der Staffeltarife. Soweit eine solche Stärkung für die deutschen Eisenbahnen im Hinblick auf ausländische Eisenbahnen befürwortet wird, lässt sich nichts dagegen einwenden. Wird der Staffeltarif aber auch und vorwiegend als Waffe im Wettkampfe der Eisenbahnen mit den Wasserstrassen bean-

spricht, so liegt die Sache anders. Vom Standpunkt des beide Verkehrsmittel besitzenden Staates lässt ein solcher Wettkampf zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen kaum sich rechtfertigen und auch sonst stehen ihm erhebliche Bedenken entgegen. Von dem Gesichtspunkte solchen Bruderkampfes aus, der allerdings völlig nur verstummen kann, wenn die finanzielle Behandlung beider Verkehrsmittel, wenn auch nicht gleich ist, so doch nicht mehr in unmittelbarem Widerspruch zu einander steht — von solchem kaum als staatsmännisch zu bezeichnenden Gesichtspunkt aus soll daher auch für das Binnenschiffahrtsabgabewesen die Staffeltarifirung nicht vertheidigt werden. Aber hier kommt ein anderer Konkurrenz-Gesichtspunkt von nicht geringerer Wichtigkeit hinzu. Es ist der Wettbewerb mit der Schifffahrt an der deutschen Küste. Bisher konnte von ihm in der deutschen Binnenschifffahrt — im Gegensatz zu anderen Ländern, insbesondere England — noch kaum die Rede sein. Das lag an beiden Theilen. Im Wasserstrassennetz Deutschlands herrschten bisher die in die Nord- und Ostsee sich ergiessenden Ströme noch so sehr vor, dass sie allen Hauptverkehrsstrassen zu Wasser eine Richtung mehr senkrecht, als parallel zum Meere gaben; und die deutsche Küstenschifffahrt war bis zum Bau des Kaiser Wilhelm-Kanals noch überwiegend im Lokalverkehr und Kleinbetrieb stecken geblieben. Erst durch diesen gleichsam eine ununterbrochene deutsche Küste schaffenden Kanalbau hat auch die deutsche Küstenschifffahrt die Möglichkeit zu einer grösseren Entwicklung erhalten. Diese Möglichkeit ist prompt ausgenutzt worden und zwar in technisch eigenartiger Weise. Es hat sich bekanntlich von Hamburg und Bremen aus ein Seeschleppschiffverkehr entwickelt, der auf Seeleichtern in Schleppzügen Massengüter von Hafen zu Hafen befördert. Damit hat der Grossbetrieb seine Herrschaft auch in der Küstenschifffahrt angetreten. Grosse Erfolge sind von ihm schon jetzt erzielt worden, grössere sind noch für die Zukunft zu erwarten.<sup>96)</sup> Je mehr die deutsche Binnenschifffahrt von der in den grossen Flüssen vorgezeichneten Richtung abweicht und eine Richtung parallel zur Küste einschlägt, umso mehr wird auch ihr der Wettbewerb mit der Küstenschifffahrt aufgezwungen. Diese kräftig emporstrebende Gegnerin hat manche Vortheile. Denn die Küstenschifffahrt ist nur auf der verhältnissmässig kurzen Strecke des Kaiser Wilhelm-Kanals mit Abgaben belastet und zwar mit Abgaben, die nicht in gleicher Weise von dem Prinzip voller finanzieller Selbsterhaltung beherrscht werden; sie wird durch Eis nicht zu einer vielleicht langen Winterruhe gezwungen; sie unterliegt in Bezug auf die Grösse ihrer Schiffe und Leistungsfähigkeit ihrer Schleppdampfer nur unbedeutenden Beschränkungen; in enger Verbindung mit grossen Transportunternehmungen zur See, ruht sie auf stärkster grosskapitalistischer Grund-

lage; sie ermöglicht den unmittelbaren Güterumschlag ins Seeschiff und aus dem Seeschiff und findet in allen bisher wichtigsten Wasserstrassen des Landes — in den fünf grossen Strömen, sowie im Dortmund-Ems-Kanal — zum Theil ohne Umladung benutzbare Wasserwege ins Inland, die den räumlichen Abstand zwischen beiden Konkurrenten gleichsam schmälern. Ein ernster Wettkampf wird unvermeidlich daher entbrennen. Ein Mittel, das ihn der Kanalschifffahrt zu erleichtern vermag, wird daher auch im Binnenschiffahrtsabgabewesen nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen sein. Das ist die Staffeltarifung, die so aus Zweckmässigkeitsgründen, insbesondere im Hinblick auf die Zukunft, auch für die Binnenschiffahrtsabgaben sich vielleicht rechtfertigen lässt.

Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die praktische Durchführung einer Staffeltarifung der Binnenschiffahrtsabgaben auf beträchtliche Schwierigkeiten stösst. Diese Schwierigkeiten wurzeln freilich nicht in den Besonderheiten der Staffeltarifung, sie finden sich vielmehr bei Durchführung einer jeden tonnenkilometrischen Tarifung. Glaubten wir in dieser die theoretisch beste Art der Tarifung erkennen zu müssen, so gilt es jetzt noch, die Frage zu beantworten, ob sie auch die praktisch beste, d. h. die für den Abgabenerheber und Abgabepflichtigen einfachste ist.

Für den Schiffer ist die Abgabenerhebung am einfachsten, wenn sie ihn nicht zum Anhalten nöthigt, ihm nicht einen Zeitverlust, der unter geordneten Betriebsverhältnissen einem Einnahmeverlust gleichkommt, verursacht. Das ist dann der Fall, wenn die Abgaben dort erhoben werden, wo der Schiffer so wie so anhält, also an allen Orten, wo er Güter ladet oder löscht, sowie an allen Schleusen und Hebewerken.

Für die Wasserstrassenverwaltung ist diejenige Organisation der Abgabenerhebung am einfachsten und zugleich am billigsten, die am wenigsten Personal zur Erhebung und Erhebungskontrolle erfordert. Das ist dann der Fall, wenn die Abgaben dort erhoben und kontrollirt werden können, wo die Wasserstrassenverwaltung schon aus anderen Gründen Beamte anzustellen hat. Dazu ist sie in erster Linie an Schleusen und Hebewerken genöthigt. In zweiter Linie kommen auch hier die Lösch- und Ladeplätze in Betracht; doch ist das nur in sehr beschränktem Masse der Fall. Allerdings kann nur ausnahmsweise ein Kanal eine ununterbrochene Reihe von Lösch- und Ladeplätzen bilden. Das gestatten bei einem einigermaßen entwickelten Verkehr die Betriebsverhältnisse nicht. Denn regelmässig sind die Kanäle nur so breit, dass nur zwei der als Normalschiff angenommenen Fahrzeuge nebeneinander sie benutzen können; insbesondere kostspielige moderne Kanäle werden regelmässig in der Hauptlinie nur zweiseifig geplant, in den meisten Zweig-

linien sogar nur einschiffig, so dass nur an bestimmten Ausweichstellen zwei Schiffe an einander vorbeifahren können. Es braucht nicht ausgeführt zu werden, dass auf so engen Wasserstrassen das willkürliche Anhalten der Schiffe bei einigermaßen entwickeltem Verkehr die grössten Störungen zur Folge haben muss, Störungen, die wahrscheinlich um so empfindlicher werden, je mehr die Aussichten auf einen leistungsfähigen und billigen mechanischen Schiffszug sich verwirklichen. Entschliesst man sich daher in solchen Fällen nicht zu dem radikalen Ausweg, den Kanal — gewissermassen um ein Lösch- und Ladegleis zu schaffen — um eine Schiffsbreite zu vergrössern, was allerdings wegen des vermehrten Wasserverbrauchs oft auf Schwierigkeiten stösst, so wird man, sobald der Verkehr zu der erwarteten Dichtigkeit sich aufschwingt, sich genöthigt sehen, das Anlegen nur an Stellen zu gestatten, die mehr oder minder hafenartig hergerichtet sind. Aber wenn so auch in Wirklichkeit ein ein- oder zweischiffiger Kanal kaum als eine ununterbrochene Reihe von Lösch- und Ladestellen betrachtet werden darf, so bleibt ihre Zahl doch immerhin so gross, dass es unmöglich ist, an allen Beamte anzustellen.<sup>97)</sup> Das wird stets nur bei einer unverhältnissmässig geringen Zahl der grössten Lösch- und Ladeplätze möglich sein und auch bei ihnen kompliziren sich die Verhältnisse noch sehr häufig dadurch, dass sie nicht, wie der Kanal selbst, im Eigenthum des Staates stehen. Eine Organisation der Abgabenerhebung, die sich auf die Lösch- und Ladeplätze stützt, kann deshalb vom Standpunkte des Staates aus nicht als einfach und billig bezeichnet werden.

Vom Standpunkt des Abgabenerhebers und Abgabepflichtigen zugleich ist also die einfachste Art der Abgabenerhebung die an den Schleusen. Diese Erhebung bei der Durchfahrt durch die Schleusen erfolgt meist — z. B. auf den märkischen Wasserstrassen — in festen Sätzen, die auf die Entfernungen, die vor der Durchfahrt durch die Schleuse durchmessen sind und nach ihr durchmessen werden, keine Rücksicht nehmen. Sie schliesst an sich aber eine Berücksichtigung der zurückgelegten Entfernungen nicht völlig aus, steht an sich mit der theoretisch befürworteten Erhebung nach Tonnenkilometern nicht immer im Widerspruch. Im Gegentheil, es lässt sich beides sehr wohl verbinden. Das hat jedoch zur Voraussetzung, dass die Haltungen des Kanals nicht zu lang sind. In je kürzeren Abständen die Schleusenanlagen auf einander folgen und je näher damit jeder Lösch- und jeder Ladeplatz an eine Schleuse herangerückt werden, umso leichter lässt das Tonnenkilometersystem sich durchführen. Bei ganz kurzen Haltungen können nämlich nicht nur die Schleusenbeamten eine gewisse Kontrolle über Verbleib von Schiff und Ladung ausüben, sondern es ist auch ohne Bedenken

möglich, an Stelle des auf der kurzen offenen Strecke gelegenen tatsächlichen Ein- oder Ausladeorts, sei es die zuerst und zuletzt durchfahrenen Schleusen, sei es die Mittelpunkte der vor der ersten und nach der letzten Schleuse gelegenen Haltungen, als fiktive Ein- oder Ausladeorte zu setzen und die Ausstellung der Fahrscheine, die Abgabenerhebung und Erhebungskontrolle an die Schleusen zu verlegen. Wo, wie in Frankreich, im allgemeinen auf eine Kanallänge von 2 km eine Schleuse kommt, macht die Erhebung tonnenkilometrischer Abgaben keine Schwierigkeiten. Auch auf dem die Donau mit dem Main verbindenden 172 km langen Ludwigskanal, der 100 Schleusen besitzt, ist das trotz des geringen Verkehrs anscheinend nicht der Fall gewesen.

Je mehr die Haltungen wachsen, umso schwieriger wird die Erhebung tonnenkilometrischer Abgaben. Dann wird bald der Punkt erreicht, wo es nothwendig wird, auf den offenen Haltungen ein selbstständiges Beamtenpersonal zu organisiren, das unabhängig von den Schleusen die Abgaben erhebt und die Papiere ausfertigt, sowie die tatsächliche Verkehrsbewegung genau überwacht. Die moderne Technik ist nun bekanntlich — wie bereits hervorgehoben wurde — bestrebt, im Gegensatz zu den älteren, dem Gelände eng sich anschmiegenden Kanalbauten, möglichst lange Haltungen herzustellen. Sie ist so vervollkommenet, dass Haltungen bis zu 210 km heute geplant sind. Sie überschreitet daher vielfach weit den Punkt, wo es noch möglich ist, die tonnenkilometrische Erhebung auf die Schleusen im wesentlichen zu stützen.

Wie so auf modernen Kanälen die Durchführung des Tonnenkilometersystems im Binnenschiffahrtsabgabewesen erschwert ist, so ist sie doch gerade dort nothwendig. Denn es ist ohne weiteres einleuchtend, dass eine Abgabenerhebung an den Schleusen auf künstlichen Wasserstrassen, deren Haltungen bis zur angegebenen Länge sich dehnen, nicht die ihr obliegenden Aufgaben ausreichend erfüllen kann. Auf solchen modernen Kanälen muss von der Schleusenerhebung abgegangen werden; auf ihnen müssen unter allen Umständen ein neues Erhebungssystem und ein selbständiger Kontrolleapparat geschaffen werden.

Das wird durch verschiedene Umstände auf modernen Kanälen aber auch begünstigt. Man kann einmal sagen, dass die Kosten der Durchführung des tonnenkilometrischen Systems sich mindern, je weniger eine Wasserstrasse natürlich, je mehr sie künstlich ist; das hat seinen Grund darin, dass jede Wasserstrasse, die grössere Flussstrecken einschliesst, nicht nur regelmässig weniger Schleusenbauten aufweist, sondern auch auf den offenen Strecken eine weniger sorgfältige Beaufsichtigung der Uferböschungen und des Kanalbettes und daher im ganzen Laufe weniger Beamte erfordert, die zur Erhebung der Abgaben und ihrer Kontrolle

mit herangezogen werden könnten. Sodann ist die Durchführung der tonnenkilometrischen Erhebung umso leichter, je weniger auf einer Wasserstrasse der Lokalverkehr und Kleinbetrieb vorherrschen. Beim Durchgangsverkehr können die Schleusen, auch wenn sie nicht allzu nah bei einander liegen, für die Abgabenerhebung und ihre Kontrolle auch beim tonnenkilometrischen System noch nutzbar gemacht werden; ein ausgedehnter Lokalverkehr dagegen muss stets dezentralisirend und daher vertheuernd auf die Abgabenerhebung und ihre Kontrolle einwirken, sobald man nicht auf die blossе Schleusenerhebung sich beschränkt. Mit diesem durch die Länge der Routen bestimmten Unterschied fällt vielfach der des Gross- und Kleinbetriebs zusammen. Wo ein Durchgangsverkehr vorherrscht, wird sich leicht ein Grossbetrieb entwickeln; das Hauptfeld für den Kleinbetrieb in der Güterbeförderung wird stets der Lokalverkehr bleiben. Der Grossbetrieb zeigt aber überall die in dem Bestreben nach möglichst vollständiger Ausnutzung der Betriebsmittel wurzelnde Tendenz nach möglichst allseitiger fester Regelung. Er sucht zwischen bestimmten Orten feste Schifffahrtslinien mit regelmässigem Verkehr möglichst zu entwickeln, und solche feste Linien in Verbindung mit der eingehenden kaufmännischen Buchführung eines Grossbetriebes erleichtern natürlich sehr eine jede Abgabenerhebung, die sich von den Schleusen emanzipirt.

Alle diese Erwägungen sprechen mit besonders zwingender Kraft für die Einführung des Tonnenkilometersystems der Abgabenerhebung auf neuen Wasserstrassen, die gross genug sind, um von vornherein eine eigene Schifffahrt in den vervollkommeneten Formen des Grossbetriebes entstehen zu lassen und die fast in ihrer ganzen Ausdehnung künstlich sind, darum schon aus technischen Gründen ein grosses Beamtenpersonal zur Beaufsichtigung der Anlage in allen ihren Theilen erfordern. Nicht in gleichem Masse sprechen sie für eine solche Einführung auf älteren Wasserstrassen, die meist unter Benutzung von Flussläufen entstanden sind und mit einem Schifffahrtskleinbetrieb, der grösstentheils noch aus alten Zeiten stammt und für den schon zum Theil aus diesem Grunde der Nahverkehr besondere Bedeutung hat, zu rechnen haben. Auf ihnen ist an sich die Durchführung des Tonnenkilometersystems nicht in gleichem Masse nothwendig; auf ihnen wird sie auch durch die zuletzt erörterten besonderen Umstände weniger erleichtert. Trotzdem kann eine mehr oder minder vollständige Emanzipation von der einfachen Schleusenerhebung auch auf ihnen an sich zweckmässig und wünschenswerth sein; das hängt im Einzelfall insbesondere von der Beantwortung der Frage ab, ob die Vortheile, die das Tonnenkilometersystem rein theoretisch bietet, auch nicht aufgewogen werden durch die Mehrkosten,

die seine Durchführung erfordert. Die Einführung des Tonnenkilometersystems wird aber unabhängig von solcher Einzeluntersuchung, wird nothwendig auch bei diesen Wasserstrassen der zweiten Klasse, wenn sie auf modernen Kanälen in ausgedehnterem Masse vorgenommen ist, und diese mit jenen in nutzbarer Verbindung stehen. Und solche Nothwendigkeit wird umso dringlicher, je mehr die verschiedenen Wasserstrassen, unter zunehmender Entwicklung eines Durchgangsverkehrs auf grössere Entfernungen, zu einem einheitlichen Netz sich zusammenschliessen.

\* \* \*

Die fortschreitende Vereinheitlichung des deutschen Wasserstrassen-netzes wird aber noch wichtigere praktische Konsequenzen nach sich ziehen. Sie drängt in erster Linie die Frage zur Lösung, die in Deutschland einstweilen den Mittelpunkt aller Reformbestrebungen auf diesem Gebiet bilden wird und muss. Es ist die Frage der Wiedereinführung von Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen. Auf sie ist im besondern noch einzugehen.

Bei unseren prinzipiellen Untersuchungen über die finanzielle Behandlung der Verkehrsmittel ist ein Unterschied zwischen künstlichen und natürlichen Verkehrsmitteln nicht gemacht worden. Thatsächlich lässt sich vom wirthschaftlichen Standpunkt aus ein theoretischer Unterschied in dieser Hinsicht auch nicht herausfinden. Wird das Prinzip finanzieller Selbsterhaltung für die eine Art der Wasserstrassen anerkannt, so ist es auch für die andere nicht abzulehnen. Ist es richtig bei künstlichen Wasserstrassen, so kann es nicht falsch sein bei natürlichen Wasserstrassen, wenn auch die Art der Durchführung verschieden sein kann, insofern insbesondere, als es geboten erscheinen kann, auf Flüssen kleine Fahrzeuge, die von der Regulirung oder Kanalisierung gar keinen Nutzen haben, von Abgaben befreit zu lassen. Wird es auf weniger leistungsfähige Wasserstrassen angewendet, so ist es ungerecht, es auf leistungsfähigeren zu Gunsten des Prinzips eines freien Genussguts zu verleugnen.

Das ist in Deutschland der Fall, wo die Ströme und Flüsse, die die weitaus leistungsfähigsten unserer Wasserstrassen umfassen, im Gegensatz zu den oft nur eine kümmerliche Schifffahrt gestattenden Kanälen<sup>98)</sup>, von dem Grundsatz finanzieller Selbsterhaltung bisher ausgenommen sind<sup>99)</sup>, obwohl Hunderte von Millionen auf sie verwendet worden sind.<sup>100)</sup> Es lässt sich ernstlich nicht bestreiten, dass in dieser geschichtlich sich erklärenden Unterscheidung, die die Kosten gerade für die leistungsfähigsten Schifffahrtsstrassen der Gesamtheit aufbürdet, eine theoretisch nicht zu rechtfertigende Begünstigung von Natur besonders bevorzugter

Gegenden zu erblicken ist<sup>101)</sup>, eine Begünstigung, die man in ihrer Tragweite voll erst würdigt, wenn man bedenkt, dass den von leistungsfähigen Wasserstrassen, die nicht einmal ihre Unterhaltungskosten aufbringen, durchzogenen Gegenden nicht nur solche gegenüberstehen, die auf Kanäle, auf die das Prinzip finanzieller Selbsterhaltung mit mehr oder minder Gründlichkeit und Erfolg angewendet wird, angewiesen sind, sondern auch solche, die ausschliesslich der Eisenbahnen sich bedienen können, der Eisenbahnen, die in Preussen ausser den Kosten ihrer Unterhaltung und ihres Betriebes, ausser der Verzinsung und Tilgung ihres grossen Anlagekapitals noch einen sehr beträchtlichen, nicht ohne Ersatz zu entbehrenden Beitrag, der über den Reinertrag der direkten Steuern hinausgeht, zu Gunsten allgemeiner Staatszwecke liefern.<sup>102)</sup> Diese Begünstigung, die auch nicht ganz im Einklang damit steht, dass die Gemeinden an allen grossen Flüssen überwiegend sich in Gebühren einen Entgelt für die von ihnen gemachten Ausgaben für Verkehrsanlagen schaffen, gewinnt dadurch noch einen besonderen Beigeschmack, dass sie keineswegs ausschliesslich dem Inland zu Gute kommt, indem zahlreiche Schiffe unter ausländischer Flagge unsere meist nicht allein deutsches Gebiet durchschneidenden Ströme befahren, und indem vor allem von der internationalen Welthandelsstrasse des Meeres zahlreiche fremde Güter, nicht immer zum Vortheil unseres heimischen Wirtschaftslebens<sup>103)</sup>, auf ihnen tief ins Inland eindringen.

Sicherer Erwartung nach wird, sobald die bisher mehrfach getrennten Binnenschiffahrtsstrassen Deutschlands zu einem einheitlichen Netz zusammengeschlossen sind, die bereits oft aufgestellte Forderung mit verstärkter Wucht dazu drängen, der Vereinheitlichung gemäss auch das gleiche, als richtig erkannte finanzielle Prinzip nach denselben einheitlichen Gesichtspunkten auf dem geeinten Wasserstrassennetz durchzuführen<sup>104)</sup>, die geschichtlich erklärliche, theoretisch nicht zu rechtfertigende Unterscheidung von natürlichen und künstlichen Wasserstrassen im Binnenschiffahrtsabgabewesen aufzugeben und sich nicht mehr mit dem erfolglosen Stückwerk meist kümmerlicher Durchführung der finanziellen Selbsterhaltung auf einzelnen, mehr oder minder willkürlich herausgegriffenen Strecken des Gesamtnetzes zu begnügen.<sup>105)</sup>

Allerdings stellen der Erfüllung einer solchen Forderung grosse Hindernisse sich entgegen. Sie sind in erster Linie rechtlicher und politischer Art, indem bekanntlich nicht nur der Artikel 54 der Verfassung des Deutschen Reiches, sondern auch die zwischen den deutschen Rheinuferstaaten und Holland vereinbarte Rheinschiffahrtsakte und der Elbzollvertrag zwischen den deutschen Elbuferstaaten und Oesterreich der Wiedereinführung von Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen ent-

gegenstehen; auf ihre Erörterung kann in diesem Aufsatz, in dem es sich nur um die wirtschaftliche Seite der Frage handelt, nicht eingegangen werden; sie lässt sich befriedigend auch nur für sich im Rahmen breiter geschichtlicher Ausführungen anstellen. Aber in zweiter Linie sind es auch wirtschaftliche und wirtschaftspolitische Schwierigkeiten, die der Wiedereinführung von Abgaben auf den deutschen Strömen und Flüssen entgegenstehen.<sup>106)</sup>

So schwer die Gerechtigkeit des Prinzips finanzieller Selbsterhaltung für alle Wasserstrassen sich bestreiten lässt, so schwer lassen in seiner praktischen Durchführung Ungerechtigkeiten und Härten sich vermeiden. In den dreissig Jahren ihres Bestehens ist die Abgabefreiheit unserer Ströme eine der Grundlagen geworden, auf der als fester, rechtlich gesicherter Thatsache unser wirtschaftliches Leben in wichtigen, weiten Theilen des Landes zuversichtlich sich aufgebaut hat. Ist es auch weit übertrieben, zu behaupten, mit der massvollen Beseitigung dieser einen kleinen Grundlage werde der ganze gewaltige Bau ernstlich erschüttert, und darf es nicht übersehen werden, dass die gänzliche Freigebung der Schifffahrt auf unseren Strömen nicht nur Handel und Industrie vielfach gefördert, sondern auch wichtige Zweige des heimischen Erwerbslebens, wie insbesondere die Landwirtschaft und die sächsische Braunkohlenindustrie durch die verbilligte Zufuhr ausländischer Erzeugnisse in ihrer Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt hat, so lässt sich doch nicht bestreiten, dass die Verluste, die eine Wiedereinführung von Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen mit sich bringt, nicht dieselben Persönlichkeiten treffen, die aus der gänzlichen Entlastung unserer Flüsse die Vortheile gehabt haben.

Muss dieser Umstand schon in der Praxis, in der hart im Raume sich die Sachen stossen, bei der Verwirklichung leicht bei einander wohnender Gedanken, so berechtigt sie auch an sich sein mögen, zur Vorsicht mahnen, so muss der Durchführung einer Reform, die einen Einfluss, wenn auch nicht sehr tief gehenden Einfluss, auf das ganze Wirtschaftsleben hat, die weitere zu bedachtsamem Vorgehen mahnende Prüfung vorausgehen, ob sie auch nicht nur in sich berechtigt ist, sondern auch nicht im Widerspruch steht zu übergeordneten Zielen, die gleichzeitig in Bezug auf das ganze Wirtschaftsleben verfolgt werden, verfolgt werden müssen. Solcher übergeordneter wirtschaftspolitischer Ziele, im Hinblick auf die eine solche Prüfung hier noch vorzunehmen ist, sind dem deutschen Volke in der Gegenwart vor allem zwei gesteckt.

Die vielerörterte, fast beispiellose Zunahme seiner Bevölkerung hat das deutsche Volk erstens vor die Aufgabe der Ausfuhrsicherung und Ausfuhrförderung gestellt. Wollen wir nicht dauernd zurücksinken von

der errungenen Höhe der Kultur und des Wohlstandes, wollen wir vielmehr trotz der unabänderlichen territorialen Beschränktheit unseres Mutterlandes auf die Möglichkeit einer dem Bevölkerungswachsthum entsprechenden, weiter aufsteigenden Entwicklung nicht verzichten, so müssen wir mit aller Kraft bemüht sein, einen erweiterungsfähigen Markt ausserhalb unserer Grenzen für die Erzeugnisse unseres heimischen Gewerbefleisses, mit denen wir die unentbehrliche wachsende Einfuhr an Rohstoffen und Nahrungsmitteln bezahlen müssen, uns zu sichern. Dieses Streben, den Zugang zum Weltmarkt uns offen zu halten und zu erleichtern, das uns zur Vermehrung unserer Kriegsflotte und zur thätigen Theilnahme an der Weltpolitik in einem uns bisher noch unbekanntem und ungewohnten Masse genöthigt hat, lässt jede Massregel unzeitgemäss erscheinen, die den natürlichen Zugang zur grossen Welthandelsstrasse des Meeres, den unsere Flüsse bilden, erschwert, mag auch die bisher genossene Erleichterung dieses Zugangs an sich nicht zu rechtfertigen sein. Der wirthschaftspolitische Zweck der Ausfuhrsicherung und Ausfuhrförderung spricht also gegen eine Belastung unserer natürlichen Zugänge zum Weltmarkt mit Abgaben.

Das wird allerdings durchkreuzt durch Folgerungen, die aus dem zweiten Ziele, das heute in der deutschen Wirthschaftspolitik beherrschend wieder hervortritt, sich ergeben. Neben die Aufgabe der Sicherung eines Antheils am Auslandsmarkt tritt die Aufgabe der Sicherung des heimischen Marktes, des mässigen, doch ausreichenden inländischen Schutzes unseres Erwerbslebens in allen seinen, so vielfach im Widerstreit zu einander liegenden Zweigen. Um diese beiden oft schwer mit einander in Einklang zu bringenden Ziele dreht sich der Kampf bei der bevorstehenden Erneuerung der Handelsverträge; und dieser, für viele Jahre entscheidende Kampf kann nicht beschränkt werden auf das Gebiet des Zollwesens; vielfältig greift er auch hinüber auf das Gebiet des Verkehrswesens. Sind doch — wie Lotz<sup>107)</sup> mit Recht gesagt hat — „die Eisenbahntarifpolitik und die Wasserstrassen heute ebenso wichtig, wenn nicht wichtiger, als die Zollpolitik geworden.“ „Ist es doch — wie z. B. die Handelskammer zu Duisburg in ihrem Jahresbericht für das Jahr 1898 (Theil I) ausführt — eine „kaum zu bezweifelnde Thatsache,“ dass Ermässigungen der Fracht den vorhandenen Zollschatz vollständig aufheben können“.

Diese grosse Bedeutung des Verkehrswesens im Interessenkampf der Völker ist bereits deutlich erkannt worden, als zu Ende der siebziger Jahre in allen Staaten fast gleichzeitig die Schutzzollära anhub. Schon in seinem berühmten Schreiben an den Bundesrath vom 15. Dezember 1878 über die Ziele der Zolltarifreform hat Bismarck ausgeführt, es könne auf die Dauer den verschiedenen staatlichen und privaten Eisenbahnverwal-

tungen nicht die Berechtigung verbleiben, „der wirthschaftlichen Gesetzgebung des Reiches nach eigenem Ermessen Konkurrenz zu machen, die Handelspolitik der verbündeten Regierungen und des Reichstags nach Willkür zu neutralisiren, und das wirthschaftliche Leben der Nation den Schwankungen auszusetzen, welche im Gefolge hoher und wechselnder Einfuhrprämien für einzelne Gegenstände nothwendig eintreten“. Er versprach sich sogar in seinem Schreiben an den Freiherrn von Thüngen vom 16. April 1879 von einer Reform der Eisenbahntarife „eine grössere Wirkung, als von der Verdoppelung oder selbst Vervierfachung“ der damals neu beantragten Zölle.

Zuerst versuchte Bismarck bekanntlich auf dem Gebiete der Reichsgesetzgebung das neue Ziel zu erreichen, das er in einem Schreiben an den Bundesrath vom 18. März 1879 u. a. dahin genau formulirte: „gesetzlichen Schutz dafür zu gewähren, dass die deutschen Eisenbahnen in erster Linie nicht fremdländischen Verkehrsinteressen dienstbar werden, sondern ihrer Bestimmung bei der Anlage entsprechend vorzugsweise dem deutschen Verkehr, der deutschen Produktion und dem Absatz der Erzeugnisse der letzteren förderlich werden.“ Als die Reichstarifreform scheiterte, wurden diese Bestrebungen auf dem Gebiete der preussischen Eisenbahnen in der bekannten Weise aufgenommen. Schon in der Begründung zu dem preussischen Gesetzentwurf über den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat vom 29. Oktober 1879 wird es als „die Aufgabe des Staates“ bezeichnet, der Tendenz „auf die Herabsetzung der Tarife für die Einfuhr und Durchfuhr ausländischer Produkte . . . beschränkend entgegenzutreten, soweit dadurch die wirthschaftlichen Interessen des Inlandes gefährdet werden, zu verhindern, dass nicht das Inland einer zerstörenden Ueberschwemmung mit den Erzeugnissen der ausländischen Ueberproduktion ausgesetzt werde.“ Im gleichen Sinne hat am 8. November 1879 Maybach nachdrücklich erklärt: „Wenn es sich darum handelt, ein Eisenbahn- oder ein Landesinteresse zurückzustellen, so bin ich geneigt, das Eisenbahninteresse. Insbesondere kann ich nicht zulassen, dass ausländische Produkte beim Transport begünstigt werden.“ Den Worten folgten schnell die Thaten. Als bald nach der Verstaatlichung der preussischen Eisenbahnen wurden alle „die nationale Wirthschaft schädigenden“ Differentialtarife und sonstige Tarifmassregeln beseitigt, „welche — wie Bismarck in einem Schreiben an den Bundesrath vom 7. Februar 1879 sagt — durch das Bestreben der Bahnen hervorgerufen, Massentransporte — auch durch Herabgehen unter den normalen Transportgewinn, sogar bis unter die Grenze der Selbstkosten — auf ihre Linien zu ziehen, ausländische Artikel vor den gleichartigen Artikeln der inländischen Produktion begünstigen.“

Auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens wurde also alsbald in Gemässheit, sowie zur Unterstützung und Ergänzung der neuen nationalen Zollpolitik auch eine nationale Verkehrspolitik begonnen und, mag man mit der Art ihrer Durchführung vielfach auch nicht einverstanden sein, vom interesselosen Standpunkt der Theorie aus wird man es nur als einen grossen Fortschritt bezeichnen können, wenn es verhindert wird, dass Verkehrspolitik und Zollpolitik in einem Staate entgegengesetzte Richtungen einschlagen, so gross auch das Interesse Einzelner sein mag, ihnen unerwünschte Zollmassregeln auf dem Gebiete des Verkehrswesens „neutralisiren“ zu können.<sup>108)</sup>

Man beschränkte seine Aufmerksamkeit damals jedoch auf das eine Verkehrsmittel der Eisenbahnen. Man beachtete nicht, dass, wie überhaupt, so auch in der hier betrachteten Hinsicht neben die Eisenbahntarifpolitik die Wasserstrassen zu stellen sind, und man übersah, dass diese damals zeitweise mehr zurücktretenden Verkehrsmittel gerade in der Waareneinfuhr gar wirksame Konkurrenten der Eisenbahnen sind und jede einseitige Beschränkung der Beförderung fremder Güter auf diesem allerdings wichtigsten Mittel des Grossverkehrs für sich zu nutzen vermögen. Schon in einer Eingabe des Vereins der Privateisenbahnen des Deutschen Reiches aus dem Jahre 1879 wird vorausgesagt, dass die Aufhebung der einfuhrfreundlichen Tarifmassregeln auf den Eisenbahnen die betreffenden Gütertransporte auf die Wasserwege drängen werde, und wer die stark und schnell in den letzten zwei Jahrzehnten gestiegenen Ziffern unseres Wasserstrassenverkehrs im allgemeinen überschaut und in seinen Einzelheiten prüft,<sup>109)</sup> der wird kaum der Einsicht sich verschliessen können, dass diese Voraussage eingetreten ist, dass die grosse, das Wachsthum des Eisenbahngüterverkehrs weit übertreffende Steigerung unseres Wasserstrassenverkehrs, die in erster Linie unseren fortschreitenden, kostspieligen Flussregulirungen zu danken ist, auch darauf mit beruht, dass unsere von allen Abgaben befreiten Ströme, die verkehrspolitische Förderung der ausländischen Einfuhr, seit der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preussen, gewissermassen als Monopol übernommen haben.

Wenn es aber wünschenswerth ist, dass eine Politik, mag man mit ihr übereinstimmen oder nicht, einheitlich und frei von Widersprüchen sei<sup>110)</sup>, dann gilt es, der in Uebereinstimmung gebrachten Zollpolitik und Eisenbahnverkehrspolitik nicht selbst auf dem Gebiete des Binnenschiffahrtswesens entgegenzuwirken. Das ist aber der Fall, wenn auf den Flüssen, die mit der Welthandelstrasse des Meeres in unmittelbarer Verbindung stehen, auf Kosten des Staates in Folge der Abgabefreiheit fremden Waaren Vorzugsbedingungen der Beförderung eingeräumt werden. Um den Betrag der auf jede Tonne Güter entfallen würde, wenn die Kosten

der Unterhaltung, sowie eine Verzinsung und Tilgung der auf die Flüsse verwendeten Kapitalien durch Abgaben aufgebracht werden sollten, wird der Zoll für jede Tonne Fremdwaren, die auf den Flüssen in das deutsche Zollinland eingeführt werden, auf Kosten des Staates gemindert<sup>111)</sup>, ganz abgesehen davon, dass auch bei der Bemessung der Frachten Begünstigungen der fremden Einfuhr aus privatwirtschaftlichen Gründen nicht selten vorkommen. Eine Beseitigung dieser Anomalie, soweit sie durch den Staat verschuldet wird, ist unzweifelhaft vom Standpunkt des Schutzes des heimischen Erwerbslebens aus eine Bereicherung des handelspolitischen Arsenal an Angriffs- und Vertheidigungswaffen, und das ist eine Stärkung der Stellung im internationalen Interessenkampf auch dann, wenn nur die Möglichkeit der Benutzung dieser neuen Waffe geschaffen wird<sup>112)</sup>. Sollte aber das Streben nach Schutz des heimischen Erwerbslebens zur Beseitigung dieser Anomalie führen, so ist es von der grössten Wichtigkeit, seinem Einfluss auf das Binnenschiffahrtsabgabewesen eine feste Schranke zu ziehen. Das ist die in den früheren Ausführungen bereits aufgerichtete Schranke der blossen Kostendeckung, des Gebührenprinzips. Hält man sich in ihr, so bleibt die Klage über finanzielle Ausbeutung der Wasserstrassen inhaltsloses Geschrei; wird sie überschritten, so gewinnt diese Klage Berechtigung, und es entsteht die Gefahr eines Rückfalls in die alte Misère der Flusszölle in früheren Jahrhunderten, wo der Volkswirtschaft viel mehr geschadet, als der Finanzwirtschaft genützt wurde. Diese Gefahr gilt es stets ängstlich zu vermeiden, wenn man sich dazu entschliesst, ungerechtfertigte Verschiedenheiten in der finanziellen Behandlung der in natürlichem Wettbewerb mit einander stehenden Verkehrsmittel zu beseitigen, um so die Grundlage zu schaffen für eine Verkehrspolitik, die nicht mehr vom Gesichtspunkt des Wettkampfes zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen beeinflusst wird, sondern beide Verkehrsmittel unter gleichen Bedingungen zum grössten Nutzen des Volkes zu verwalten und auszugestalten trachtet: ein Vorgehen, dessen Erfolg bald als ein so heilsamer sich erweisen würde, dass auch die Klagen der anfangs Geschädigten verstummen würden.

Das Ergebniss dieser wirtschaftspolitischen Schlussbetrachtungen, die die einheitliche Reform des Binnenschiffahrtsabgabewesens, die aus inneren Gründen sich besonders empfehlen dürfte, wenn die deutschen Wasserstrassen aus ihrer vielfachen bisherigen Isolirung herausgestaltet werden zu einem einheitlichen Netz, in den Rahmen der gesammten deutschen Wirthschaftspolitik zu rücken suchen, — das Ergebniss dieser für die praktische Entscheidung vielleicht wichtigsten Betrachtungen ist also, dass das Streben nach Schutz des heimischen Marktes für eine Erschwerung der Einfuhr durch Belastung der Flüsse mit Abgaben, dagegen

das Streben nach Erweiterung und Sicherung eines Marktes ausserhalb der Grenzen unseres Mutterlandes gegen eine Erschwerung der Ausfuhr durch Belastung der Flüsse mit Abgaben streitet. Man könnte nun glauben, beidem liesse im wesentlichen sich dadurch gerecht werden, dass man nur die Bergfahrt mit Abgaben belastet, dagegen die Thalfahrt frei lässt. Abgesehen davon, dass dieses — wie wir sahen — auch sonst empfohlene Aushilfsmittel vielfach nicht ausreicht, insbesondere auf der Elbe versagt, und abgesehen davon, dass nach den bestehenden Verträgen seine Berechtigung vielleicht angezweifelt werden könnte, bietet es sich wirksam auch nur dann dar, wenn die Abgaben von den Empfängern oder Abladern der Waaren ausnahmsweise unmittelbar erhoben werden<sup>113</sup>). Wo sie — wie es in der Binnenschifffahrt allgemein ist — von den Schiffern einkassirt werden, da besteht dieses Aushilfsmittel nur in der Theorie. In der Praxis bedingen nämlich Fracht und Rückfracht sich so vielfach, dass bei entwickeltem Schiffahrtsbetriebe die Hinfahrt und die Rückfahrt so sehr zu einer wirtschaftlichen Einheit verschmelzen, dass die Belastung des Flusses mit Abgaben in einer Richtung keineswegs auch in den Frachtsätzen zum Ausdruck zu kommen braucht. Wahrscheinlich ist es vielmehr, dass eine solche einseitige Belastung, unter verwickelten Abwälzungsverhältnissen, auf die Hin- und Rückfahrt sich annähernd gleichmässig vertheilen würde, die Ausfuhr fast ebenso belastend, wie die Einfuhr. Berücksichtigt man das, so zeigt sich, dass nicht beiden gewonnenen Forderungen sich zugleich gerecht werden lässt, dass vielmehr das Ergebniss, zu dem eine Betrachtung des Binnenschifffahrtsabgabenwesens unter dem Gesichtspunkt der beiden leitenden Ziele des deutschen Wirthschaftslebens führt, in sich im Widerspruch steht. Wie die Diagonale zwischen diesen widerstreitenden Tendenzen in Wirklichkeit gezogen wird, gezogen werden muss, ist so vielfach bedingt, dass es im einzelnen sich nicht voraussehen lässt. Das ist eine Frage der Politik, nicht der Wissenschaft.

### A n m e r k u n g e n .

1) Finanzwissenschaft I. Theil. 3. Aufl. S. 488.

2) Rank hebt in seinem Aufsatz „Welche Einnahmen sollen aus dem Betrieb staatlicher Verkehrsmittel gezogen werden?“ (in der Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt vom 6. Januar 1895) mit Recht hervor, dass „für den Charakter der Gebühr weniger deren ziffermässige Höhe, als der ausgesprochene Wille, die eigentliche Absicht des Feststellers, die Gegenforderung den Selbstkosten thunlichst anzupassen, entscheidend“ sei. Ebenso hat sich das preussische Oberverwaltungsgericht ausgesprochen; vgl. Entscheidungen Bd. 17. S. 212.

3) Dieses Zitat aus der Nationalökonomik des Handels und Verkehrs § 88 giebt Roschers prinzipielle Stellung zur hier erörterten Frage der finanziellen Behandlung der Verkehrsmittel richtiger wieder, als eine von Lotz (Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen, Nr. 40 der Schriften des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt, S. 50) angeführte Stelle aus Roschers Finanzwissenschaft § 20, die folgenden Wortlaut hat: „In Wahrheit freilich ist ein Staat, der seine finanziellen Bedürfnisse durch erschwerte Benutzung seiner natürlichen Wasserstrassen deckt, einem Fuhrmanne zu vergleichen, welcher die Last seinen Pferden an die Beine bindet.“ Lotz beachtet bei der Auslegung dieser Stelle nicht, dass nicht von Binnenschiffahrtsgebühren, die nur Kostendeckung bezwecken, geredet wird, sondern von den alten „Stromzöllen“, die nicht den Charakter der Gebühr, sondern den des Zolles trugen, d. h. die „finanziellen Bedürfnisse“ des Staates decken sollten. Ulrich, gegen den dieses Zitat ausgespielt wird, hat nur Abgaben befürwortet, die als blosser Gebühren die Aufwendungen, die für die Wasserstrassen gemacht werden, dem Staate wieder einbringen sollen, nicht darüber hinausgehende Zölle, die die „finanziellen Bedürfnisse“ des Staates befriedigen sollen.

Zur besonderen Frage der Erhebung von Abgaben auf natürlichen Wasserstrassen hat Roscher eigentlich nicht ausdrücklich Stellung genommen. Er spricht allerdings in der 5. Auflage seiner Nationalökonomik des Handels und Verkehrs (S. 467), mit der die 6. Auflage gleichzeitig gedruckt worden ist, von der „gemeingütlichen, also unentgeltlichen Nutzbarkeit der natürlichen Wasserstrassen“, das geschieht aber so beiläufig, dass es angesichts seiner prinzipiellen Ausführungen gewagt sein würde, daraus grosse Folgerungen zu ziehen, zumal da sehr wohl an natürliche Wasserstrassen, für die nennenswerthe Anforderungen nicht gemacht worden sind, gedacht sein kann. In der 7. von Stieda bearbeiteten Auflage fehlt denn auch diese Wendung; statt dessen findet sich unter den von Roscher noch herrührenden Ausführungen der Satz (S. 589): „da die schiffbaren natürlichen Wasserstrassen Staatseigenthum sind, so liegt es in erster Linie dem Staate ob, zu prüfen, ob der Strom dem Verkehrsbedürfniss noch entspricht. Den Aufwand wird er in der Hauptsache selbst tragen müssen, doch ist nicht ausgeschlossen, dass besonders durch Ausführung derartiger Arbeiten geförderten Provinzen oder Gemeinden Betheiligung an der Kostendeckung auferlegt wird“. Der Bearbeiter

Stieda spricht sich dagegen (S. 596) für „eine volle Deckung der laufenden Betriebskosten durch Erhebung von Abgaben für den Verkehr auf Wasserstrassen“ aus, ohne zwischen natürlichen und künstlichen Wasserstrassen scharf zu unterscheiden. Man wird zugeben müssen, dass diese Stellungnahme mit den grundsätzlichen Ausführungen Roschers im Einklang steht.

4) Institutiones iuris Naturae et Gentium. Pars 2. Cap. 9. § 473 pag. 243

5) Pragmatische Geschichte der Zölle in Teutschland und der Teutschen Reichs-Zollgesetze. (Halle. 1798) S. 8 f. Im weiteren geht Ulmenstein auf Einzelheiten ein. Vom Schlacht- und Fährgeld sagt er, dass es „zur Bestreitung der Kosten, welche die Unterhaltung der Ufer des Flusses und seines Bettes erfordere“, erhoben werde; ähnlich äussert er sich über das Brückengeld und fährt dann fort: „Mit dem eigentlichen sog. Wegegelde hat es . . . . gemeinlich eine völlig ähnliche Beschaffenheit, wie mit dem Brückengeld und mit dem Fährgeld oder Schlachtgeld.“ Allerdings — fügt er hinzu — stosse jenes mit dem Zolle sehr oft zusammen oder werde mit ihm verwechselt oder stehe in gewisser genauer Verbindung mit ihm.

Aehnlich wie Ulmenstein hat sich Brandenburg in seinem Handbuch zur praktischen Kenntniss des Zollwesens, der Zollverfassung und der Zollgesetze von der Kurmark Brandenburg (Berlin. 1800) S. V. ausgesprochen; insbesondere sagt er S. XXXVII vom Friedrich-Wilhelms-Kanal: „Aber sehr gross waren auch ohne allen Zweifel die Kosten der ersten Anlage eines solchen Werks; und die Unterhaltungskosten sind nicht minder beträchtlich, die der Staat bestritten hat und fortdauernd bestreiten muss. Wenn der Staat wegen dieses Aufwandes von jedem, welcher Vortheil aus einer solchen Anlage zieht, einen dem letzteren angemessenen Beytrag verlangt, so gründet sich diese Forderung auf Recht und Billigkeit.“

Aehnlichen Auffassungen begegnet man in der einschlägigen deutschen Litteratur am Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts noch häufig. So sagt Ockhart, Geschichtliche Darstellung der früheren und späteren Gesetzgebung über Zölle und Handelsschiffahrt des Rheins (Mainz 1818) z. B. S. 37: „Die Zölle und Abgaben für die Benutzung der schiffbaren Ströme sollten nach den Grundsätzen einer jeden guten Verwaltung immer mit demjenigen in einem gewissen Verhältnisse stehen, was der Staat zur sicheren und bequemen Fahrt längs denselben aufzuwenden nöthig hat.“ So ähnlich v. Beguelin, Historisch-kritische Darstellung der Accise- und Zollverfassung in den Preussischen Staaten (Berlin 1797) S. 212: „Der Zoll ist in seiner ältesten Bedeutung eine Remuneration für die dem Unterthan oder Fremden zugestandene Erlaubniss: auf einem Wege Waaren fortzubringen. Diese Vergeltung wird dafür gegeben, dass zur Bequemlichkeit der Reisenden Brücken, Wege, Dämme u. s. w. in gutem Stande unterhalten werden.“ Auch Nebenius spricht sich in dem bereits im Jahre 1819 geschriebenen Anhang zur Denkschrift für den Beitritt Badens zu dem Zollverein (Karlsruhe. 1833) S. 27 ähnlich aus: „Die Abgaben an dem Transport der Waaren, die, man mag sie Durchgangszölle oder Wegegelde heissen, immer dieselbe Natur haben, sind insofern mit einem allgemeinen Mauthsystem vereinbarlich, als sie lediglich eine Vergütung für den Unterhalt der Landstrassen gewähren sollen, und das durch den Zweck bestimmte Mass nicht überschreiten. Damit jedoch unter dem Namen von Wegegeldern keine Zölle versteckt werden, wäre im Maximum die Abgabe für den Zentner und die Stunde festzusetzen.“

Schärfer hat den Unterschied von Transportgebühr und Zoll hervorgehoben Pütter in seinen auserlesenen Rechtsfällen Bd. II. S. 453: „Eben darin besteht das Wesen eines Zolles, dass derselbe bloss für die Freiheit, einen gewissen Zoll zu passiren, bezahlt wird; zum Unterschiede vom Weg- oder Brückengelde, das für den Bau und die Unterhaltung der Wege und Brücken, ingleichen vom Geleitgelde, das für die Sicherheit der Strassen, und von Accise, die von der Konsumption im Lande bezahlt wird.“

Pütter knüpft hierin vielleicht an Pufendorf an, der in seinen *Observationes iuris universi*. Pars 4, observatio 143, § 1. S. 265 und S. 284 dem *vectigal*, quod vel pro importandis vel pro exportandis mercibus, vel pro transitu quoque ei datur, qui ius exigendi habet, gegenüberstellt das *viaticum*, Wegegeld, quod pro reparandis viis datur.

Schon Hugo Grotius tritt für Transportgebühren ein, wenn er *De iure belli ac pacis*. Lib. 2 cap. 2 § 14 ausführt: Si aut ad praestandam securitatem mercibus, aut inter cetera etiam ob hoc onera sustinentur, ad ea compensanda vectigal aliquod imponi mercibus potest, dum modus causae non excedatur. Inde enim pendet iustitia: ut tributis ita et vectigal.

Dieselbe Grundauffassung klingt auch schon in der Glosse zum Sachsen-spiegel (Buch 2, Art. 27) an: Hieraus verstehstu nuhn das, so ich dir vorgesaget habe, Nemlich das zoll und geleidt erstlichen durch der notdurfft willen und nicht aus geitz aufkommen sind. Darumb magstu, was dir davon gefeldt, als dein recht und wol erworben gut besitzen. Dann man gibt den zoll zu hülffe den wegen und stegen, sie davon zu bessern.“

6) Motive zu dem Entwurf des Gesetzes betreffend die Einstellung der Erhebung des Chausseegeldes auf den Staatsstrassen. No. 355 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses 1873/74.

7) Wie die gleichen Ansichten später auf dem Gebiete der Wasserstrassen sich bethätigt haben, wird der Verfasser an anderer Stelle in ausführlichen Aufsätzen über die geschichtliche Entwicklung des deutschen Binnenschiffahrts-abgabenwesens darstellen.

8) Man unterscheidet neuerdings in der Finanzwissenschaft von den Gebühren „Beiträge“. Sie haben mit jenen — wie Vocke, *Die Grundzüge der Finanzwissenschaft* S. 92 f. ausführt — das gemein, dass „sie für besondere Arten von Leistungen des Staates, für die Benutzung von einzelnen Staatsanstalten, überhaupt für besondere Zwecke und nicht allgemein, sondern nur von den Betheiligten verlangt und gegeben werden“. Sie unterscheiden sich aber von den Gebühren dadurch, dass sie regelmässig an bestimmten Grundbesitz sich knüpfen, an den Grundbesitz, in dessen Nähe die Vortheil bringenden Anlagen geschaffen werden, und dass sie, wie die Steuern, nicht von Fall zu Fall entrichtet werden, sondern meist nur in einmaligen Leistungen (Baubeiträgen) bestehen. Das Hauptanwendungsgebiet für solche Beiträge liegt daher — dieser zwar nicht in allen Punkten ganz unstreitigen Begriffsbestimmung gemäss — in denjenigen Zweigen der Verwaltung, die sich — wie Reitzenstein in Schönbergs *Handbuch der politischen Oekonomie* Bd. III S. 612, auch in Stengels *Wörterbuch des Verwaltungsrechts* Bd. I S. 504 sagt — „auf die Errichtung und Unterhaltung der öffentlichen Verkehrswege, Strassen, Plätze, Kais, Kanäle, ferner auch der Ent- und Bewässerungs-, sowie der Beleuchtungs-Anlagen beziehen.“ Das Hauptanwendungsgebiet liegt deshalb in der Gemeindeverwaltung.

Im preussischen Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893 werden auch im § 9 „Beiträge“ als eine besondere Art von Abgaben aufgezählt. Die Gemeinden können danach zur Deckung der Kosten für Herstellung und Unterhaltung von Veranstaltungen, die durch das öffentliche Interesse gefordert werden, von den Grundeigenthümern und Gewerbetreibenden, denen hierdurch besondere wirtschaftliche Vortheile erwachsen, nach diesen Vortheilen zu bemessende Beiträge zu den Kosten der Veranstaltungen erheben; und sie müssen das thun, „wenn anderenfalls die Kosten, einschliesslich der Ausgaben für die Verzinsung und Tilgung des aufgewendeten Kapitals, durch Steuern aufzubringen sein würden.“ Vergl. Nölls Kommentar zum Kommunalabgabengesetz S. 16.

Beiträge und Gebühren können natürlich neben einander bestehen. Sie beschränken sich aber gegenseitig insofern, als sie zusammen innerhalb der Grenzen des Selbstkostenprinzips bleiben müssen.

9) Das Verkehrswesen, Leipzig 1894 S. 186.

10) Noch der Bericht der preussischen Eisenbahn-Untersuchungskommission vom Jahre 1873 konnte sagen: „Die Eisenbahnen sind öffentliche Transportanstalten und stehen ihrem Wesen und Zwecke nach den Landstrassen gleich. Nur zwingende finanzielle Gründe sind es gewesen, welche diesen Standpunkt verrückt . . . . haben.“

11) Diese Forderung der Unentgeltlichkeit ist kaum in ernst zu nehmender Weise für Eisenbahnen aufgestellt worden. Sie erwächst naturgemäss nicht auf dem Boden eines Landes, dessen Staatseisenbahnen reiche Ueberschüsse liefern, sondern höchstens dort, wo die Staatseisenbahnen eine ungenügende Verzinsung erzielen, und daher das Bestreben hervortreten wird, durch Tarifierhöhungen eine Einnahmesteigerung herbeizuführen. So ist sie in Oesterreich wohl aufgestellt worden. Dagegen wendet sich besonders scharf J. Kaizl, *Passive Eisenbahnen* (Wien 1895). Er sagt z. B.: „Was früher noch keinem Menschen in den Sinn gekommen mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen, ist jetzt auf dem Plane erschienen. Die Eisenbahn als berufsmässig philanthropisches Institut, die Eisenbahn als essentielle passive Unternehmung, die Eisenbahn als spanische Wand für offiziell verpönte Unternehmungen. Diese Ideen sind bei uns das Nebenprodukt des Staatsbahnsystems.“ Und Kaizl gelangt zu dem Schlusse: „Ich bestehe bei den Staatsbahnen nicht auf der blossen Deckung der effektiven Kosten, sondern ich bestehe auf Ueberschüsse, auf den Gewinn, der die Steuerkasse zu speisen habe, weil die Steuerlast die nicht besitzenden Klassen unverhältnissmässig mehr drückt, als die wohlhabenden, sowie andererseits durch grösseren Wohlstand sich gerade jene hervorthun, welche unmittelbar den Eisenbahntransport benutzen.“

12) Vergl. Kurs, *Die Schiffahrtsstrassen im Deutschen Reich*, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, 3. Folge, Bd. X S. 673, auch Ulrich, *Staatseisenbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirtschaftspolitik*. Leipzig, 1898. S. 16.

13) Die Geschwindigkeit in der Beförderung ist natürlich auf den einzelnen Wasserstrassen, sowie je nach Betriebsart und Fahrtrichtung sehr verschieden. „Man kann wohl im allgemeinen — so führte Dill in einem Referat auf dem internationalen Binnenschiffahrtskongress in Frankfurt a. M. im Jahre 1888 aus — als Durchschnitt annehmen, dass auf unseren deutschen Wasserstrassen die Ge-

schwindigkeit der Schiffe einzeln und in Schleppzügen noch heute nicht mehr als 4 km in der Stunde beträgt, wenn schon auf dem Kongresse in Wien (1886) 5 km als das zunächst angestrebte Ziel bezeichnet wurde.“ Seitdem dürfte der Durchschnitt gewachsen sein und unter besonders günstigen Verhältnissen lässt sich eine mehrfach so grosse Geschwindigkeit erzielen. Die Schleppzüge der Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft legen z. B. die 566 km lange Strecke Rotterdam—Mannheim zu Berg in 102, zu Thal in 33 Stunden reiner Fahrzeit zurück; auf den Schnellfahrten der grossen schönen Personendampfer auf dem Rhein wird eine noch beträchtlich grössere Geschwindigkeit erzielt.

Vergl. auch Kurs, Entwicklung und Ausnutzung der deutschen Schiffahrtsstrassen, in Conrads Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, 1895, S. 664 f.

<sup>14)</sup> P. D. Fischer, Betrachtungen eines in Deutschland reisenden Deutschen (Berlin, 1895) S. 17, wo unter Bedauern ausgeführt wird, dass das Dampfschiff „trotz der auch bei uns im Wachsen begriffenen Vorliebe für Seereisen, gegenüber seiner früheren Verwendung vielfach in den Hintergrund gedrängt worden“ ist.

<sup>15)</sup> Heubach, Die Verkehrsentwicklung auf den Wasserstrassen und Eisenbahnen des Elbe-Odergebietes (Berlin, 1898) S. 61 hat die auf das Tonnenkilometer entfallenden Ein- und Ausladekosten für den Wasser- und Eisenbahnverkehr zu berechnen gesucht. Er kommt für Rohgüter bei dem Wasserverkehr für 100 km auf etwa  $\frac{6}{10}$ , für 200 km auf etwa  $\frac{3}{10}$ , für 300 km auf etwa  $\frac{1}{5}$ , für 400 km auf etwa  $\frac{1}{7}$  der reinen Fracht, während er sie bei den Eisenbahnen für 120—150 km auf etwa  $\frac{1}{6}$  der reinen Frachtkosten berechnet. Vergl. Koch, Beförderung von Massengütern auf Kanälen und auf Eisenbahnen in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. 1898, S. 1547.

Für gewisse Güterarten bietet eine Wasserstrasse besondere Vortheile bei der Einladung und Ausladung. Das ist bei den Gütern der Fall, die nicht in Kolliform verfrachtet werden; so insbesondere bei Getreide, das, wie das amerikanische, nicht gesackt ist, und beim Petroleum. Diese Vortheile lassen sich aber, wie der Petroleum- und Getreidehandel des Rheins deutlich zeigt, nur im Rahmen eines hochentwickelten Grossbetriebes voll ausnützen. Vergl. Schumacher, Die Organisation des Getreidehandels in den Vereinigten Staaten von Amerika, in Conrads Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. 1896 S. 361 ff., 801 ff.

Für andere Güterarten bietet umgekehrt die Wasserstrasse Nachtheile bei der Ein- und Ausladung. Das gilt vor allem von Kohlen. Insbesondere dadurch dass sie vom Eisenbahnwagen unmittelbar durch Kipper in beträchtlicher Höhe in das Schiff gestürzt werden, verlieren sie, wie die Handelskammer in Duisburg in ihrem Jahresbericht für das Jahr 1898, I. Theil, S. 11 sagt, „viel an werthvollen Stücken und erleiden deshalb einen grossen Qualitätsverlust“, sodass „viele Abnehmer, die Werth auf besonderen Stückreichthum der Kohle legen müssen, den Bahnbezug dem etwaigen billigeren Bezuge zu Wasser vorziehen.“ Dieser Nachtheil wächst meist mit der Grösse der Schiffe, da sie auch die Sturzhöhe zu vergrössern pflegt.

<sup>16)</sup> Stimmt man diesen Ausführungen zu, dann wird man auch kaum Ulrichs Behauptung, dass die Vortheile der Wasserstrassen in der Hauptsache den grossen Städten, weit weniger den kleinen Städten und dem platten Lande zu

Gute kommen, als falsch erweisen können. Ist das aber richtig, so lässt sich auch mit Grund nicht bestreiten, dass die bestehenden günstigen Verkehrsverhältnisse auf den Wasserstrassen in Deutschland auch einen Grund, wenn auch nicht den wichtigsten, bilden für das ausserordentliche Anwachsen der überwiegend an Flüssen gelegenen Gross- und Mittelstädte im Gegensatz zu den meist ausschliesslich auf Eisenbahnverbindung angewiesenen Klein- und Landstädten. (Vergl. Ulrich, Staatseisenbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirtschaftspolitik, S. 16 ff.) Lotz hat das allerdings bestritten. In einem Vortrag, den er über Abgaben auf natürlichen Wasserstrassen im Jahre 1898 in der dritten Versammlung des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt gehalten hat, sagt er u. a. über die soeben angeführte Ulrich'sche Schrift: „Recht wenig ernsten Eindruck wird z. B. die Behauptung machen, dass das Anwachsen der grossen Städte durch die billigen Frachten der Wasserstrassen gefördert werde.“ In einem durch eine Antwort Ulrichs veranlassten „Anhang“ führt Lotz dann aus, dass die Eisenbahnen, „so sehr . . . . die Bevölkerungsanhäufung an den Grossstädten begünstigen, dass“ u. s. w. und erklärt es zum Schluss „befremdend zu hören, dass er — Ulrich —, der die Wirkungen des Eisenbahnwesens auf Verkehrsmittelpunkte kennt, den Wasserstrassen vorwirft, dass sie vielleicht ebenso wirken können, wie sicher die Eisenbahnen bisher gewirkt haben“, den armen halbverwirrten Leser dem nagenden Zweifel überlassend, warum wohl die Behauptung, die bei einem Verkehrsmittel als unerschütterliche Wahrheit gepriesen wird, „recht wenig ernsthaften Eindruck“ macht, wenn sie sich auf ein anderes Verkehrsmittel bezieht, von dem Lotz selbst so oft verkündet hat, dass es fast unvergleichlich viel mehr und billiger Güter zu befördern vermag, als die Eisenbahnen (vergl. No. 40 der Verbandsschriften des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt).

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass Bismarck denselben einseitig Städte fördernden Einfluss seinerzeit auch den Differentialtarifen der Privatbahnen zum Vorwurf machte. Er führte aus, da die Entstehung der wohlfeilen Differentialsätze es mit sich bringe, dass sie vorwiegend nur für Städte ersten Ranges und Mittelpunkte des Verkehrs wirksam seien, so hätten sie eine ungesunde Zusammenziehung des Verkehrs und der Industrie in einzelne grosse Orte zur Folge, welche wirtschaftlich und politisch grossen Bedenken unterworfen sei. Vergl. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1898 S. 1037. Ueber die Beziehungen zwischen diesen Differentialtarifen und den Wasserstrassen vergl. oben S. 320 ff.

17) Die Verbilligung der Frachtsätze durch eine Zunahme der Schiffsgrössen ist allerdings vielfach überschätzt worden. Sie ist in der Hauptsache beschränkt auf die grossen Ströme; insbesondere auf dem breiten und tiefen Rhein und in geringerem Masse auch auf der Elbe hat die wachsende Grösse der Schiffe eine bedeutende Ermässigung herbeigeführt. „Diese Thatsache“ — so hat Baurath Tolkmitt in einem Vortrage über den wirtschaftlichen Werth der deutschen Wasserstrassen am 11. November 1898 im Grossen Ausschuss des Central-Vereins für Hebung der Deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt, ohne sachlichen Widerspruch zu finden, ausgeführt — „hat wahrscheinlich zu den Bestrebungen nach Erbauung grosser Kanäle am meisten beigetragen, aber auf den letzteren dürfte der Erfolg hinter den Erwartungen zurückbleiben. Denn auch abgesehen von der Abgabenfrage lassen die Kanäle eine so grosse Abnahme der reinen Fracht-

kosten bei wachsender Schiffsgrösse, wie sie auf den grossen Strömen eingetreten ist, nicht zu. Die grössere Wasserverdrängung vermehrt nämlich auf den Kanälen den Schiffswiderstand sehr bedeutend, so dass die auf 1 t Ladung entfallende Zugkraft auf einem gegebenen Kanal ziemlich unabhängig davon ist, ob die Güter in Schiffen von 600 oder 150 t Tragfähigkeit befördert werden. Somit beschränkt sich der Vorzug der Grossschifffahrt gegenüber der Kleinschifffahrt auf die Minderausgaben für die Fahrzeuge und ihre Bemannung. Diese Minderausgaben sind durchschnittlich nur auf 0,40 Pf. für 1 tkm einzuschätzen. . . . . Auch der Zeitaufwand für das Ein- und Ausladen bei Ladungen, die für mehr als einen Empfänger bestimmt sind, sowie die Nothwendigkeit des Leichterns oder Umladens, wenn die Güter auf kleinere Wasserstrassen übergehen sollen, spricht nicht zu Gunsten der grossen Kanalschiffe.“

Dazu kommen die Unterschiede in den Anlagekosten der Kanäle. „Die älteren Kanäle, — so fährt Tolkmitt fort — sparsam und für Schiffe von 100 bis 150 t Ladung mit kurzen, dem Gelände angepassten Haltungen erbaut, kosteten etwa 150 000 bis 180 000 M. und ihre jährlichen Unterhaltungskosten belaufen sich auf etwa 1200 M. für 1 km Länge.“ Der Dortmund-Ems-Kanal sollte nach der Begründung der Gesetzesvorlage vom 1. März 1886 243 000 M für das Kilometer kosten und hat in Wirklichkeit 316 000 M für das Kilometer gekostet; für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal sind in der abgelehnten Gesetzesvorlage auf der westlichen Strecke 1 147 000 M, auf der östlichen, die durch ungewöhnlich günstiges Gelände führt, 465 800 M für das Kilometer vorgesehen worden. Die Unterhaltungskosten sind beim Dortmund-Ems-Kanal auf 2820 M, beim Mittellandkanal in der westlichen Strecke auf 12 900 M, in der östlichen auf 3530 M für das Kilometer im Jahre beziffert worden. Sollen die Anlagekosten verzinst und die Unterhaltungskosten gedeckt werden, so wird der erwähnte Vorzug der Grossschifffahrt, der aus Minderausgaben für die Fahrzeuge und ihre Bemannung erwächst, mehr als aufgewogen. „Wenn die Mehrkosten durch erhöhte Schifffahrtsabgaben gedeckt werden müssten, würde man über die vortheilhafteste Grösse der Kanalschiffe bald zu anderen Anschauungen kommen.“

Tolkmitt fügt endlich noch hinzu, dass die Summe der reinen Frachtkosten und der zur Verzinsung der Anlagekosten und Deckung der Unterhaltungskosten erforderlichen Abgaben für eine gewisse Schiffsgrösse ein Kleinstes werden muss; er lässt es aber fraglich, ob diese günstigsten Schiffsgrössen und Kanalabmessungen sich für einen gegebenen Fall ermitteln lassen und ob die Kanäle dementsprechend eingerichtet werden können.

Ich finde nicht, dass Tolkmitt's Ausführungen von irgend einer Seite sachlich widerlegt worden sind.

<sup>18)</sup> In der Binnenschifffahrt lassen sich die Abgaben nicht unmittelbar von den Waareninteressenten, wie in der Seeschifffahrt, einziehen. In der Seeschifffahrt handelt es sich um längere Reisen, so dass Ein- und Ausschiffungshäfen weit auseinander liegen, dabei auch auf verhältnissmässig wenige grosse Plätze sich beschränken. Ausserdem liegen sie regelmässig an der Zollgrenze; zu Zollzwecken und statistischen Zwecken werden deshalb ohnehin die gelöschten und auch die geladenen Waarenmengen genau festgestellt und dementsprechend Geldbeträge von den Empfängern oder auch Versendern der Waaren eingezogen. In Verbindung damit lassen ohne grosse Schwierigkeiten der Erhebung und Kontrolle auch weitere Abgaben von den Waareninteressenten sich erheben. Das ist

auch der Fall auf der Unterweser, die im wesentlichen für den Seeverkehr korrigirt worden ist. Was dort in Verbindung mit der Seeschifffahrt möglich ist, lässt in der nicht so fest organisirten und nicht so leicht zu kontrollirenden Binnenschifffahrt sich regelmässig nicht durchführen. Hier ist dem Abgabenerheber regelmässig nur der Schiffer erreichbar; an ihn muss man sich stets in erster Linie halten, so mancherlei Nachtheile das auch mit sich bringt.

19) Sympher schliesst diesen Forderungen, die er in seinem Bericht über die Abgaben auf den deutschen Schifffahrtsstrassen auf dem fünften internationalen Binnenschifffahrtskongress zu Paris im Jahre 1892 aufgestellt hat, noch die folgenden Bemerkungen an:

„Eine Folge dieser doppelten Bedingung ist, dass ein ihnen entsprechender Wasserweg nöthigenfalls im Stande sein muss, Gebühren zu tragen, welche die Kosten der Unterhaltung und der Verzinsung des Anlagekapitals decken, obgleich oft diese Möglichkeit nur theoretisch nachzuweisen sein wird. Jeder Entscheidung des Baues einer neuen Schifffahrtsstrasse muss deshalb eine eingehende Prüfung ihrer wirthschaftlichen Berechtigung vorangehen. Eine derartige aufmerksame Vorprüfung ist nicht nur wünschenswerth, sondern durchaus nothwendig, um die gute Verwendung der Staatsgelder zu sichern — im Fall des Baues durch die Privatindustrie versteht sich eine derartige Prüfung von selbst im Interesse der Aktionäre — und um nicht diejenigen Wasserstrassen zu diskreditiren, welche wirklich nützlich und fähig sind, gute Dienste zu leisten.“

20) Dieser von Hatschek, Abgaben auf den Wasserstrassen (Haag, 1894) behauptete „natürliche Vorzug“ — heute ein Schlagwort aller Kanalvereine — ist früher nicht allgemein anerkannt worden. Früher glaubte man, dass künstliche Wasserstrassen auf der Grundlage finanzieller Selbsterhaltung den Eisenbahnen nicht gewachsen seien. Gerade auf diesen Umstand, den man durch die Trennung von Besitz und Betrieb der Wasserstrasse zu erklären suchte, gründete man die Forderung, die Wasserstrassen nicht mit Abgaben stark zu belasten.

Diesen Standpunkt theilte auch die preussische Regierung. Sie hat ihn in den Berathungen, die im Frühjahr 1874 unter den wasserbautechnischen Mitgliedern der Abtheilung für Bauwesen über allgemeine Grundsätze und einheitliche Bestimmungen für den Kanalbau stattgefunden haben, nach dem Protokoll wie folgt präzisirt:

„Eine direkte Rentabilität von Kanalanlagen erscheint im allgemeinen unmöglich. Während der Schifffahrtsbetrieb auf dem Kanale jedem frei steht, und sonach der Hauptvorteil desselben den einzelnen Schiffern in der angrenzenden Gegend, nicht aber dem Besitzer des Kanals zu Gute kommt, so ist die Rentabilität des Kanales nicht ohne weiteres mit der einer Eisenbahn zu vergleichen, bei welcher der Besitzer auch stets das Monopol des Betriebes ausübt.

„Ist nun zwar eine direkte Rentabilität eines Kanales alsdann denkbar, wenn dem Besitzer desselben ebenfalls das Monopol des Betriebes eingeräumt würde, so ging doch damit ein grosser Theil des eigenthümlichen Nutzens der Kanäle verloren, welcher hauptsächlich aus der ungehinderten Benutzung durch jedermann und an jeder Stelle entspringt (vergl. die Anmerkung 27).

„Wenn nun in unserer Zeit durch Rede und Schrift die direkte Rentabilität von Kanälen auch ohne Monopolisirung des Betriebes, nur unter Annahme gewisser Transportquantitäten, behauptet worden ist, so muss dies — abgesehen von kleineren, ausnahmsweise günstig belegenen Strecken — als ein Irrthum bezeichnet

werden, indem die Erfahrung für sämtliche grössere Kanäle des In- und Auslandes das Gegentheil ergibt. Ausserdem werden bei derartigen Berechnungen die Anlagekosten sehr häufig erheblich unterschätzt.“

Vergl. auch den offiziellen Artikel „Zur Frage über die Ausbildung der Wasserstrassen“ in der Deutschen Bauzeitung vom 23. Mai 1874.

Für den hier behaupteten Mangel an Rentabilität die Betriebsorganisation verantwortlich zu machen, dürfte doch zu weit gehen. Sie kann nur insofern einen Einfluss auf die Rentabilität haben, als bei einer Monopolisierung vielleicht Betriebskosten erspart werden. Ausserdem muss bei privater Betriebsorganisation noch ein privater Gewinn in Rechnung gestellt werden. Die Kanalfracht muss bei Durchführung des Gebührenprinzips nicht nur die Jahreskosten des Kanalschiffs, die Kosten der Zugkraft, die Zinsen des Baukapitals und Kosten der Unterhaltung und Verwaltung des Kanals decken, sondern auch noch einen Geschäftsgewinn der Schiffer erbringen. Man könnte deshalb vielleicht sagen, dass, wo der Eisenbahn-, nicht der Binnenschiffahrtbetrieb verstaatlicht ist, eine strikte gleichmässige Durchführung des Gebührenprinzips bei beiden in Wettbewerb mit einander stehenden Verkehrsmitteln eine Bevorzugung der Eisenbahnen bedeutet. Darüber hinaus wird man aber kaum gehen können.

Die gleiche Ansicht über die Rentabilität künstlicher Wasserstrassen, wie sie in diesen Berathungen aus der Freihandelsära deutscher Handels- und Verkehrspolitik festgestellt wurde, klingt in den Aeusserungen der preussischen Regierung noch mehrfach an. So wird z. B. in der Denkschrift über die geschäftliche Lage der preussischen Kanalprojekte vom Januar 1882 (S. 20) gesagt: „Der Weg der spekulativen Privatunternehmung erweist sich durchweg als nicht gangbar, weil auf eine Verzinsung der Anlagekosten nicht wohl gerechnet werden kann.“ Dieser Ansicht gemäss begnügte man sich mit Beiträgen der Interessenten zu den Kosten des Baus einer künstlichen Wasserstrasse, „namentlich durch Hingabe des erforderlichen Grund und Bodens“.

Langsam hat dann die Regierung günstigeren Anschauungen über die Rentabilität sich zugewandt. Alle Bedenken hat sie freilich noch nicht überwunden. So sagte z. B. Minister Miquel im Abgeordnetenhaus am 4. April 1894: „Ob es möglich ist, die Gebühren für die Benutzung unserer Wasserstrassen allgemein so zu gestalten, dass ähnlich wie bei den Eisenbahnen wenigstens mit einiger Sicherheit eine mässige Verzinsung der Anlagekosten erwartet werden kann, ist gewiss eine zweifelhafte Frage. Bei vielen Wasserstrassen, bei solchen namentlich, die wir schon besitzen, wird dies nach meiner Meinung kaum möglich sein.“ Bei neuen Wasserstrassen dagegen hält man eine Rentabilität bekanntlich nicht mehr für ausgeschlossen, wenn man auch die Vorsicht beobachtet, durch weitgehende Garantieverpflichtungen der Interessenten sich wenigstens zu einem beträchtlichen Theile gegen erhebliche Einnahmeausfälle zu sichern.

Eine solche Unterscheidung alter und neuer Wasserstrassen in Bezug auf die Rentabilität pflegen die Wasserstrasseninteressenten durch den Hinweis zu rechtfertigen, dass infolge der grösseren Abmessungen der neuen Kanäle und neuen Fahrzeuge „moderne Schifffahrt und moderne Kanäle — wie Zöpfl, Mittelländische Kanalprojekte, S. 62 z. B. sagt — sich zu den alten geradeso verhalten, wie die alten Poststrassen zu den modernen Eisenbahnen“; nicht nur das Eisenbahnwesen, sondern mindestens in gleichem Tempo sei auch die Binnenschifffahrt fortgeschritten und schreite weiter fort (a. a. O. S. 37); es sei durch die neuere Ent-

wicklung der Binnenschifffahrt eine „neue Wasserstrassenfrage“ geschaffen worden (a. a. O. S. 36, 81). Es wird daher für ein „Wasserstrassennetz für Grossschifffahrt“ plaidirt, wie Zöpfl (Eine wichtige Aufgabe des bayrischen Verkehrswesens. Nürnberg 1894 S. 92) — allerdings mit Unrecht — es für Frankreich als bestehend anzunehmen scheint. Vergl. Anmerkung 27 und den dort zitierten Artikel des Verfassers.

<sup>21)</sup> Eine solche Forderung ist oft aufgestellt worden. Sie hat z. B. auch der Finanzminister Miquel ausgesprochen, wenn er im preussischen Herrenhaus am 26. April 1894 sagte: „man wird erst eine gewisse Entwicklung der Schifffahrt auf diesen neuen Kanälen vor sich haben müssen, dann aber müssen nach Massgabe der Entwicklung der Schifffahrt allmählich die Gebühren steigen“.

Ausserdem wird man auch eine zu erwartende Verkehrssteigerung mit in Betracht ziehen, gleichsam diskontiren können. Das muss allerdings mit grosser Vorsicht geschehen, zumal da die Anlagen von begrenzter Dauerhaftigkeit sind, also innerhalb eines längeren Zeitpunkts über die Unterhaltungskosten hinaus, Ausgaben für Erneuerungsbauten erfordern.

Bei den Abgaben auf der Unterweser hat man beispielsweise eine solche erhoffte Verkehrssteigerung diskontirt. Nach dem Finanzplan begnügt man sich damit, in 65 Jahren die erstrebte Verzinsung zu erreichen. Im ersten Betriebsjahr ist man mit 500 000 *M* zufrieden, während 1 186 400 *M* zur  $3\frac{1}{2}\%$  Verzinsung des Anlagekapitals erforderlich sind. Der sich so ergebende, von Jahr zu Jahr infolge der erwarteten Verkehrszunahme sich mindernde Fehlbetrag wird alljährlich zu dem zu verzinsenden Anlagekapital hinzugerechnet. Auf diese Weise erreichen die rechnungsmässigen Einnahmen die aufzubringende Verzinsung erst im 27. Jahr. In weiteren 27 Jahren ist bei gleichmässig andauernder Verkehrssteigerung, die die Einnahmen von 500 000 *M* im ersten auf 3 060 000 *M* im 65. Arbeitsjahre erhöhen muss, die Verzinsung des Anlagekapitals für den ganzen Zeitraum erreicht. Bisher hat dieser Finanzplan innegehalten werden können. Im Jahre 1899 ist der Voranschlag von 660 000 *M* sogar um fast 15 000 *M* überschritten worden. Eine solche Ueberschreitung des Voranschlags kann man nach dem gesagten aber nicht ohne weiteres als eine Ueberschreitung des zur Verzinsung nöthigen Betrages bezeichnen, wie es z. B. in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt, 1898, S. 286 geschieht.

<sup>22)</sup> Der Standpunkt der Parteien im preussischen Abgeordnetenhaus, soweit von den jede Abgabe ablehnenden extremen Freihandelspolitikern abgesehen wird, geht vielleicht noch heute am besten aus den Anträgen hervor, die seinerzeit im Jahre 1894 bei der zweiten Berathung des Gesetzentwurfs über den Dortmund-Rheinkanal gestellt wurden. Damals brachte der Abgeordnete Bandelow — am 17. Mai 1895 — folgenden von den Konservativen und zahlreichen Freikonservativen unterschriebenen Antrag (No. 195 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses) ein, die Staatsregierung zu ersuchen:

1. bei Feststellung von Kanalgebühren auf die Deckung der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten, sowie auf eine entsprechende Verzinsung der Anlagekosten Bedacht zu nehmen und die bestehenden Kanalgebühren einer Prüfung zu unterziehen, um diesen Grundsatz, soweit solches mit den Wirtschafts- und Verkehrsverhältnissen vereinbar ist, zur Durchführung zu bringen,
2. die Einführung von Gebühren zum Ausgleich für die Kosten, welche für

die Verbesserung der natürlichen Wasserstrassen aufgewandt sind oder werden, in Erwägung zu ziehen.

Diesem Antrag stellte der zur Freisinnigen Vereinigung gehörende Abgeordnete Gothein vier Tage darauf den Antrag (No. 204 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses) entgegen, die Staatsregierung zu ersuchen:

1. bei Feststellung von Kanalgebühren auf die Deckung der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten, sowie bei den neueren den jetzigen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden künstlichen Schiffahrtsstrassen auf eine entsprechende Verzinsung der Anlagekosten, soweit dieselben für besondere der Schiffahrt dienende Einrichtungen aufgewendet sind, Bedacht zu nehmen und die bestehenden Kanalgebühren einer Prüfung zu unterziehen, um diesen Grundsatz, soweit solches mit den Wirtschafts- und Verkehrsverhältnissen vereinbar ist, zur Durchführung zu bringen;
2. von dem zu verzinsenden Anlagekapital aber den Kostenbetrag für Festlegung der Ufer und Verbesserung der Vorfluth wie überhaupt für allgemeine Flussregulierungsarbeiten, sowie schliesslich den kapitalisirten Werth der durch Kanäle oder Kanalisirungen erzielten landwirthschaftlichen Meliorationen in Abzug zu bringen;
3. bei Feststellung der Gebühren jede Wasserstrasse für sich zu behandeln.

Aus diesen beiden, allerdings später wieder zurückgezogenen Anträgen lassen sich deutlich die beiden Gruppen von Befürwortern von Binnenschiffahrtsabgaben erkennen. Auf der einen Seite stehen die grundsätzlichen Verfechter des Gebührenprinzips; sie machen keine Unterscheidungen zwischen natürlichen und künstlichen Wasserstrassen, zwischen alten und neuen Kanälen; sie wollen dasselbe finanzielle Prinzip gleichmässig überall durchgeführt sehen; sie werden aber nicht immer der Thatsache ganz gerecht, dass nicht alle Ausgaben für die Wasserstrassen im Interesse der Schiffahrt gemacht worden sind und daher auch nicht alle der Schiffahrt zur Last gelegt werden können. Die Konservativen, die im politischen Leben — wie in der Wissenschaft Schriftsteller, wie Cohn und Ulrich — den Kern dieser Gruppe bilden, haben von Jahr zu Jahr mit wachsender Bestimmtheit die finanzielle Durchführung des Gebührenprinzips auf allen Wasserstrassen gefordert. Ein Theil der Freikonservativen und auch des Zentrums unterstützt sie in dieser Forderung.

Ihnen gegenüber steht eine grosse opportunistische Gruppe von Verfechtern von Schiffahrtsabgaben. Sie haben eingesehen, dass auf grosse Neubauten im Schiffahrtsinteresse dann kaum zu rechnen ist, wenn die Möglichkeit der Verzinsung des aufzuwendenden bedeutenden Anlagekapitals von vornherein ausgeschlossen ist. Sie treten daher zu Gunsten des einen oder anderen ihnen gerade am Herzen liegenden Kanalprojekts ein für das Entgeltlichkeitsprinzip, suchen dieses aber überall dort möglichst auszuschalten, wo es sich nicht um neu zu erbauende, sondern um bereits bestehende Wasserstrassen handelt. Sie betonen deshalb auch nicht das Gemeinsame im Netz der Wasserstrassen, sondern das Unterscheidende jeder einzelnen Strecke, sie stellen natürliche und künstliche Wasserstrassen, alte und neue Kanäle einander scharf gegenüber; sie wollen meist jede Wasserstrasse als Einheit für sich behandelt haben; sie gehen in den Unterscheidungen noch weiter, indem sie oft übermässig betonen, dass nicht alle Aufwendungen für Wasserstrassen ganz oder auch nur theilweise im Schiffahrtsinteresse gemacht worden sind. Den Kern dieser opportunistischen Gruppe

bilden im politischen Leben die Nationalliberalen und die Freisinnige Vereinigung. Vergl. ausser Gothein z. B. die unten in der Anmerkung 104 mitgetheilte Aeusserung des nationalliberalen Abgeordneten Schmieding, der allerdings die Unmöglichkeit der Beschränkung des Gebührenprinzips auf neue Wasserstrassen hervorhebt. Auch hierher ist ein Theil des Zentrums zu zählen; der Abgeordnete Bachem dürfte beispielsweise hierher gehören, obwohl er es im preussischen Abgeordnetenhaus am 4. April 1894 allgemein für angebracht erklärte, „auf eine langsame, systematische Erhöhung der Kanalgebühren hinzuwirken“.

In der Litteratur bilden den Kern dieser opportunistischen Gruppe zahlreiche Schriftsteller der über ganz Deutschland verbreiteten Kanalvereine. Hauptsächlich ist in dem mit leistungsfähigen Wasserstrassen bisher wenig ausgestatteten Bayern der dortige Verein für Verzinsung des Anlagekapitals von künstlichen Wasserstrassen eingetreten. In Preussen, das mehr gute Wasserwege bereits besitzt, ist das nicht in gleichem Masse der Fall gewesen; hier haben in den Kanalvereinen die Interessenten an den bestehenden Wasserstrassen die Interessenten an den Kanalprojekten oft etwas zurückgedrängt. Je mehr die Kanalpläne jedoch in den Vordergrund geschoben wurden, umso mehr verstummte die Gegnerschaft gegen das Gebührenprinzip. „Wenn es auch manchem — wie der Berichterstatter Hatschek in der entscheidenden Sitzung vom 23. Januar 1895 im Grossen Ausschuss des Zentralvereins zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt sagte — nicht recht von Herzen ging, überhaupt eine Belastung der Wasserstrassen mit Gebühren anzuerkennen, wären doch fast alle davon überzeugt, dass ein solches Zugeständniss bei der gegenwärtigen Sachlage und speziell in Preussen nothwendig sei, um vorwärts zu kommen.“ Man einigte sich deshalb auch in der erwähnten Sitzung „mit grosser Mehrheit“ auf die folgende Resolution (Zeitschrift für Binnenschifffahrt. 1895, Heft 5):

1. Der Zentral-Verein hält es bei der Verschiedenartigkeit der Natur und des Zweckes der deutschen Wasserstrassen nicht für sachgemäss, die Gebühren auf diesen einheitlich zu regeln. Er ist vielmehr der Ansicht, dass die Frage, ob und in welcher Höhe eine Gebühr zu erheben ist, je nach den Besonderheiten des einzelnen Falles entschieden werden muss.

Für solche Kanäle, welche in Zukunft aus Staatsmitteln neu gebaut werden sollen, wird die Berechtigung, den Verkehr als gebührenpflichtig anzusehen, anerkannt. In diesen Fällen dürfen jedoch die Abgaben die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen nicht übersteigen. (Art. 54 Abs. 4 der Verfassung des Deutschen Reiches.)

Bei Bemessung der Gebühren ist zu berücksichtigen, dass die gemachten Aufwendungen nicht bloss der Schifffahrt, sondern auch der Landwirtschaft und anderen Erwerbsgebieten zu Gute kommen, sowie eine für die nationale Wehrkraft in Kriegsfällen hochwichtige Vermehrung der Transportwege schaffen.

Vorbedingung des Verlangens einer Verzinsung des Anlagekapitals für künstliche Wasserstrassen würde sein, dass die Grundlage der gesammten Wasserwirtschaft durch Schaffung eines brauchbaren Wasserrechts und Verbesserung der Zugänglichkeit der Wasserstrassen völlig reformirt werde.

2. Um Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs zu verhüten, sollen neue Tarife und Tarifänderungen nicht früher als 6 Monate nach ihrer Verkündung und möglichst nur mit dem Beginn eines neuen Kalenderjahres in Kraft treten
3. Die Erhebung der Gebühren hat nicht, wie bisher, nach der Tragfähigkeit der Schiffe, sondern nach der wirklichen Ladung zu geschehen und zwar in höchstens 2 Tarifklassen, sowohl hinsichtlich des Gewichts, wie der Gattung, auf Grund der Ladepapiere unter Kontrolle durch Ladepegel. Unzulässig ist die Erhebung des Satzes der höheren Tarifklasse für die ganze Ladung, wenn zu Gütern der niederen Klasse solche der höheren Klasse beigeladen werden.

Für leergehende Fahrzeuge ist eine nach der Grösse zu bemessende feste Gebühr anzusetzen.

4. Bei der Erhebung ist für thunlichste Vereinfachung des Verfahrens zu sorgen.

Der opportunistische Standpunkt ist aber nicht nur in Bezug auf Kanäle, sondern auch in Bezug auf natürliche Wasserstrassen eingenommen worden. Er kommt in dieser Erweiterung schon zum Ausdruck in einem Vortrag, den der Generaldirektor der „Kette“, Bellingrath, über die Revision der Elbschiffsakts am 18. Mai 1887 im Zentralverein zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt in Berlin gehalten hat. In ihm führte der Redner aus: „Ich bedaure fast, dass es zu einer vollständigen Aufhebung aller Schiffsabgaben gekommen ist. Würden dieselben nur in einer solchen Höhe erhoben, als zur Bestreitung der Verwaltung und der Strombaukosten erforderlich ist — es dürfte dafür die jährliche Summe von  $1\frac{1}{2}$  Millionen Mark, das wäre die durchschnittliche Belastung jedes Zentners mit etwa 1 Pf., genügen — so würde sich zeigen, dass dadurch die Fähigkeit des Wettbewerbes kaum fühlbar berührt würde. Selbstverständlich wäre vorauszusetzen, dass die Erhebung der Gebühren in leichtester Form geschehe, und dass der Schiffsahrt auf die Art der Verwendung ein Einfluss eingeräumt würde. Es würden bei dem Bestehen solcher Abgaben alle Widersacher zum Schweigen gebracht, welche meinen, es sei der Schiffsahrt die Billigkeit der Beförderung deshalb so leicht gemacht, weil der Ausbau und die Unterhaltung der Wasserstrassen ihr vom Staate abgenommen seien, welche uns begreiflich machen wollen, dass der Staat etwas Ausserordentliches thue, wenn er auf einen Strom, wie die Elbe, jährlich etwa eine Million verwendet . . .“ Noch schärfer tritt der opportunistische Standpunkt hervor in den Ausführungen, die Dr. Soetbeer als Vertreter der Hamburgischen Kaufmannschaft zu dieser Frage gemacht hat. Schon im Jahre 1894 hat er auf dem internationalen Binnenschiffahrtskongress im Haag u. a. in Bezug auf Abgaben auf natürlichen Wasserstrassen gesagt (Protokoll S. 201): „Ich finde vielmehr das Maximum (der zu erhebenden Abgaben) in dem Betrage, der zur vollen Verzinsung des Anlagekapitals dient, und ich halte es nicht grundsätzlich für einen Fehler oder eine Ungerechtigkeit, wenn dieses Maximum erhoben wird.“ Im Grossen Ausschuss des Zentralvereins zur Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Berlin hat Soetbeer am 27. März 1896, als dort eine Resolution gegen Abgaben auf natürlichen Wasserstrassen mit 27 gegen 10 Stimmen angenommen wurde, seinen Standpunkt noch weiter und schärfer ausgeführt, indem er z. B. sich dagegen aussprach (Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1896, Heft 7, S. 154), „dass man die

Forderung eines Entgelts für erhebliche Vortheile, die dem Schiffer auf Kosten der Allgemeinheit zugewiesen werden, als unzulänglich zurückweist“ und hervorhob: „Solange man es für richtig hält, dass aus den Einnahmen der Eisenbahnen deren Unkosten gedeckt werden, solange kann man die Anwendung desselben Grundsatzes auf die Wasserstrassen nicht als verkehrt bezeichnen.“

Auf denselben Standpunkt, der hier für die Elbe verfochten wurde, hat Bremen sich bereits im Jahre 1886 praktisch gestellt, indem es auf Grund eines Reichsgesetzes auf der Unterweser eine Abgabe einführte, um die Kosten für die grossen Korrekturenarbeiten nicht entgeltlos aufgewendet zu haben; vergl. unten die Anmerkung 99.

Dafür, wie dieser opportunistische Standpunkt den Kreis der Befürworter von Binnenschiffahrtsabgaben selbst auf natürlichen Wasserstrassen erweitert hat sei nur noch ein Beispiel angeführt. Im Jahresbericht der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin für das Jahr 1892 heisst es: „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, jedoch dürfen die zu erhebenden Gebühren unseres Erachtens nicht über diesen Betrag hinausgehen.“

In solcher Formulierung schwindet sogar die Grenzlinie zwischen den prinzipiellen und den opportunistischen Befürwortern von Binnenschiffahrtsgebühren.

<sup>23)</sup> In der Begründung des Gesetzentwurfes über den Bau neuer Schiffahrtskanäle vom März 1886 (Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1886 No. 107) sind auf Grund der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands „die reinen Neubaukosten je eines Kilometers Eisenbahn einschliesslich des Grunderwerbes, jedoch nach Abzug der auf die Beschaffung der Betriebsmittel entfallenden Kosten im Durchschnitt“ — ohne Unterscheidung der zweigleisig und eingleisig ausgeführten Bahnstrecken — berechnet, wie folgt:

auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen . .	253 000 <i>M</i>
„ „ älteren preussischen Staatsbahnstrecken . .	231 000 „
„ „ bayerischen Staatsbahnen . . . . .	189 000 „
„ „ sächsischen „ . . . . .	265 000 „
„ „ württembergischen „ . . . . .	252 000 „
„ „ badischen „ . . . . .	258 000 „

In dem dem preussischen Landtage am 23. Januar 1900 vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes, (No. 30 der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten) werden die kilometrischen Baukosten, einschliesslich der ausnahmsweise vom Staate zu übernehmenden Grunderwerbskosten (vergl. unten die Anmerkung 46), für die zweigleisige Hauptbahn von Gausalgesheim nach Münster a. Stein auf 218 700 *M* und für die Hauptbahn von Osterfeld nach Hamm, die allerdings zunächst nur eingleisig, jedoch mit Unterbau für zwei Gleise hergestellt wird, auf 244 600 *M* angegeben.

<sup>24)</sup> Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten, Berlin 1898, S. 30.

<sup>25)</sup> Selbst ein Schriftsteller, wie van der Borght, der dem Binnenschiffahrtsverkehr gegenüber im wesentlichen sich auf den Standpunkt der Kanalvereine stellt, sieht sich grundsätzlich zu derselben Stellungnahme genöthigt. Er sagt

in seinem Lehrbuch über das Verkehrswesen S. 107: „Dass nun ein Streben nach möglichst günstigem Reinertrage, das die nothwendigen Rücksichten auf die volkswirtschaftlichen Interessen nimmt, unter allen Umständen zu verwerfen sei, lässt sich nicht behaupten. List geht entschieden zu weit, wenn er in seinem Nationaltransportsysteme erklärt: „Transportanstalten des Staates . . . . sollen nie als Finanzquelle benutzt werden.“ Man kann sich vielmehr wohl vorstellen, dass die Umstände ein solches Streben nach Reinertrag rechtfertigen. Ist die Finanzlage des Staates derart, dass auch bei Besteuerung nothwendiger Bedarfsgegenstände das nöthige Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben nicht herzustellen ist, dann wäre es verkehrt, die Verkehrsleistungen ohne Gewinn zu vollziehen. War der Haushaltsetat schon seither zum Theile auf dem Gewinn der Verkehrsanstalten basirt, dann ist es überhaupt nicht leicht und auch nicht immer wünschenswerth, diese Einnahmequelle plötzlich zu verstopfen. Denn es müsste Ersatz geschaffen werden durch stärkere Anspannung der Steuerschraube, und das könnte leicht härter und ungleichmässiger auf der Bevölkerung lasten. Die Verquickung des allgemeinen Staatshaushaltsetats mit dem Etat des Verkehrswesens hat freilich grosse Bedenken. Aber wenn sie geschichtlich geworden und durch die allgemeine Finanzlage bedingt ist, so kann sie nur vorsichtig und langsam beseitigt werden.“

Van der Borght geht hierüber sogar noch hinaus, wenn er z. B. S. 112 sagt: „So lange das Verkehrsnetz nur in einzelnen Gebieten reicher entwickelt ist, würde der Uebergang zum Prinzipie der vollen Eigenkostendeckung eine empfindliche Ungerechtigkeit zum Nachtheil derjenigen Gebiete in sich schliessen, die ohnehin schon durch den Mangel guter Verkehrsmittel in ihrer Entwicklung gehemmt sind. In solchen Zeiten ist die Erzielung eines Reinertrages behufs weiteren Ausbaus des Verkehrsnetzes angezeigt.“ Van der Borght nimmt von den deutschen Wasserstrassen, obwohl sie nach den Berechnungen von Kurs (Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 2. Aufl. Bd. V S. 14) die meisten „künstlichen Charakters“ unter allen Ländern — 6271 km gegen 6120 km in Frankreich, 5413 km in den Vereinigten Staaten von Amerika, 4882 km in Grossbritannien und Irland — aufweisen, anscheinend nicht an, dass „das Verkehrsnetz schon vollständig ausgebaut und so reich verzweigt ist, dass allen Theilen des Landes die Vortheile des verbesserten Verkehrs ganz oder nahezu gleichmässig zuflüssen.“ Er spricht wenigstens S. 247 von „der noch immer vorhandenen scharfen Trennung der einzelnen Stromgebiete“ und erklärt insbesondere S. 210, es handle sich darum, „die grossen natürlichen Schiffahrtsadern des Binnenlandes durch ein weitverzweigtes Kanalnetz mit einander zu einem vollständigen Wasserstrassensystem zu verbinden“ und zwar durch Kanäle, wie den Rhein-Weser-Elbe-Kanal, den Elbe-Trave-Kanal, den Leipzig-Elbe-Kanal, den Donau-Moldau-Kanal, den Donau-Oder-Kanal u. s. f.

Es ist daher einigermaßen überraschend, wenn van der Borght S. 262 ff. trotz der von ihm aufgestellten Grundsätze, trotz seiner erwähnten Stellungnahme den Landstrassen gegenüber und trotz des seiner Ansicht nach noch nicht „vollständig ausgebauten“ deutschen Wasserstrassennetzes, für völlige Abgabefreiheit aller natürlichen Wasserstrassen sich entscheidet. Es ist das umso mehr überraschend, als er S. 112 sehr richtig sagt: „Unter normalen Verhältnissen müssen die Verkehrsanstalten selbst ihre Betriebskosten und die Verzinsung und Amortisation ihres Anlagekapitals decken können. Sinkt der Ertrag unter diese

Kostenbeträge, so ist die Aufrechterhaltung dieses Zustandes der Gesamtheit der Steuerzahler gegenüber eine harte Unbilligkeit.“

26) Es ist allerdings, wie fast bei allen wirtschaftspolitischen Massnahmen des Staates, strenge Vorsorge dafür zu treffen, dass nicht der Zustand eintritt, dass — wie Zöpfl, Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten (Berlin 1898) S. 21 sagt — „wer am meisten Lärm macht, für den wird die Verkehrsanstalt nicht zur staatlichen Finanzquelle, für andere dafür um so mehr.“ Zöpfl dürfte aber doch das Kind mit dem Bade ausschütten, wenn er an die zum mindesten in ihrer Allgemeinheit nicht unanfechtbare Behauptung, dass das bisher der Fall ist, die Frage knüpft: Wer kann da noch behaupten, dass die Verkehrsanstalten eine geeignete Steuerquelle seien?

27) Ueber die Bedeutung einer Organisation des Binnenschiffahrtbetriebes sind die Vorkämpfer der Binnenschiffahrt sehr verschiedener Ansicht. Lotz (Eisenbahntarife mit Wasserfrachten. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 89. Einleitung) erblickt in einem „Monopol oder wenigstens einer Kartellbildung in der Binnenschiffahrt“ eine grosse Gefahr. Er sieht den Hauptnutzen der gebührenfreien Flüsse darin, „dass hier wenigstens auf bestimmten Strecken eine Frachtregelung sich von selbst bildet“ (S. 43) und er meint gar: „die wirtschaftliche Funktion der Binnenschiffahrt würde sich in der That ändern, wenn einmal die freie Konkurrenz als Grundlage der Frachtbildung im Wasserstrassenverkehr schwände“. Gerade in dieser schrankenlosen Konkurrenz scheint Lotz demnach das Geheimniss der von ihm angenommenen grossen Ueberlegenheit der Wasserstrassen über die Eisenbahnen zu erblicken (vergl. die Anmerkung 20).

Sehr viel zahlreicher sind die Vertreter entgegengesetzter Ansichten. Wenn Schromm z. B. auf dem internationalen Binnenschiffahrtkongress in Wien im Jahre 1886 gesagt hat: „Wir bekennen uns rückhaltslos zu dem Grundsätze, dass die Wasserstrassen nur dann im Sinne der Anforderungen der Neuzeit leistungsfähig gemacht werden können, wenn eine stramme Betriebs-Organisation auf denselben eingeführt und streng gehandhabt wird“, so hat er damit einer weitverbreiteten Ueberzeugung Ausdruck gegeben, einer Ueberzeugung, die insbesondere wie ein rother Faden durch die hoffnungsfrohe Litteratur zur Begründung der mit üppiger Fruchtbarkeit noch immer sich mehrenden Kanalprojekte sich hindurchzieht. Gerade in den Kreisen der prinzipiellen Binnenschiffahrtfreunde sucht man die Bedeutung der Thatsache, dass die weitaus meisten bestehenden Kanäle auf der Grundlage finanzieller Selbsterhaltung der Konkurrenz der Eisenbahnen nicht gewachsen sind, zu entkräften durch den Hinweis auf den erstrebten einheitlich organisirten Grossbetrieb, der ungleich leistungsfähiger sei, als der bisher vorherrschende dezentralisirte Betrieb der Kleinschiffahrt.

Eine ähnliche Ansicht wird begrifflicherweise auch in Schifferkreisen vertreten. Wie man in ihnen die bisherige freie Konkurrenz beurtheilt, dafür sei nur ein Beispiel angeführt. In den im Juni 1894 der Oeffentlichkeit übergebenen Vorschlägen, die eine Kommission des Magdeburger Schiffervereins zur Aenderung der unwirtschaftlichen Verhältnisse in der Elbschiffahrt gemacht hat, heisst es u. a.: „Durch das zeitweilige Missverhältniss zwischen Raum und Ladung (das „namentlich bei einem längere Zeit anhaltenden hohen Wasserstande“ sich zeigt) ist zum Nachtheil der Schiffer eine scharfe Konkurrenz zu Tage getreten, welche in einer so fühlbaren Stärke, wie sie jetzt schon längere Zeit besteht, noch nie-

mals dagewesen ist, eine Konkurrenz, die zum Theil zu Wege bringt, dass der Schiffer in vielen Fällen kaum seine Betriebskosten deckt, ganz abgesehen von den Kosten der nothwendigen Reparaturen, der Amortisation und dem sonstigen Aufwande, der in den dem Schifffahrtsgeschäft eigenen Gefahren seine Begründung findet, und die Beispiele stehen nicht vereinzelt da, dass, wenn das Schiff abgewirtschaftet, oft auch sein Besitzer trotz seiner geringen Ansprüche an das Leben an den Bettelstab gebracht worden ist.“ Von der freien Konkurrenz, der Lotz eine so entscheidende Bedeutung im Wettstreit zwischen Eisenbahn und Wasserstrassen zuschreibt, wird hier behauptet, dass sie zu Frachten führe, „die, gerade herausgesagt, zum Verhungern zu viel und zum Leben zu wenig überlassen“, dass sie die Einnahmen der Schiffer auf ein Niveau herabdrücke, „das jeder Beschreibung spottet.“

Und dass es sich hier keineswegs um inhaltslose Klagen auf Gewinn erpichteter Interessenten handelt, geht schon aus den verschiedenen Versuchen hervor, die praktisch die der Binnenschifffahrt aus der schrankenlosen Konkurrenz erwachsenden Missstände zu beseitigen oder doch zu mildern suchen. In Deutschland sind insbesondere auf dem Rhein und auf der Elbe Kartellirungsbestrebungen seit einer Reihe von Jahren hervorgetreten. Aehnliche Entwicklungstendenzen zeigen sich im Auslande. So ist man in Frankreich, wo infolge des Zurücktretens der Flussschifffahrt hinter die Kanalschifffahrt der Kleinbetrieb vielleicht noch mehr als bei uns vorherrscht, bemüht gewesen, die weitgehende Zersplitterung der Kräfte durch genossenschaftliches Zusammenschliessen zu beseitigen. Fast überall aber, wo man auf Selbsthilfe ausschliesslich sich angewiesen sah, ist ein dauernder Erfolg nicht erzielt worden. Es ist daher vielfach als eine Aufgabe der Regierung bezeichnet worden, helfend und umgestaltend einzugreifen. Zuerst hat vielleicht die französische Regierung diese Aufgabe deutlich erkannt. Durch einen besonderen Gesetzentwurf erstrebte sie schon im Jahre 1890 eine Beseitigung der Organisationslosigkeit des Binnenschifffahrtbetriebes (vgl. darüber Schumacher, Das Binnenschifffahrtswesen Frankreichs und seine neueste Entwicklung im Zentralblatt der Bauverwaltung 1895 No. 8a, sowie in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1895 Heft 12). Auch in Deutschland klingt der Gedanke, dass hier eine Aufgabe des Staates vorliege, häufiger an. Den in Deutschland anders gestalteten Eisenbahnverhältnissen entsprechend, kommt er hier hauptsächlich in dem Bestreben zum Ausdruck, den Betrieb auch auf Wasserstrassen, wie auf dem Schienenwege zu verstaatlichen. Schon in den Vorlagen des Komitèes für den Elbe-Spree-Kanal ist die Anschauung geltend gemacht worden, „dass eine durchgehende, grosse Kanalverbindung die Ansprüche des modernen Verkehrs nur dann erfüllen könne, wenn eben dieser Verkehr ein schneller, regelmässiger und bezüglich der Lieferfristen durchaus zuverlässiger sei, also in der Art des Eisenbahnverkehrs nach einem bestimmten Fahrplan geordnet werde. Dies sei aber nur durchführbar, wenn die Fortbewegung der Schiffe in die Hand eines autorisirten Unternehmers gelegt werde“ (vgl. die Denkschrift über die geschäftliche Lage der preussischen Kanalprojekte vom Januar 1882 S. 19). Später hat man amtlich im Anschluss hieran die Frage erörtert, „ob es angängig sein werde, bei den neuen Kanälen die freie und unabhängige Bewegung der Schiffe durch den Leinenzug mit Menschen- oder Pferdekraften ganz auszuschliessen und für diese Fortbewegung nur die von autorisirten Unternehmern zu stellenden Kräfte, im vorliegenden Falle überwiegend die Seil- oder Ketten-Schleppschifffahrt in ge-

ordneten, nach einem bestimmten Fahrplan verkehrenden Zügen zuzulassen und damit den Verkehr auf den künstlichen Wasserstrassen in eine gewisse Uebereinstimmung mit dem Eisenbahn-Betriebe zu bringen.“ Im Etat für das Jahr 1890/91 ist sodann zur Begründung einer kleinen Forderung für Versuche über die zweckmässigste Art der Fortbewegung der grossen Elbkähne auf dem Oder-Spreekanal bemerkt worden: „Der Staatsregierung fällt die Aufgabe zu, die Entwicklung der Schifffahrt auf diesen neuen grossen Kanälen einheitlich und zweckmässig zu gestalten. Von dem Ergebniss der Versuche wird insbesondere die Entscheidung der Frage abhängig sein, ob vielleicht der Grossbetrieb durch den Staat selbst in die Hand genommen oder geeigneten Unternehmern übertragen werden soll. Für den Elbe-Trave-Kanal wird endlich in dem zwischen Preussen und Lübeck abgeschlossenen Vertrage (Ziffer VI) ein staatlicher Regiebetrieb eventuell vorgesehen, und auf dem Kaiser-Wilhelm Kanal ist der Schlepplandienst bekanntlich vom Staate organisirt worden.

Die ganze kaum angeschnittene wichtige Frage wird zur praktischen Entscheidung erst drängen, wenn die geplanten weiteren Kanalbauten ausgeführt sind und es sich darum handelt, auf ihnen einen möglichst wirksamen Schifffahrtsbetrieb ins Leben zu rufen. Die Entscheidung, die dann für die neuen Schifffahrtswege getroffen wird, wird von Bedeutung werden für das ganze geeinte Wasserstrassennetz. Möchte alsdann die von Lotz vertretene pessimistische Ansicht sich nicht bewahrheiten!

<sup>28)</sup> Adolf Wagner äussert sich in dieser Hinsicht in seiner Finanzwissenschaft Bd. I, 3. Auflage, S. 659, wie folgt:

„Kanäle sind, solange die grossen Anlagekosten, welche meistens durch Schuldaufnahme bestritten werden, nicht amortisirt sind, möglichst nach dem privatwirthschaftlichen Prinzip zu verwalten.

„Der rein gewerbliche Standpunkt einer höchstmöglichen Rente braucht dabei jedoch selbst während der Amortisationszeit nicht innegehalten zu werden, wegen der grossen Gemeinnützigkeit und hohen volkwirthschaftlichen Bedeutung billigen Transports von Massenprodukten zur Konsumtion wie zur Verwendung in der Produktion der Gewerbe und der Landwirthschaft. Es genügt, wenn aus dem Reinertrag das Kapital verzinnt und getilgt werden kann. Dies ist aber auch gewöhnlich zu verlangen und ein Gewinn darüber hinaus, der bei mässigen Tarifen erzielt wird, ist immerhin auch statthaft. Später, nach erfolgter Amortisation des Anlagekapitals, wird bei den Kanälen das Gebührenprinzip um so eher eintreten dürfen, je ausschliesslicher sie dem Massentransport dienen.“

<sup>29)</sup> Es soll hier nicht unsere Aufgabe sein, die Aufwendungen, die in Deutschland und insbesondere in Preussen für die Wasserstrassen gemacht worden sind, thatsächlich zu ermitteln und auf die vielen Streitfragen, die an die bisherigen Ermittlungsversuche sich angeschlossen haben, einzugehen. Nur um eine Vorstellung davon zu geben, um welche Summen es sich handelt, seien wenige Zahlen hier angeführt:

1. In dem Zeitraum 1881—1890 haben die deutschen Staaten nach Sympher (Abgaben auf den deutschen Wasserstrassen. Paris 1892) für die Wasserstrassen durchschnittlich jährlich 26 Millionen Mark aufgewendet, wobei die Zinsen des Anlagekapitals der künstlichen Wasserstrassen und Häfen nicht eingerechnet sind; diesen Ausgaben stellt Sympher Einnahmen von nur 2 Millionen Mark jährlich

gegenüber. Diese Angaben müssen aber für zu niedrig gehalten werden. Denn nach dem amtlichen Bericht über die Thätigkeit der preussischen Wasserbauverwaltung innerhalb der Jahre 1880—1890 sind in diesem Zeitraum allein von Preussen für die Unterhaltung und Regulirung der Flüsse 183 Millionen Mark ausgegeben worden und ausserdem sind neuerdings für die Herstellung künstlicher Wasserstrassen 184 Millionen Mark bewilligt und grösstentheils verwendet worden (vgl. Ulrich, Staffeltarif und Wasserstrassen S. 113), so dass — diese 184 Millionen Mark ebenfalls auf 10 Jahre vertheilt — eine jährliche Gesamtleistung von nahezu 37 Millionen Mark sich ergibt, der nach dem Entwurfe des Etats für das Jahr 1889/90 nur 2 600 000 Mark an Einnahmen aus Brücken-, Fähr- und Hafengeldern, Strom- und Kanalgefällen gegenüberstanden.

2. Für die Zeit von 1890 an seien nur aus dem Bericht des Finanzministers über die Finanzverwaltung Preussens vom 1. Juli 1890 bis 1. April 1897 S. 63 die folgenden Angaben mitgetheilt:

„Im ganzen sind in den Jahren 1890/91 bis 1896/97 für Wasserbauzwecke aus dem ordentlichen Unterhaltungsfonds 93 421 734 *M*, aus dem Extraordinarium des Etats 90 434 296 *M*, zusammen 183 856 030 *M* oder durchschnittlich für das Jahr rund 26 000 000 *M* verwendet worden, wobei die Kosten für Brückenbauten und für grössere Dienstgebäude der Wasserbaubeamten nicht eingerechnet sind. Ausserdem sind in diesem Zeitraum auf Grund besonderer Kreditgesetze aus Anleihemitteln verausgabt worden:

1. für die Hafengebauten der Stadt Altona . . . . .	1 080 200 <i>M</i>
2. für den Oder-Spree- und den Dortmund-Ems-Kanal . . . . .	52 683 081 „
3. als Vorausleistung Preussens für den Kaiser Wilhelm Kanal . . . . .	41 993 642 „
4. für die Verbesserung der Oder und der Spree . . . . .	22 916 956 „
5. für die Regulirung der Stromverhältnisse der Weichsel und Nogat . . . . .	19 150 563 „
6. als Beitrag Preussens zu den Kosten für die Herstellung des Elbe-Trave-Kanals . . . . .	458 380 „
zusammen . . . . .	138 282 822 <i>M</i>

oder durchschnittlich im Jahre rd. 19 750 000 *M*.

Insgesamt sind also während der Berichtsperiode für Wasserbauten 322 138 852 *M* oder durchschnittlich rund im Jahre 46 000 000 *M* verwendet worden.“

<sup>30)</sup> Vergl. Kurs, Karte der flössbaren und der schiffbaren Wasserstrassen des Deutschen Reichs, nebst tabellarischen Nachrichten über dieselben. Berlin. 1894; auch desselben Verfassers Aufsatz: Schiffahrtsstrassen im Deutschen Reich, ihre bisherige und zukünftige Entwicklung und ihre gegenwärtige wirthschaftliche und finanzielle Ausnutzung, in Conrads Jahrb. f. Nationalökonomie u. Statistik. 1895. S. 641. ff.

<sup>31)</sup> Die Behandlung als einheitliches Netz ermöglicht es erst, von der streckenweisen Anwendung des Entgeltlichkeitsprinzips abzugehen. Bringt das ganze Netz die Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie eine angemessene Verzinsung und Tilgungsquote auf, so können innerhalb des Netzes auch einzelne Verkehrsanlagen unbedenklich Platz finden, die gleichen finanziellen Anforderungen allein nicht gewachsen sind. Den Verlust auf der einen Strecke gleicht ein Gewinn auf der andern aus. Das ist der Fall bei den zu einem Netze geeinten Eisenbahnen; das

festgefügte, auf gesunden allgemeinen finanziellen Grundlagen ruhende Ganze trägt hier auch unrentirliche Einzelstrecken. Wie sehr das bei bedächtiger Ausnutzung der Gesamtentwicklung des Netzes nutzt, braucht nicht ausgeführt zu werden.

Dieselben Vortheile lassen sich für die Wasserstrassen erreichen, wenn sie in ihrer Gesammtheit, unter Anwendung der gleichen finanziellen Grundsätze, zu einem einheitlichen Netze zusammengeschlossen werden. Bis dahin wird man bei den Wasserstrassen von der streckenweisen finanziellen Behandlung, der unzweifelhaft ein Zug des Kleinlichen anhaftet, nicht abgehen können. Ist ein Ausgleich zwischen Wasserstrassen von unentwickelter oder dauernd unzureichender Leistungsfähigkeit und solchen von hochentwickeltem Verkehr nicht möglich, so kann der Staat unter der Herrschaft des Entgeltlichkeitsprinzips nie auf seine Kosten kommen und das nie schwindende Defizit mahnt natürlich stets zur Vorsicht und lähmt auf die Dauer mit Recht die Unternehmungskraft. Eine finanzielle Behandlung der Wasserstrassen als Einheit wird natürlich erleichtert, wenn die Wasserstrassen auch thatsächlich zu einem Netz verknüpft sind.

Einen ähnlichen Standpunkt hat auf dem internationalen Binnenschiffahrtskongress im Haag im Jahre 1894 Dr. Alexander Katz eingenommen; vergl. das Protokoll S. 209 f. Häufiger dagegen ist die entgegengesetzte Forderung aufgestellt worden. Insbesondere hat z. B. der Abgeordnete Gothein am 21. Mai 1894 im preussischen Abgeordnetenhaus einen Antrag (No. 204 der Drucksachen) eingebracht, der u. a. forderte, „bei Feststellung der Gebühren jede Wasserstrasse für sich zu behandeln“; vergl. oben Anmerkung 22.

<sup>32)</sup> Der ziffernmässige Nachweis für die Tilgung des Anlagekapitals eines Kanals lässt sich überall nur ausnahmsweise erbringen, wie insbesondere für einige belgische Kohlenkanäle.

<sup>33)</sup> Eine solche Forderung ist mit manchen kleinen Abweichungen im einzelnen oft gestellt worden. Beaurin-Gressier z. B., der Chef der Abtheilung für Schiffahrt im französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, hat sie in seinem für den fünften internationalen Binnenschiffahrtskongress erstatteten Bericht über Schiffahrtsgebühren aufgestellt. In diesem Bericht, in dem er sich sehr entschieden gegen „das System der Unentgeltlichkeit“ ausspricht, d. h. „das System, vermöge dessen ausschliesslich die allgemeinen oder lokalen Budgets in Anspruch genommen werden“ zu Gunsten der Wasserstrassen, erklärt er, „dass wenn eine Wasserstrasse ausser dem Privattransporte noch anderen Zwecken dient, es missbräuchlich wäre, das die Schiffahrt benutzende Publikum auch für jenen Theil der Kosten aufkommen zu lassen, der zur Förderung von Interessen dient, von welchen es nicht unmittelbar berührt wird“; er erwähnt in dieser Beziehung im einzelnen Anlagen im landwirthschaftlichen Interesse, zur Nutzbarmachung von Triebkräften, zur Entwicklung der Fischzucht, zum Schutze gegen Ueberschwemmungen, zur Landesvertheidigung.

Vergl. auch den Antrag, den der Abgeordnete Gothein am 21. Mai 1894 im preussischen Abgeordnetenhaus gestellt hat, in der Anmerkung 22.

<sup>34)</sup> Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, 1898. S. 1232.

<sup>35)</sup> Der Ausfall an Einnahmen, der der preussischen Eisenbahnverwaltung aus der unvollständigen Vergütung ihrer Leistungen durch die Reichspostverwaltung erwächst, ist für das Etatsjahr 1899 auf 26 403 600 *M* im Etat der Eisenbahn-

verwaltung für das Etatsjahr 1901 (No. 9 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses) S. 36, Anm. berechnet worden. Vgl. auch Hull, Die deutsche Reichspacketpost, Jena, 1892, S. 111—122, der, unter Berücksichtigung der verschiedenen früheren amtlichen und ausseramtlichen Berechnungsversuche, für das Betriebsjahr 1889—1890 den Werth der unentgeltlichen Eisenbahnleistungen für die Reichspost auf 29 Millionen Mark im Reichspostgebiet und 21,8 Millionen Mark in Preussen berechnet hat.

<sup>36)</sup> Ulrich erklärt es allerdings für das prinzipiell richtige, eine solche Scheidung nicht zu machen. Er sagt sogar: „wenn man da genau nachrechnen wollte, würden sich die Zahlen für die Staatswasserstrassen im Vergleich zu den Staatseisenbahnen noch viel ungünstiger stellen.“ Das dürfte aber doch schwer zu beweisen sein.

<sup>37)</sup> Ausser der Begründung, die der Wasser-Ausschuss selbst diesen Resolutionen gegeben hat, findet sich gleichsam eine weitere ausführende Begründung derselben in der Einleitung der dem preussischen Landtag am 5. Januar 1900 vorgelegten Denkschrift, betreffend die in der Zeit vom 1. April 1897 bis zum 31. März 1899 erfolgten Bauausführungen an denjenigen Wasserstrassen, über deren Regulirung dem Landtage besondere Vorlagen gemacht worden sind (No. 19 der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten).

<sup>38)</sup> Ein Beispiel im grossen für das Unheil, das nichtregulirte Ströme anrichten, bildet der Hoangho, der „Kummer China's“; vgl. Schumacher, Die chinesischen Vertragshäfen, ihre Stellung und wirtschaftliche Bedeutung in Conrads Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. 1898 und 1899.

<sup>39)</sup> Natürlich fehlt es nicht ganz an Ausnahmefällen, wo Wünsche der Landwirtschaft hervorgetreten sind. So ist es z. B. die Landwirtschaft, die den Durchstich an der Elbe bei Wartenburg gefordert hat. Meist sind derartige Forderungen aber beschränkter lokaler Art, während die der Schifffahrtsinteressenten sich natürlich meist auf die ganze schiffbare Strecke eines Flusses beziehen.

<sup>40)</sup> Es mag das allerdings bewirkt haben, dass in den amtlichen Denkschriften des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten das Schifffahrtsinteresse aus Gründen des Budgetrechts noch stärker betont worden ist, als den Thatsachen nach geboten war. Immerhin wird man nicht annehmen können, dass diese amtliche Berichterstattung dadurch zu objektiven Unrichtigkeiten verleitet worden ist.

<sup>41)</sup> Ueber die Regulirung der grösseren schiffbaren Flüsse in Preussen sind dem Landtage die folgenden Denkschriften vorgelegt worden:

1. Denkschrift vom 3. November 1879, betreffend die Regulirung der Weichsel, der Oder, der Elbe, der Weser und des Rheins, nebst den dem Etat der Bauverwaltung für 1885/86 und 1886/87 beigefügten Nachträgen, betreffend die Regulirung der Weser und die Regulirung der Weichsel im Regierungsbezirk Danzig.

2. Denkschrift vom 27. Oktober 1880, betreffend die Regulirung der Spree und Havel, der Mosel, des Pregels, nebst Deime und Alle und der Memel mit ihren Mündungsarmen Russ, Atmath und Gilge.

3. Die am 21. Januar 1882 dem Landtag vorgelegten Denkschriften, betreffend die Regulirung der Warthe, der Unstrut und Saale von Artern bis zur Einmündung in die Elbe, sowie der Ems von Greven bis Emden.

4. Denkschrift vom Dezember 1893, betreffend die für die Vollendung der planmässigen Regulirung der grösseren schiffbaren Ströme und Flüsse in Preussen erforderlichen weiteren Aufwendungen.

Ueber die auf Grund dieser Denkschriften erfolgten Bauausführungen wird dem Landtag alle zwei Jahre eine Denkschrift vorgelegt. In der am 13. Januar 1898 überreichten Denkschrift konnte bereits gesagt werden, dass die auf Grund der ersten drei Denkschriften ausgeführten Regulirungen „zum grossen Theil bereits abgeschlossen“ sind.

Das Vorherrschen des Schiffahrtsinteresses kommt in diesen Denkschriften vielleicht am deutlichsten darin zum Ausdruck, dass das Erreichen einer bestimmten Fahrwassertiefe als das Hauptziel der Regulirungsarbeiten aufgestellt zu werden pflegt. Durch die Regulirungen der 15 Jahre von 1880 bis 1895 waren insbesondere die folgenden Fahrtiefen zu gewinnen:

für den Rhein: 2 m zwischen Bingen und St. Goar, 2,5 m zwischen St. Goar und Köln, 3 m zwischen Köln und der holländischen Grenze;

für die Mosel: von 0,85 m bis 0,94 m;

für die Weser: 0,80 m von Münden bis Karlshafen, 1 m von Karlshafen bis Minden, 1,25 m von Minden bis Bremen;

für die Elbe: 0,93 m bei niedrigstem Wasserstande;

für die Warthe: 1 m bei niedrigstem Wasserstande;

für die Weichsel: 1,67 m;

für den Pregel: 1,50 m.

Der Eindruck, den das Studium der Denkschriften -- und dasselbe, wie von Preussen, gilt im wesentlichen auch von den anderen deutschen Bundesstaaten hinsichtlich schiffbarer Flüsse — hervorruft, wird noch erheblich verstärkt, wenn man gleichzeitig die Verhandlungen und Zeitschriften der Kanalvereine berücksichtigt, die — wie Ulrich (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 1898 S. 1232) mit Recht gesagt hat — „bis auf die neueste Zeit angefüllt sind mit Beschwerden und Anträgen der Schiffahrtsinteressenten auf Vertiefung und Regulirung der Ströme.“ Im einzelnen kann das an dieser Stelle nicht ausgeführt werden.

Dass die Wasserstrassen in erster Linie Verkehrsstrassen sind, ist auch jüngst bei der Erörterung der Frage, ob sie dem Landwirthschaftsministerium in Preussen unterstellt werden sollen, vielfach von den Interessenten des Handels und Verkehrs betont worden; das ist sogar der Fall in der Eingabe des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Königsberg vom 9. August 1898, obwohl gerade im Osten des Königreichs die Regulirungsarbeiten am meisten noch andere Ziele, als die des Verkehrs, verfolgt haben.

Der hier vertretene Standpunkt findet eine gewisse Bestätigung auch im Erfolge, wie ihn die Statistik ziffernmässig zum Ausdruck bringt. Es stieg nämlich in den Jahren 1875—1895 der Verkehr auf den sieben grossen Strömen Deutschlands von 1 763 000 000 tkm auf 5 920 000 000 tkm, also auf das  $3\frac{1}{2}$  fache und zwar:

	auf dem Rhein	von	882 000 000 tkm	auf	3 030 000 000 tkm
„	der Elbe	„	435 000 000	„	1 952 000 000
„	„ Oder	„	154 000 000	„	634 000 000
„	„ Weser	„	29 000 000	„	74 000 000

Vgl. Sympher, Die Zunahme der Binnenschifffahrt in Deutschland von 1875 bis 1895 (Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Jahrg. VI, Heft 9).

42) Verkehrswesen S. 234. Dagegen geht es zu weit, wenn v. Nördling, Neueres über die Wasserstrassenfrage S. 39 f., die Erwartungen solcher „Neben-vortheile“ einfach als „Schwindel“ bezeichnet. Vergl. aber das scharfe Urtheil, das der nationalliberale Abgeordnete Wallbrecht in dieser Frage am 8. März 1899 im preussischen Abgeordnetenhaus gefällt hat, unten in der Anmerkung 103.

43) Als ein Beispiel, das in vielen Hinsichten als typisch angesehen werden kann, sei hier die Regulirung der mittleren Elbe angeführt. Der Elbregulirung in Sachsen liegt ein von der Wasserbaudirektion ausgearbeiteter Plan vom Oktober 1860 zu Grunde. Als die drei Gruppen der vorzunehmenden Regulirungsarbeiten werden in ihm aufgeführt;

1. die Korrektion des Stromschlauches bis zur Höhe der mittleren, sogenannten vollschiffigen Wasserstände
2. die Ausbaggerung der im Strombett in übermässiger Weise abgelagerten Sinkstoffe, insoweit der Strom nicht selbst die Fähigkeit besitzt, sie in Bewegung zu setzen, und in unschädlicher Weise abzulagern;
3. die Sicherung der abrissigen Ufer, insoweit durch sie das Stromprofil der Verwilderung entzogen werden kann.

Als „Erfolg, der durch die ausgeführten Regulirungs- und Räumungsarbeiten erreicht worden ist“, ist für die Elbe von sachverständiger Seite hervorgehoben worden:

1. Vergrösserung der Fahrwassertiefen,
2. Abminderung der zu starken Gefälle,
3. Milderung zu scharfer Fahrwasserkrümmungen und Verbreiterung der Fahrrinne,
4. Verbesserung der Eisverhältnisse, wozu ausdrücklich bemerkt wird: „sie erhöht die Schiffbarkeit der Stromes und ist auch von Vortheil für die Uferanwohner.“

Vergl. den Aufsatz des Oberbauraths Weber über die Schiffbarkeit der Elbe in Sachsen, No. 32 der Schriften des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt.

44) Auf diesen Standpunkt hat sich auch der erwähnte Hochwasserausschuss gestellt, dem ausser der angeführten ersten Frage auch die weitere vorgelegt worden war: Welche anderweiten Massregeln können angewendet werden, um für die Zukunft der Hochwassergefahr und den Ueberschwemmungsschäden soweit wie möglich vorzubeugen?

In den im Zentralblatt der Bauverwaltung vom 2. April 1898 abgedruckten Schlusserklärungen seines Gutachtens zur Beantwortung dieser zweiten Frage, insbesondere hinsichtlich des Oderstromgebietes, sagt er:

„Bei den vorgenannten Massnahmen — zum Schutz vor Hochwassergefahren in den Quellgebieten im Gebirge — ist ein durchgreifender Erfolg wohl nur zu erzielen, wenn den zunächst beteiligten Personen, Gemeinden und Kreisen die Beschaffung der Herstellungskosten nur soweit aufgegeben wird, wie sich unmittelbare Vortheile für sie mit Sicherheit erwarten lassen. Ein erheblicher, oft der grössere Theil der Herstellungskosten wird mit Rücksicht auf den öffentlichen

Nutzen dieser Massnahmen von der Provinz und dem Staate zu übernehmen, die Unterhaltungspflicht einem leistungsfähigeren Träger zu überweisen sein.“

„Um einen planmässigen Ausbau dieser Flüsse zu ermöglichen, auch auf solchen Strecken, bei denen wegen der geringen Breite der Niederung oder aus anderen Gründen die zu erwartenden Vortheile für die zunächst Beteiligten dem Kostenaufwande nicht entsprechen, gleichwohl aber mit Rücksicht auf die Gesamtverhältnisse des Flusslaufs ein Ausbau zweckmässig ist, wird derjenige Theil der Herstellungskosten, welcher von den Anliegern nicht getragen werden kann, von der Provinz und dem Staate zu übernehmen sein. In welcher Weise die Beschaffung der Geldmittel zu erfolgen, welche Behörde die Ausführung zu bewirken hat und wie ihre Befugnisse gegenüber den bisherigen Eigenthümern der Privatflüsse geregelt werden sollen, ist durch ein Spezialgesetz für den Ausbau der nicht schiffbaren Hochwasserflüsse des Oderstromgebiets zu bestimmen.

„Durch dieses Spezialgesetz ist festzustellen, wer bei den in der bezeichneten Weise planmässig auszubauenden Hochwasserflüssen als Träger der Unterhaltungspflicht auftreten, in welchem Umfange diesem Träger die Unterhaltung aufzuerlegen und welche Befugnisse ihm gegenüber den bisherigen Eigenthümern der Privatflüsse verliehen werden sollen. Es empfiehlt sich, einen leistungsfähigen Träger der Unterhaltungslast für die bezeichneten Wasserläufe bald gesetzlich einzuführen. Die technische Aufsicht über die Unterhaltung wird den Staatsbehörden vorzubehalten sein.“

Das hierin geforderte Gesetz ist am 3. Juli 1900 erlassen worden.

<sup>45)</sup> Tolkmitt (Zeitschr. f. Binnenschifffahrt. 1898, S. 410) meint: „Im allgemeinen scheint es, dass die Nebenvortheile für einen weiteren Kreis der Anlieger und Nachbarn bei den Kanälen nicht grösser als bei den Eisenbahnen sind, so dass an beide rein theoretisch die gleichen Anforderungen gestellt werden dürfen.“

<sup>46)</sup> Vergl. Gothein, Die Einwirkung eines Rhein-Weser-Elbe-Kanals auf die wirthschaftlichen Verhältnisse Schlesiens. Jahresbericht der Handelskammer Breslau für das Jahr 1894, Anlage J.

Dieses Verfahren würde auch dem bei Eisenbahnbauten üblichen entsprechen, das aus den folgenden Bestimmungen hervorgeht, die im § 1 des neuesten vom 25. Mai 1900 datirten Gesetzes, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes enthalten sind:

„Der gesammte zum Bau der Eisenbahnen und deren Nebenanlagen nach Massgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenschädigungen für Wirthschafterschwernisse und sonstige Nachteile, in rechtsgiltiger Form zu übernehmen und sicherzustellen. . . . Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens ist . . . . Abstand zu nehmen,

wenn von den Beteiligten in den mit ihnen wegen Ausführung der Linien abzuschliessenden Verträgen die Leistung einer unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Pauschsumme in der . . . . für die einzelnen Bahnen angegebenen Höhe übernommen wird.“

Von diesen Grundsätzen weicht die Eisenbahnverwaltung nur ab, wenn besondere Gründe dazu vorliegen, insbesondere wenn eine Bahn auch oder hauptsächlich militärischen Zwecken zu dienen hat.

47) Auch van der Borcht, der sich in seinem Lehrbuch über Verkehrswesen im allgemeinen auf den Standpunkt der Schifffahrtsinteressen und ihrer Organe stellt, erkennt (S. 256) „die zahlreichen Schwierigkeiten“ an, „die sich aus der Rückwirkung der neuen Kanäle auf die Interessen der Anlieger ergeben.“

48) Zu diesen besonderen Hilfsleistungen gehören insbesondere die durch die Schleusenknechte bei der Durchfahrt durch eine Schleuse, sowie das Aufziehen einer Zugbrücke durch den Brückenwärter. Bisher wurden hierfür meist besondere Gebühren entrichtet und die betreffenden Angestellten waren auf diese Einnahmen von Fall zu Fall angewiesen. Heute ist man bestrebt, diese besonderen Gebühren abzuschaffen und die Schleusenknechte und Brückenwärter in festen Monats- oder Vierteljahrsbeträgen durch die Verwaltung zu bezahlen. Wenn dadurch der Eifer bei der Bedienung der Brücken und Schleusen nicht leidet, ist darin unzweifelhaft eine Verbesserung und Erleichterung zu erblicken.

Etwas anders ist es bei Nachtschleusungen. Bei ihnen ist es vielfach gerechtfertigt, eine besondere Zuschlagsgebühr zu erheben. Das ist allerdings dann nicht der Fall, wenn Schleusungen zur Nachtzeit nöthig werden, um den gewöhnlichen Verkehr zu bewältigen und Verkehrsstockungen zu verhüten. Da dann die Nachtschleusungen nicht nur im Interesse des Schiffers erfolgen, ist billigerweise zwischen Tag- und Nachtschleusungen in der Gebührenerhebung ein Unterschied nicht zu machen; dann sind vielmehr die Kosten, die dem Staate aus den Schleusungen zur Nachtzeit erwachsen, den durch die gewöhnliche Abgabenerhebung zu deckenden Betriebskosten hinzuzurechnen. Das ist anders, wenn die Tagesdienststunden zur Bewältigung des gewöhnlichen Verkehrs ausreichen und die beschleunigte Beförderung zur Nachtzeit im einseitigen Interesse der Verfrachter liegt. In solchen Fällen, die insbesondere bei der Beförderung leicht verderblicher Waaren, z. B. lebender Fische eintreten können, ist es geboten, ausser der gewöhnlichen Abgabe eine Zusatzabgabe für die Nachtschleusung zu erheben.

49) Vergl. z. B. Gothein auf dem sechsten internationalen Binnenschifffahrtskongress im Haag im Jahre 1894. (Protokoll S. 215.)

50) In den Vereinbarungen, die im Jahre 1886 zwischen den drei beteiligten preussischen Ministerien über die Regelung des Vorschleuserechts für Dampfschiffe getroffen worden sind, ist ausdrücklich gesagt worden: „Diese erhöhte Abgabe ist zugleich als Entschädigung für die durch die Dampfschiffahrt gesteigerten Ausgaben behufs Unterhaltung der Kanäle und der kanalisirten Wasserstrassen anzusehen. Bewirkt diese Abgabenerhöhung eine Steigerung der Einnahme über den verfassungsmässig zulässigen Betrag hinaus, so ist behufs des erforderlichen Ausgleichs zunächst eine entsprechende Herabsetzung der Abgaben von den nicht durch Dampfkraft bewegten oder geschleppten Schiffen in Aussicht zu nehmen.“

Diesem prinzipiellen allgemeinen Charakter gemäss muss die Vorschleusegebühr entrichtet werden, wenn bei der Anmeldung an der Schleusengeldhebestelle auf der Deklaration das Vorschleuserecht beansprucht wird, gleichgiltig, ob später wegen Fehlens anderer, auf die Durchschleusung wartender Fahrzeuge kein Nutzen aus dem durch Zahlung der höheren Abgabe gesicherten Vorschleuserechte entsteht. Soll das Vorschleuserecht nicht auf die Dampfschiffe beschränkt, sondern auf die Anhänge ausgedehnt werden, so ergeben sich für die Regelung einige Schwierigkeiten. Um Umgehungen zu vermeiden, müssen unter Berücksichtigung der örtlichen und sonst massgebenden Verhältnisse in jedem Einzelfalle die Voraussetzungen festgesetzt werden, unter denen das Vorschleuserecht den Anhängen zugestanden wird; dazu gehört vor allem eine Bestimmung über die Entfernung, auf welche Anhänge geschleppt sein müssen, um dieses Vorrecht zu erwerben.

51) Das Treideln, insbesondere das Treideln mit Pferden, verursacht allerdings durch die Anlage und Unterhaltung der Leinpfade und Leinpfadsbrücken besondere Kosten. Aber weit werden diese Kosten übertroffen durch die für die Uferbefestigung und die Erhaltung des Bettes. Vergl. auch unter Anmerkung 91.

52) Die Regierungen zu Potsdam und Frankfurt a. O. haben im Jahre 1844 den Vorschlag gemacht, eine als „sehr wünschenswerth“ bezeichnete Verringerung der Dimensionen der Schiffsgefässe „dadurch allmählich herbeizuführen, dass Fahrzeugen von grösseren Dimensionen als  $14\frac{1}{2}$  Fuss Breite oder 128 Fuss Länge unter gewissen Voraussetzungen vorerst die Rangfahrt bei den Schleusen entzogen werden, wogegen nach Verlauf eines Zeitraums von etwa 8–10 Jahren solchen Fahrzeugen die Benutzung der gedachten Wasserstrasse gänzlich untersagt werden soll.“ Der Vorschlag ist sehr ernstlich in Erwägung gezogen worden. Beuth, der Referent im Ministerium, sagt mit Bezug auf ihn: „Es scheint kein Bedenken zu haben, dergleichen Schiffsgefässen von grösseren, als den normalmässigen Dimensionen die beabsichtigte Ermässigung der Schiffsabgaben nicht zu theil werden zu lassen, vielmehr rücksichtlich derselben höhere Sätze festzustellen, als hinsichtlich der übrigen, jene Dimensionen nicht überschreitenden Fahrzeuge.“ Eine allgemeine Begünstigung kleiner Schiffe scheint jedoch niemals durchgeführt worden zu sein; dagegen wusste man vielfach durch polizeiliche Massregeln ein ähnliches Ergebniss zu erzielen; es geht z. B. aus einer an den Minister von der Heydt gerichteten Petition Magdeburgischer Schiffer vom 31. August 1851 hervor, dass sie die grossen von 1834 bis 1840 gebauten Oderkähne „verkleinern zu lassen angehalten wurden“.

53) Das preussische Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893 geht noch weiter, indem es bei der Regelung der Gebühren im § 7 ausdrücklich bestimmt: „Eine Berücksichtigung Unbemittelter ist nicht ausgeschlossen“; vergl. allerdings Nöll in seinem Kommentar zu diesem Gesetz S. 13.

54) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2. Auflage, Band 4. Seite 20.

55) Als ein Beispiel, allerdings ein besonders krasses Beispiel für die Schwankungen des Wasserstandes sei die Oder angeführt. Nach Berechnungen, die von der Strombauverwaltung der Oder im Jahre 1895 angestellt worden sind, hatte die Oder im Durchschnitt der 21 Jahre 1874–1894 in der Schiffsfahrtsperiode von März bis November 264,3 Schiffsahrtstage, die sich nach dem Wasserstande am Pegel zu Maltsh, wie folgt, vertheilten:

	Tage	%
0—1,38 m oder weniger als $\frac{1}{4}$ Ladung	28,0	10,6
1,39—1,67 m oder $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ Ladung . . .	31,2	11,8
1,68—1,96 m oder $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ Ladung . . .	43,5	16,5
1,97—2,24 m oder $\frac{3}{4}$ bis volle Ladung .	38,0	14,3
2,25 m und mehr oder volle Ladung	123,6	46,8
zusammen	264,3	100,0

Zu diesen Ziffern macht die Handelskammer zu Breslau in ihrem Jahresbericht für das Jahr 1895 mit Recht die Bemerkung, dass die Wasserstände an einem einzigen Pegel noch nicht ausreichend sind für die Beurtheilung, an wie vielen Tagen das Abschwimmen mit einer bestimmten Ladung möglich ist. Denn der Schiffer muss die Wahrscheinlichkeit haben, dass er den Wasserstand, den der Pegel am Tage und Orte der Abfahrt anzeigt, auch während der ganzen Fahrt bis zu seinem Ziele ununterbrochen behält. Diese Wahrscheinlichkeit wird auf der Oder dadurch sehr verringert, dass dort die Fluthwellen meist sehr kurz sind und rascher zu Thal kommen, als das Schiff, das Nachts ruhen muss, dass sie bei Niederschlägen, die auf Oberschlesien oder das Neissegebiet sich beschränken, im breiter werdenden Bett immer mehr verflachen, dass sie bei dem leicht beweglichen Untergrund der Oder oft an einzelnen Stellen erst langsam wieder verschwindende Versandungen hervorrufen; wie ausserordentlich schnell die Oderwasserstände wechseln, geht aus einer graphischen Tabelle im Jahresbericht der genannten Handelskammer für das Jahr 1894 hervor, die sie für die Zeit von 1891—1894, in der sie allerdings ungewöhnlich ungünstig waren, veranschaulicht.

<sup>56)</sup> Das dürfte nicht genügend berücksichtigt werden, wenn zu Gunsten des Bemessungsprinzips nach der Schiffstragfähigkeit — wie es vom Minister v. Miquel im preussischen Abgeordnetenhaus in einer Rede vom 4. Februar 1893 geschehen ist — geltend gemacht wird, dass die Kanäle doch nach der Grösse der Fahrzeuge gebaut würden, und dass ein Schiff eine Wasserstrassenanlage in gleichem Masse benütze oder abnütze, mag es nun voll oder nicht voll beladen sein. Auch dürfte es zweifelhaft sein, ob nicht der verschiedene Tiefgang eines Schiffes in beladenem oder unbeladenem Zustande einen Einfluss auf die Ufer und Bett schädigenden Wasserbewegungen ausübt, ganz abgesehen von einem Steckenbleiben und den daraus vielleicht erwachsenden Schwierigkeiten und Beschädigungen.

<sup>57)</sup> Früher gab es zahlreiche Fälle verschiedenster Art, wo eine Befreiung von Abgaben eintrat. Die wichtigsten Fälle werden als „ein Ausfluss der dem Souverän zustehenden Immunität von öffentlichen Lasten und Abgaben“ erachtet. So bestimmte das preussische allgemeine Landrecht (II, 15. § 104): „Alles, was zum eigenen Gebrauch des Staates transportirt wird, genießt in der Regel, wo nicht Provinzialgesetze und besondere Verfassungen ein anderes mit sich bringen, die Befreiung auch von den Privatzöllen. Die Befreiung von fiskalischen Zöllen ist Voraussetzung dieser Bestimmung.“ (Vgl. allerdings Erkenntniss des Obertribunals vom 27. April 1846, Entscheidungen, N. F. Bd. 4. S. 338). In dieser Beziehung führte der Generaldirektor der Steuern Maassen in einer Verfügung vom 5. April 1826 aus: „Die Befreiung des Landesherrn von Privat-Wegegeldern versteht sich, wie die des Fürstenguts von Privatzöllen von selbst; denn sie liegt in der Natur der Sache. Die Ausübung des Besteuerungsrechtes als eines landes-

herrlichen Reservatrechtes kann von einem Unterthan nur durch ausdrückliche oder stillschweigende Verleihung der Landesherren erworben werden. Aus einer solchen Verleihung folgt aber gar nicht, dass der Verleiher selbst sich dieser Besteuerung habe unterwerfen und darin willigen wollen, ihn wie einen Unterthan zu behandeln. Was in dieser Beziehung vom Landesherrn gilt, muss auch von dessen Dienern gelten, wenn sie in der Ausübung seines Dienstes begriffen, mithin seine Stellvertreter sind, die er also für die ihnen abgenommene Abgabe entschädigen müsste.“ Auf Grund solcher Anschauungen wurde der Kreis der Befreiungen ein sehr weiter und er wuchs noch, als für das Reich im wesentlichen dieselben Begünstigungen verlangt wurden, wie für den Landesherrn.

Demgegenüber macht sich neuerdings eine einschränkende Gegenströmung geltend. Schon wegen der Schwierigkeit der Kontrolle über die Verwendung zu Staatszwecken nahm man auf Grund einer Verfügung vom 27. Oktober 1878 an, dass es nicht die Absicht gewesen sei, „sämtlichen zu staatlichen Zwecken bestimmten Transporten die Befreiung von Schleusenabgaben zuzusichern“; man gestand die Abgabefreiheit nur noch dann zu, „wenn die Vergütung für die Fortschaffung der betreffenden Gegenstände unmittelbar aus der Staatskasse zu leisten ist, wenn also die Staatsverwaltung den Transport der Sachen verdungen hat.“ Dazu kam, dass der mit der Zeit allgemein schärfer hervorgetretene Wunsch, die Leistung eines Verwaltungszweiges in ihrer Gesamtheit rechnerisch besser erfassen zu können, hier auch zu dem Bestreben führen musste, die Zahl der Befreiungen möglichst zu vermindern. Dem Reiche sucht man dieses Vorrecht ganz zu entziehen. Abgabefrei sollen heute in Preussen im wesentlichen nur sein „Güter, einschliesslich des Flossholzes, und Fahrzeuge, welche dem Könige oder der preussischen Bauverwaltung gehören oder ausschliesslich für deren Rechnung befördert werden“.

Zu dieser Hauptgruppe von Befreiungen kommt eine zweite, die im wesentlichen in Zweckmässigkeitserwägungen wurzelt. Sie wies früher z. B. verschiedene Befreiungen von Abgaben für Leichterschiffe auf, indem man auf diese Weise den Ungerechtigkeiten, die aus der Abgabenerhebung nach der Schiffstragfähigkeit erwachsen, zu begegnen suchte. Heute ist man bestrebt, auch diese Fälle auf das nothwendigste Mass herabzudrücken. Man sucht sie möglichst darauf zu beschränken, dass „Handkähne, welche als Anhänger zu grösseren Fahrzeugen gehören und gleichzeitig mit ihnen die Hebestelle (Schleuse) durchfahren“, abgabefrei bleiben.

<sup>58)</sup> Insbesondere Deking Dura, Oberingenieur beim Waterstaat in Zwolle (Die Abgaben auf Schiffahrtsstrassen. Haag. 1894) hat eine solche Trennung auf dem sechsten internationalen Binnenschiffahrtskongress befürwortet.

<sup>59)</sup> Wegen „Unmöglichkeit der Kontrolle ohne grossen Zeitverlust“ ist schon im Jahre 1842, in dem der Wasserstand ungewöhnlich niedrig war, die Forderung der Schiffer, dass die Abgaben nach der Schiffsladung erhoben würden, zurückgewiesen worden.

<sup>60)</sup> Es fehlte bisher an einer Handhabe zur Bestrafung von Hinterziehungen von Binnenschiffahrtsabgaben; denn Polizeiverordnungen reichten dazu nicht aus, „weil nach dem Wortlaut und Sinn der einschlägigen Gesetze und nach der konstanten Judikatur Polizeiverordnungen nur zulässig sind, wo es sich um polizeilich

zu schützende öffentliche Interessen handelt, eine Voraussetzung, die bei der Erhebung von Abgaben nicht zutrifft“.

61) Das Erhebungsverfahren auf der Unterweser lehnt sich an die bremische Güterstatistik an. Diese legt den Empfängern und Versendern der Waaren die Pflicht auf, nach vorgeschriebenem Muster Güterverzeichnisse einzureichen; diese Güterverzeichnisse werden mit den von den Schiffen abzugebenden Ladungslisten verglichen und bilden so die Grundlage der Abgabenerhebung. Die Verwaltung darf Schiff und Ladung durchsuchen lassen und Einsicht in die Ladescheine und Manifeste, sowie in die Bücher der Rheder, Schiffsmakler, Korrespondenzrheder und Schiffsführer nehmen. Davon wird aber nur ausnahmsweise Gebrauch gemacht, wenn Hinterziehungen vermuthet werden, die mit hohen Strafen, die bis zum fünfzigfachen Betrage der hinterzogenen Summen ansteigen, bedroht sind. Regelmässig wird in Frachtbriefe, Ladescheine und Konnossemente keine Einsicht genommen. Eine regelmässige Kontrolle besteht deshalb garnicht. Auf sie verzichtet man in der Meinung, dass der etwaige Ausfall durch Hinterziehungen nicht ins Gewicht falle gegenüber den Unbequemlichkeiten und Kosten einer genauen Kontrolle; und man kann in Bremen darauf verzichten, weil erstens ein grosser Theil der zur Ein- und Ausfuhr kommenden Güter zu Zwecken der Zoll- und Steuerverwaltung amtlich genau überwacht wird, und weil zweitens und hauptsächlich der bremische Kaufmannsstand, der wegen der verhältnissmässig kleinen und fast geschlossenen Zahl seiner Mitglieder erfolgreich sich gegenseitig kontroliren kann, eine grosse Durchschnittsehrlichkeit besitzt und das Handeln nach Treu und Glauben stets besonders hoch gehalten hat.

62) In der Begründung des Gesetzentwurfes vom 21. November 1893 zur Abänderung des Reichsstempelsteuergesetzes (Drucksachen d. Reichst. 1893/94 No. 52) heisst es: „Für die Zahl der im Binnenschiffahrtsverkehr ausgestellten Ladescheine haben sich zuverlässige Anhaltspunkte auch nur einigermassen nicht gewinnen lassen.“

63) Schon der Artikel 18 des von Duckwitz ausgearbeiteten Entwurfes eines „deutschen Flussschiffahrtsgesetzes“ (abgedruckt in der Zeitschrift für die gesammten Staatswissenschaften 1850 S. 536 ff.) bestimmt: „Jeder Schiffer, welcher Frachtgut befördert, muss mit Frachtbriefen über sämmtliche Gegenstände seiner Ladung versehen sein.“

64) Vergl. Abschnitt C: Die finanzielle Entwicklung der französischen Wasserstrassen. S. 293 ff.

65) Vergl. Näheres bei Dufourny, Die Abgaben auf den belgischen Schiffahrtsstrassen. Haag. 1894.

66) Vergl. Clements, Zölle und Gebühren auf den Binnenwasserstrassen Grossbritanniens und Irlands. Paris. 1892, S. 4.

67) Bei einer Revision der Aiche, die im Jahre 1817 durch Nachwiegen der Ladung vorgenommen wurde, ergaben sich als Maximaldifferenz bei den einzelnen Dezimetern der Aichskala 17 Zentner, bei der gesammten Ladung von fast 2500 Zentnern nur 2 Zentner; vergl. Hermann, Sammlung der seit dem Reichsdeputationshauptschluss vom 25. Februar 1803 in Bezug auf den Rheinhandel und Schiffahrt erschienenen Gesetze u. s. w. Mainz, 1820. I. S. 179.

<sup>68)</sup> Professor Dill sagt in dieser Beziehung in seinem Bericht für den internationalen Binnenschiffahrtskongress in Frankfurt a. M. im Jahre 1888: „Die bedauerliche Zunahme schlechter Schiffsformen datirt erst aus dem Anfang der siebziger Jahre dieses Jahrhunderts; bis dahin waren die grösseren Flussschiffe allgemein Segelschiffe, während die Fahrzeuge auf kleineren Flüssen und Nebenkanälen bergwärts durch Ziehen (Traideln), durch Menschen oder Pferde befördert wurden. Der damals gegen heute weniger gute Zustand vieler Ströme bedingte, dass die Segelschiffe gute, eine ausreichende Steuerfähigkeit gewährleistende Formen hatten; im entgegengesetzten Falle hatte der Schiffsführer unter den Unannehmlichkeiten eines schlecht steuernden Schiffes zu leiden. Seit jener Zeit aber und besonders mit Einführung der Schleppschiffahrt . . . hat sich das Bestreben eingebürgert, durch immer vollere Formen die Tragfähigkeit der Schiffe zu erhöhen und die Wassertiefe und die Schleusenabmessungen aufs äusserste auszunutzen. An den Schiffbauer tritt heute fast nur noch die Aufgabe heran, Schiffe zu bauen, die eine bedeutende Tragfähigkeit besitzen und nach den noch heute gültigen alten Vermessungsvorschriften zu einer möglichst geringen Tragfähigkeit vermessen werden.“

<sup>69)</sup> Vergl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1896, Heft 10, S. 230.

<sup>70)</sup> Der Abgeordnete Gothein hat im Haus der Abgeordneten am 11. Februar 1898 gesagt: „auf dem Dortmund-Ems-Kanal ist ein alter Wunsch unserer Schiffahrt-treibenden erfüllt“.

<sup>71)</sup> Vergl. Zentralblatt für das Deutsche Reich, 1900, S. 202 ff.

<sup>72)</sup> Eine solche Verbindung von Raum- und Ladungsgebühr hat u. a. Deking Dura, der Oberingenieur beim Waterstaat in Zwolle, befürwortet, indem er im Jahre 1894 auf dem sechsten internationalen Binnenschiffahrtskongress im Haag beantragte:

„Es ist anzuempfehlen, die Abgaben in zwei Elemente zu zerlegen, nämlich in eine mässige, dem Tragfähigkeitstonnengehalt proportionale und von der Fahrtlänge unabhängige Taxe, welche von jedem Fahrzeug, gleichviel ob leer oder beladen, per Fahrt erhoben wird, und in eine der Menge der beförderten Güter proportionale, bei Zunahme der Fahrtlänge jedoch absteigende Kilometerabgabe, welche auf Grund einer Klassifizierung der Güter erhoben wird.“

Uebrigens findet sich verschiedentlich eine solche Trennung von Raum- und Ladungsgebühr bereits durchgeführt, so z. B. im Tarif vom 22. Dezember 1893 für die Hamburger Quaiegebühren.

<sup>73)</sup> Der Zentralverein zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt hat in einer an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe vom 15. November 1895 die Erhebung der Schiffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstrassen nach der Ladung befürwortet. Aehnliche Eingaben sind gleichzeitig von der Handelskammer zu Breslau, sowie von anderen Handelskammern und wirtschaftlichen Korporationen gemacht worden.

In seinem auf diese Eingaben erlassenen Bescheid vom 8. Februar 1896 wies der Minister der öffentlichen Arbeiten unter anderem darauf hin, „dass die Einführung der dortseits befürworteten Erhebungsweise einen Ausfall an dem Gesamttertrage der in Rede stehenden Schiffahrtsabgaben nicht im Gefolge haben darf, da dieser die gesetzlich zulässige und von der Staatsregierung angestrebte

Höhe noch bei weitem nicht erreicht hat.“ Dieser Hinweis, der die Hoffnung, dass mit der Reform eine Minderung der Abgabenlast sich verbinden werde, tötete, scheint hauptsächlich der Anlass gewesen zu sein, dass jetzt in den Kreisen der Schifffahrtsinteressenten Gegner einer Reform hervortreten. In der Sitzung der Schifffahrtsabgabenkommission des Grossen Ausschusses des genannten Vereins, die am 26. Juni 1896 stattfand, stand — wie es im Auszug aus dem Sitzungsbericht heisst — eine Minderheit der Versammlung, die sich namentlich aus dem Vertreter der Handelskammer Magdeburg und einigen Schifffahrtstreibenden zusammensetzte, „unter dem Druck der Besorgniss, dass die Regierung bei Ausdehnung des gedachten Prinzips (der Abgabenerhebung nach der Ladung) auf die märkischen Wasserstrassen Veranlassung nehmen würde, die Tarifsätze allgemein oder für einzelne Güter zu erhöhen, um so einem von ihr befürchteten Ausfall an den bisherigen Einnahmen vorzubeugen. Man wies darauf hin, dass die Abgabenerhebung nach der Ladung zwar im Prinzip die gerechtere Form sei — in der Praxis aber würde sie so viele Belästigungen der Schifffahrt bringen (bei jedesmaliger Ermittlung der Ladung an den verschiedenen Hebestellen), dass dadurch mehr Schaden als Nutzen entstehen könne, und die Beibehaltung der jetzigen — wenn auch manchmal ungerechten — Erhebungsart nach der Tragfähigkeit der Schiffe immer noch vorzuziehen sei.“ Diese Minderheit erklärte deshalb „jedes Rütteln an den jetzigen Tarifvorschriften“ für „gefährlich.“

Vielleicht hängt es mit der Stellungnahme dieser Minderheit zusammen, dass die genannte Schifffahrtsabgabenkommission seit jener Sitzung vom 26. Juni 1896, so viel bekannt geworden ist, nichts wieder von sich hat hören lassen, obwohl in einzelnen Punkten ein Einverständniss noch nicht erzielt worden war.

<sup>74)</sup> No. 46 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses 1896.

<sup>75)</sup> Die Ermittlung der Frachtsätze auf deutschen Wasserstrassen ist bisher recht ungenügend. Amtlich oder halbamtlich ist sie nur ausnahmsweise und meistens nur für grössere zurückliegende Zeiträume vorgenommen worden. So finden sich mannigfache Angaben über Wasserfrachten für alle Theile des Landes in dem im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten bearbeiteten „Führer auf den deutschen Schifffahrtsstrassen“ (Berlin. 1893). Eine Ergänzung erfahren diese Ziffern gewissermassen durch die entsprechenden Angaben, die in den alle zwei Jahre von demselben Ministerium herausgegebenen Denkschriften über die Bauausführungen auf preussischen Wasserstrassen sich finden.

Hierzu kommen Zusammenstellungen über die Entwicklung des Frachtenmarkts in den Jahresberichten von einzelnen Handelskammern, z. B. von Mannheim, neuerdings auch Ruhrort.

Endlich kommen einzelne Privatarbeiten in Betracht. Beachtenswerth sind z. B. die Frachttabellen, die Sympher in seiner Denkschrift über die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals (Berlin 1899), Anlage 12 giebt; auch verdient hervorgehoben zu werden eine ausführliche Tabelle über die Elbfrachten in der Zeit von 1871 bis 1890, die im „Danubius“ 1891 S. 122 f. abgedruckt worden ist.

Alle diese Angaben sind vom Standpunkt der Statistik aus aber höchst mangelhaft. Schon rein im statistischen Interesse ist daher eine Aenderung wünschenswerth. Es ist auch eine statistische Erfassung der Frachtsätze be-

reits von dem internationalen statistischen Kongress (Sektion VII) im Haag im Jahre 1869 gefordert worden. Eine gleiche Forderung hat Sytenko auf dem internationalen Binnenschiffahrtskongress in Frankfurt a. M. im Jahre 1888 in seinem Referat über die Vervollkommnung der Statistik des Binnenschiffahrtsverkehrs aufgestellt.

Wichtiger aber, als eine rückschauende Statistik, ist für das praktische Leben eine unmittelbare Veröffentlichung der gezahlten Frachtsätze. Auch sie ist Privatleuten bisher völlig frei überlassen und erfolgt keineswegs in ausreichendem Masse. In Deutschland sieht man sich verwiesen insbesondere auf die Veröffentlichungen im „Schiff“ und in der Schiffsfahrts- und Speditions-Zeitung, sowie auf die Angaben in den Tagesblättern.

Da aber die Kenntniss des Frachtenmarktes für den einzelnen Schiffer zur Erzielung guter Geschäftsabschlüsse von grosser Bedeutung ist, so ist neuerdings verschiedentlich das Bestreben hervorgetreten, die Organisationslosigkeit des Frachtenmarktes zu beseitigen. Schon zu Anfang der neunziger Jahre hat der ungarische Handelsminister verfügt, dass die Schiffsfrachten regelmässig amtlich zu erheben und im Kursblatt der Budapester Waaren- und Effektenbörse zu veröffentlichen seien. Anderswo hat sich der Gedanke, selbständige Schifferbörsen zu errichten, in den Vordergrund gedrängt. In Aussig ist um die Mitte des vorigen Jahrzehnts eine solche Schifferbörse eingerichtet worden, und neuerdings wird auch in Deutschland eine errichtet und zwar in Ruhrort, wo bisher bereits auf dem Hafendamm unter freiem Himmel täglich eine sogenannte „Schifferbörse“ etwas fragwürdiger Art stattzufinden pflegte. Die Börsenordnung, sowie die Maklerordnung für diese Schiffsfahrtsbörse in Ruhrort ist bereits am 11. März 1899 vom preussischen Handelsminister vollzogen worden; sie sind beide im Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Düsseldorf 1899, Stück 16, S. 150—155 veröffentlicht worden.

Nach diesen Verordnungen sind die Preise der Frachten und Schlepplöhne nach Schluss einer jeden Börse unter Zuziehung der amtlich angestellten Kursmakler, die der Börsenversammlung beiwohnten, von dem Börsenvorstande unter Berücksichtigung der vereinbarten Frachtmengen festzustellen.

Das die Preisfeststellung leitende Mitglied des Börsenvorstandes ist dabei befugt, von den Kursmaklern, die einer scharfen Aufsicht und Disziplin unterstehen, wahrheitsgetreue und allenfalls auf ihren Amtseid zu nehmende Auskunft darüber zu fordern, zu welchen Preisen Frachten und Schleppfahrten gefordert und angeboten, und zu welchen Preisen die Geschäfte abgeschlossen sind. Es kann in Zweifelsfällen auch verlangen, dass die Kursmakler ihm, unter Verdeckung der Namen der Kontrahenten, Einsicht in ihre Bücher gewähren. Nur für Geschäfte, die durch Vermittlung eines Kursmaklers abgeschlossen sind, kann ein Anspruch auf Berücksichtigung bei der amtlichen Feststellung des Börsenpreises erhoben werden; der Börsenvorstand kann aber auch andere Geschäfte berücksichtigen. Ueber die Verhandlungen über die Festsetzung der Preise, zu denen ausser den beteiligten Mitgliedern des Börsenvorstandes, den Kursmaklern und etwa zugezogenen Börsensekretären niemand Zutritt hat, wird ein Protokoll aufgenommen, in das Börsenbuch eingetragen und von allen Anwesenden unterzeichnet. Die festgestellten Preise der Frachten und Schlepplöhne sind sofort durch den Kurszettel des Börsenvorstandes bekannt zu machen.

Indem man auf diese Weise eine amtliche Notirung und Bekanntmachung der Frachtpreise einrichtet, hofft man es den Schiffern zu ermöglichen, gerechtere Frachtpreise zu erzielen und sich frei zu machen aus den Händen der unvereidigten sogenannten wilden Makler, die bisher die Vermittlung zwischen Schiffer und Befrachter besorgen und den Wettbewerb der Schiffer bei der Unkenntniss derselben über den jedesmaligen Stand der Frachtpreise in rücksichtsloser Weise oft ausbeuten. Da in Ruhrort die Hauptfirmen sich zur Benutzung der neuen Schifferbörse bereit erklärt und verpflichtet haben, darf gehofft werden, dass es wirklich gelingt, den Verkehr zwischen den Schiffern und verfrachtenden Firmen zu erleichtern und auf gesunde Grundlagen zu stellen.

Davon, wie diese Hoffnung sich erfüllt, wird es in erster Linie abhängen, ob der bereits erörterte Plan, weitere Schifferbörsen am Rhein, an der Elbe und an der Oder zu errichten, zur Ausführung kommt.

76) Vereinzelt kommen derartige Unterscheidungen nach der Schiffsart vor. In einem Falle in Belgien richtet sich die Tarifrung sogar nach der Anzahl der Masten; vergl. Dufourny a. O. S. 5.

77) Vergl. insbesondere Weichs-Glon, Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel. Tübingen 1894.

78) Hatschek, Abgaben auf den Wasserstrassen, Haag. 1894, S. 21, spricht sich grundsätzlich gegen eine Gebühr nach dem Waarenwerthe aus, weil sie „eine Steuer auf den Verkehr bedeutet und nicht eine blosse Gegenleistung für die Gewährung der Benutzung einer Anlage (Gebühr) darstellt.“ Dieser Argumentation dürfte kaum zuzustimmen sein. Es ist nicht einleuchtend, dass die Berücksichtigung des Waarenwerthes eine Abgabe zur Steuer macht. Nicht die Art der Bemessung noch die Form der Erhebung dürfte ein Unterscheidungsmerkmal zwischen Gebühr und Steuer bilden, sondern — wie dargelegt wurde — nur das grundsätzliche Verhältniss von Einnahme und Ausgabe und die Art der Verwendung der Einnahmen.

Uebrigens spricht sich Hatschek schliesslich nur dagegen aus, dass die Abgaben ausschliesslich nach dem Waarenwerth bemessen werden, und lässt eine „Klassifikation der Waaren“ auch seinerseits zu.

79) Eine solche Abstufung der Abgaben nach Waarenklassen ist nur ausnahmsweise nicht vorgenommen; so in der Hauptsache in Holland; vergl. Deking Dura a. O. S. 4.

80) Vergl. Abschnitt C: Die finanzielle Entwicklung der französischen Wasserstrassen. S. 362 ff.

81) Vergl. den durch das Bremische Gesetz vom 29. März 1895 festgesetzten Tarif der Schifffahrtsabgabe auf der Unterweser.

82) Diese Theorie der „Harmonie der Interessen zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen“ ist auch von van der Borght aufgegeben worden. Er erkennt in seinem Lehrbuch über das Verkehrswesen S. 233 an: „auf beiden Seiten kommen Massengüter und höherwerthige Artikel in Betracht.“ Trotzdem behauptet er wiederholt nachdrücklichst, „dass heutzutage im allgemeinen von einer wirklichen Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrswegen nicht gesprochen werden kann.“ Die Begründung dieses Satzes (S. 234–243) ist so eigenartig, dass sie schwer in Kürze sich wiedergeben lässt. Der Leser muss schon selbst der Prüfung sich unterziehen, ob sie überzeugend ist. Er dürfte zu dem Ergebniss gelangen,

dass im Grunde eine Verwechslung vorliegt zwischen der theoretischen Frage, ob ein natürliches Wettbewerbsverhältniss zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen besteht, und der praktischen Frage, ob dieses Wettbewerbsverhältniss zum massgebenden Gesichtspunkte der Verkehrspolitik gemacht werden soll, zumal wenn beide Verkehrsmittel in der Hand des Staates sich befinden. Soweit die zweite Frage verneint wird, stimmen wir van der Borgh't zu; soweit auch die erste Frage verneint wird, beschränken wir uns hier auf den einen Hinweis, dass alle Berechnungen für den geplanten Mittellandkanal sich ausschliesslich stützen „auf den jetzt vorhandenen Eisenbahngüterverkehr, welcher sich nach Erbauung des Rhein—Elbekanals diesem voraussichtlich zuwenden wird.“ (Sympher, Die wirthschaftliche Bedeutung des Rhein—Elbekanals, S. 50; vergl. auch die Begründung des Gesetzentwurfs über diesen Kanalbau, insbesondere S. 34).

In diesem Zusammenhang drängt sich noch eine Bemerkung auf. Es gehört zu den eigenartigen Widersprüchen, die sich in den Argumentationen der Interessenten finden und trotz ihrer Krassheit eine geradezu unerschöpfliche Lebenskraft zeigen, dass dieselben Leute, die vorzugsweise die Theorie der „Harmonie der Interessen zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen“ mit nie ermüdendem Wiederholungseifer vertreten, im praktischen Leben hauptsächlich darum für Kanalbauten eintreten, weil sie von dem Wettbewerb der einen oder anderen Wasserstrasse einen ihnen erwünschten Druck auf die Eisenbahngütertarife erwarten. Das liegt für den, der einigermaßen in die Verhältnisse eingedrungen ist, auf der Hand, wird aber nur selten offen ausgesprochen. Der Generalsekretär Beumer hat es jedoch beispielsweise gethan, wenn er in dem Grossen Ausschuss des Zentralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt am 11. November 1898 erklärte: „Ich halte die Erbauung der Wasserstrassen gerade aus dem Grunde für nothwendig, damit wir einen Regulator der Frachtsätze gegenüber den Eisenbahnen haben.“

<sup>83)</sup> Der Schifffahrtsabgabenkommission des Grossen Ausschusses des Zentralvereins zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt hat die Handelskammer zu Breslau am 26. Juni 1896 das folgende ausführliche Tarifschema vorgeschlagen:

### 3. Klasse. Geringwerthige Massengüter.

Abfälle aller Art, Asche, Asphaltsteine, Baumrinde, Binsen, Blei in Brocken und Mulden, Borke, Braunkohlen, Braunkohlenbrikets, Bruch Eisen, Buhnenpfähle, Cement, Cementmehl, Chamotte, Chamottmehl, Dachschieferplatten, Drainröhren, Düngemittel aller Art, Eisenschlacken, Emballagen (leere), Erden und Erze aller Art (auch China Clay, Schlemmkreide), Faschinen, Gips, Gipsmehl, Glasbrocken, Glaubersalz, Graphit, Heu und Stroh, Hölzer aller Art, Holzkohlen, Kali und Abraumsalze, Kalk, auch gem., Koks, Korbmacherruthen, Lehm, Lohe, Lumpen aller Art, Mauersteine, Melasse, Osmosewasser, Porzellanerde, Roheisen, Rohr, Salpeter (roh), Salze aller Art, Sand, Schaalbretter bis 1 m Länge, Schilf, Schwerspath, Schwefelkies, Schwefelkiesabbrände, Seegras, Soda, Steinkohlen, Steinkohlenbrikets, Steine aller Art, Theer, Torf, Thon, Trass, Ziegel, auch Mehl, Zink, Zinkstaub.

### 2. (Mittlere) Klasse. Höherwerthige Massengüter.

Alaunerde, Ammoniak, schwefels. (Superphosphat), Asphaltplatten und -kohle laut Spezialtarif II, Baumwolle, Baumwollenabfälle, Bleiglätte, Crin d'Afrique,

Bruchmetall, Dachpappe, Dextrin, Eisen und Stahl, insoweit dasselbe nach Spezialtarif II verfrachtet wird, Eisenvitriol, Erdfarben, Farbhölzer, Feld- und Gartenfrüchte, Flachs, Futtermittel aller Art; auch Kleie, Gerbstoffe aller Art, soweit nicht besonders genannt, roh und gemahlen, Getreide, Hanf, Harze, Heringe, Holzessig, Holzkalk, Holzschliff, Holzstoff, Holzwaaren, Hülsenfrüchte, Jute und Juteabfälle, Kleie (Futtermittel), Magnesit, Malz, Mineralöl, Mühlenfabrikate aller Art, Mühlsteine, Oelfrüchte, Oelkuchen und Oelsaaten aller Art, Packpapier, Pappen zur Dachpappenbereitung, Pech, Petroleum, Pottasche, Reis, Reismehl und -abfälle, Retorten aus Chamotte und Thon, Rohschwefel, Robzucker, Rüböl, Säuren aller Art, Steinnüsse, Stärke, Spiritus, Thonwaaren, Zellulose, Zementwaaren, Zichorien.

### 1. Klasse.

Alle übrigen Güter des Eisenbahnfrachtgütertarifs.

84) Für die Bildung von drei Tarifklassen haben die Interessenten im Osten, wie im Westen Preussens wiederholt sich ausgesprochen. Vergl. z. B. die Eingabe schlesischer Handelskammern und Vereine an das Staatsministerium über den Abgabentarif für die obere Oder vom 14. Dezember 1897.

Im wesentlichen dafür auch die Erklärung, die Ministerialdirektor Schultz am 12. Februar 1896 in der Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses abgegeben hat; vergl. No. 46 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses.

85) Röhl, Encyclopädie des Eisenbahnwesens. Bd. IV S. 1912.

86) Man hätte noch erheblichere Abstufungen gemacht, wenn man sich nicht gebunden gesehen hätte. Der höchste Abgabensatz auf der Unterweser musste nämlich geringer sein, als die aus der Beförderung im Leichter von Bremerhaven bis Bremen entstehenden Mehrkosten, die für hochwerthige Artikel mindestens auf 2 *M* die Tonne anzusetzen waren. Mit dem höchsten Abgabensatze durfte man daher über 1,80 *M*. nicht wohl hinausgehen. Mit dieser Grenze nach oben war zugleich — wie in der Begründung zum bremischen Gesetze vom 29. März 1895 ausgeführt wird — die Grenze nach unten gegeben; denn da es gesetzlich bestimmt war, dass die gesammte abgabepflichtige Gütermenge im Durchschnitt mit 1 *M* belastet werde, so musste darnach gestrebt werden, jedes Heruntergehen unter den Satz von 1 *M* zu Gunsten einer Waare durch eine Erhöhung über 1 *M* hinaus für eine andere Waare auszugleichen. „So ergab sich aus den angestellten Berechnungen eine untere Grenze von 0,40 *M*., die sich ohne Gefährdung des finanziellen Resultats nicht unterschreiten liess.“

87) Wenn die Interessenten sich vielfach, wie gesagt, für das Dreiklassensystem ausgesprochen haben, so ist das natürlich stets in der Hoffnung auf eine Erleichterung der Abgabenlast, niemals in der uneigennützigem Absicht, die Staatseinnahmen zu mehren, geschehen. Man wollte eine „Mittelklasse für höherwerthige Massengüter“ schaffen, die unmöglich der niedrigsten Klasse eingereiht werden konnten, aber doch vor dem Schicksal einer Einreihung in die den verdoppelten Satz aufweisende höchste Klasse bewahrt werden sollten. Das liess sich, wie ausgeführt wurde, nur auf Grund eines Ladungstarifs erreichen. Darauf ist ein Theil der Agitation gegen die Erhebung der Schiffsabgaben nach der Schiffstragfähigkeit zurückzuführen.

Vergl. die angeführte Eingabe schlesischer Handelskammern und Vereine an das Staatsministerium.

<sup>88)</sup> Die Herren Wernekinck, Gensel, Gothein und Zöpfl beantragten auf diesem Kongress u. a. (Protokoll S. 206 ff., 339):

Die Gebühr ist in der Hauptsache nach Tonnenkilometern und zwar für die wirkliche Ladung zu berechnen, unter Ermässigung der Gebühr für längere Strecken. Für die Benutzung aussergewöhnlicher künstlicher Anlagen (Hebewerke und dergl.) kann eine entsprechende besondere Gebühr erhoben werden, etwa unter Anwendung des Tarifkilometersystems. Für leere Schiffe ist eine mässige feste Gebühr zu erheben.

<sup>89)</sup> Schon durch die Kabinetsordre vom 15. November 1838 ist es dem preussischen Finanzminister gestattet worden, nicht nur für Chausseegelder, sondern „auch hinsichtlich der sonstigen Kommunikationsabgaben“ sogenannte Abonnements auszugeben. Mit der Uebertragung der Tariffestsetzungsbefugniss durch den Erlass vom 4. September 1882 dürfte diese Befugniss kaum gegenstandslos geworden sein.

Ermässigungen für regelmässige Fahrten werden auch im Ausland vielfach gewährt. So werden in Belgien die Abgaben bei regelmässigen Fahrten für Personendampfer um  $\frac{3}{4}$ , für gemischte Transporte um  $\frac{5}{8}$ , für Waarentransporte um  $\frac{1}{4}$  ermässigt. Aehnlich auch in Holland. Vergl. Deking Dura, Die Abgaben auf Schifffahrtsstrassen. Haag. 1894.

<sup>90)</sup> Im preussischen Abgeordnetenhaus hat insbesondere der Abgeordnete Gamp diese Forderung aufgestellt; vergl. namentlich seine Reden vom 19. Januar und 8. Mai 1895.

<sup>91)</sup> Wie auf den deutschen Binnenschifffahrtsstrassen die Segelschifffahrt durch die Einführung der Dampfschleppschifffahrt fast gänzlich beseitigt worden ist, so ist auch die Treidelei stark zurückgedrängt, wenn sie sich auch noch immer in zum Theil menschenunwürdigen Formen erhalten hat. Professor Dill sagt in dieser Beziehung in seinem Referat für den internationalen Binnenschifffahrtkongress in Frankfurt a. M. im Jahre 1888: „Wenn auch für den kleinen Verkehr auf kurzen, meist strömungslosen Nebenkanälen und für die Bergfahrt auf langsam fliessenden, geringes Gefälle besitzenden Strömen die Fortbewegung durch Leinenzug oder durch Schieben mit Stangen (Staken) vom Schiffe aus noch auf längere Zeit hinaus sich behaupten wird, so kann man doch für den grossen Verkehr auf den Hauptkanälen und den Strömen, nachdem die Segelschifffahrt fast ganz aufgehört hat, sagen, dass für die Bergfahrt nur noch das Schleppen durch Dampfschiffe, für die Thalfahrt das Treiben mit dem Strome, höchstens unterstützt durch Treidelei oder durch Thalsegel, das übliche Fortbewegungsmittel bildet.“ Schon aus diesem Grunde kann im Binnenschifffahrtsabgabewesen im allgemeinen keine Rücksicht auf die Treidelei, die nach Dill heute also auch gerade bei der Thalfahrt noch eine wenn auch bescheidene Rolle spielt, genommen werden, ganz abgesehen davon, dass sie oft eine so rückständige Betriebsart darstellt, dass sie eher verdient, beseitigt als erhalten zu werden.

<sup>92)</sup> Vergl. oben S. 320 ff.

<sup>93)</sup> Im Jahre 1892 hat Deking Dura auf dem internationalen Binnenschifffahrtkongress in Paris eine Staffeltarifirung der Binnenschifffahrtsabgaben

vertheidigt (vergl. Protokoll S. 276); zwei Jahre darauf ist er in Paris in seinem angeführten Tarif S. 8 und 13 von neuem dafür eingetreten. Ebenso ist die von den deutschen Kongressmitgliedern Wernekinck, Gensel, Gothein und Zöpfl beantragte Resolution für Staffeltarifung eingetreten; vergl. oben die Anmerkung 88. Auch Dufourny hat im Kongress erklärt, dass seine und der übrigen Berichterstatter Resolution eine Staffeltarifung keineswegs ausschliesse, wenn auch nicht ausdrücklich ausspreche (Protokoll S. 215). Auch eine Verbindung von Zontarif und Staffeltarif ist befürwortet worden; vergl. die Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1896, No. 9, S. 201, auch Deking Dura a. O. Es soll übrigens das Prinzip der Staffeltarifung auf einigen englischen Kanälen durchgeführt sein; vergl. Clements a. a. O. S. 4.

94) In Deutschland befindet sich bekanntlich ein Ansatz dazu im Spezialtarif III, dessen Kilometersatz bei Entfernungen bis zu 100 km 2,6 Pf. und bei Entfernungen von mehr als 100 km 2,2 Pf. beträgt; auch die meisten Ausnahmetarife haben eine Staffelung durchgeführt.

95) Vergl. vor allem Ulrich, Staffeltarife und Wasserstrassen. Berlin. 1894.

96) Ueber diesen Seeleichterverkehr heisst es in dem Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1898; „Es gewinnen die Seeleichter eine immer grössere Bedeutung; sie dehnen ihre Fahrten über die ganze Ostsee, bis nach Memel und bis an die äusserste Spitze des finnischen Meerbusens aus.“ Im Jahresbericht für das folgende Jahr heisst es u. a.: „Im Küstenverkehr hat die Leichterschifffahrt einen mächtigen Aufschwung genommen.“

Die Verfolgung dieser nach den verschiedensten Richtungen hin interessanten Entwicklung ist bisher dadurch erschwert worden, dass in der Statistik insbesondere des Reiches die Leichter als Segelschiffe aufgeführt wurden. Wie die Handelskammer in Hamburg beantragt hatte, sind zuerst in der im Jahre 1900 erschienenen Reichsstatistik über die Seeschifffahrt für das Jahr 1898 die an der Küste und über See verkehrenden Seeleichter „entsprechend ihrer zunehmenden Bedeutung“ als besondere Schiffsgattung aufgeführt worden. Nach dieser Statistik wurden am 1. Januar 1899 gezählt im Nordseegebiet 167 mit einem Nettoraumgehalt von 44 040 Registertons und im Ostseegebiet 5 mit einem Nettoraumgehalt von 916 Registertons, gegenüber zusammen 65 Schleppschiffen mit 12 595 Netto-Registertons im Jahre 1889. Seit dem Beginne des Jahres 1899 hat die Seeleichterschifffahrt in Verbindung mit dem Dortmund-Ems-Kanal einerseits, dem Kaiser-Wilhelm-Kanal andererseits einen besonderen Aufschwung genommen. Die kleinen Küstenfahrer und die Ostseerhederei hat gegen diese „überlegene Konkurrenz“ die Hilfe des Staats angerufen, insbesondere eine Mehrbelastung der Leichterschifffahrt im Kaiser-Wilhelm-Kanal beantragt.

Vergl. auch den Vortrag, den Schott über die Rhein-Seeschifffahrt und ihre Bedeutung für den deutschen Küstenverkehr im Grossen Ausschuss des Zentralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt am 13. Januar 1899 gehalten hat. (Ztf. f. Binnenschifffahrt VI. Jg. H. 5.)

97) Ulrich behauptet allerdings in einem Vortrag über Staatseisenbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirthschaftspolitik S. 16: „Es sind die Hafenanlagen an den Wasserstrassen im allgemeinen sehr kostspielig und deshalb auch verhältnissmässig weit geringer an Zahl, als die Stationen der Eisen-

bahnen, wo einfache Haltestellen ohne zu grosse Kosten auch für die Landstädte und Dörfer errichtet werden können und errichtet werden.“

<sup>98)</sup> Nach den Berechnungen von Kurs (Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 2. Aufl. Bd. V) befinden sich in dem gesammten 15 199 km langen Wasserstrassennetz des Deutschen Reiches 6271 km Wasserstrassen „künstlichen Charakters“, auf denen also eine Erhebung von Abgaben bereits heute gestattet sein würde. Von anderer Seite ist man allerdings zu anderen Rechnungsergebnissen gelangt, vergl. z. B. Suppan im „Danubius“ vom 24. Januar 1895.

<sup>99)</sup> Nur die Unterweser macht bekanntlich eine Ausnahme. Auf ihr sind auf Grund des Reichsgesetzes vom 5. April 1886, das die Möglichkeit der Kostendeckung rechtlich schuf, die mehrfach bereits erwähnten Schifffahrtsabgaben eingeführt worden; vergl. oben die Anmerkungen 18, 61 und 86. Der Gesetzentwurf hat seinerzeit im Reichstag eine von mehreren Seiten bezeugte sympathische Aufnahme gefunden und dürfte einen Fingerzeig geben, wie bei neuen grossen Regulirungsarbeiten zu verfahren ist.

<sup>100)</sup> Was die Höhe der auf den natürlichen Wasserstrassen nach dem Entgeltlichkeitsprinzip in Preussen zu erhebenden Abgaben anlangt, so hat Ministerialdirektor Schultz in der Erklärung, die er am 12. Februar 1896 in der Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses bei der Berathung des Wasserbauetats abgegeben hat (Nr. 46 der Drucksachen), darüber folgendes gesagt: „Wird aus den in den letzten Jahrzehnten aufgewandten Regulirungskosten unter Ausscheidung der Aufwendungen, welche lediglich der Landwirthschaft zugute gekommen sind, ein Anlagekapital gebildet und, wie billig, von diesem, neben den laufenden Unterhaltungs- und Verwaltungskosten, nur ein entsprechender Zinsbetrag in Ansatz gebracht, so würden sich die jährlich aufzubringenden Beträge auf gegen 6 Millionen Mark belaufen. In ihrer Aufbringung würde sich eine Verkehrsmenge zu theilen haben, welche für die sechs grossen Ströme (Rhein, Weser, Elbe, Oder, Weichsel und Memel) für das Jahr 1893 auf rund  $5\frac{1}{2}$  Milliarden Tonnenkilometer ermittelt ist. Dies ergibt eine Abgabe von 0,10 Pf. für das Tonnenkilometer, und es liegt auf der Hand, dass eine so geringfügige Belastung von der Schifffahrt unbedenklich übernommen werden kann, aber auch weder auf die Konkurrenz der Wasserstrassen mit den Eisenbahnen, noch auf die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse einen nennenswerthen Einfluss auszuüben geeignet wäre. Rücksichten solcher Art werden deshalb bei der Erörterung der Einführung von Schifffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstrassen fern bleiben müssen.“

Im Anschluss hieran sei mitgetheilt, dass Deking Dura auf dem internationalen Binnenschifffahrtskongress in Paris im Jahre 1894 eine Resolution beantragt hat, welche von der Annahme ausging, „dass eine Abgabe von 0,5 Pf. oder Centime per Tonnenkilometer nicht überschritten werden darf auf Kanälen, welche zu Transporten von Rohstoffen auf weite Entfernungen benutzt werden und welche die Konkurrenz der Eisenbahnen auszuhalten haben.“

<sup>101)</sup> Wie gross der Unterschied im Wohlstand zwischen den an den wichtigsten Wasserstrassen gelegenen Gebietstheilen Preussens und den von Wasserstrassen unvergleichlich viel weniger begünstigten ostelbischen Provinzen ist, hat Lotz (a. a. O. S. 13 ff., 51) auf Grund der Einkommens- und Vermögenssteuer, in deren Ziffern natürlich der Wohlstandsunterschied deutlich zum Ausdruck kommt,

zahlenmässig zu berechnen gesucht; er gelangt zu dem Ergebniss, dass dort im Jahre 1895/96 7 134 932 Einwohner dreimal soviel an direkten Steuern zahlen, als die 6 903 854 Einwohner von vier ostelbischen Provinzen. Nach diesen Ziffern wird man umso eher behaupten können, dass „die an den wichtigsten Wasserstrassen gelegenen“ reichen Gebietstheile Preussens in der Lage sein werden, die Ausgaben für die ihnen zu gute kommenden Wasserstrassen zu tragen; nicht wird man aus diesen Ziffern folgern können, dass bei der Behandlung der natürlichen Wasserstrassen als freies Genussgut ärmere Gegenden, auf denen ihres geringeren Wohlstandes wegen auch niedrigere Steuern schwerer lasten, als höhere auf reicheren Gegenden, mit ihren Steuern beitragen müssen zur Herstellung und Unterhaltung von Wasserstrassen, von denen sie zum mindesten keinen Nutzen haben. Lotz verschiebt den Streitpunkt, wenn er ganz allgemein fragt: „Sind es die Steuergroschen der ostelbischen Landwirthe, mit denen die Strombauten bezahlt werden?“

<sup>102)</sup> Vergl. allerdings die Anmerkung 31.

<sup>103)</sup> Das ist keineswegs nur von agrarischer Seite behauptet worden. Das hatte z. B. auch der nationalliberale Abgeordnete Wallbrecht im Auge, wenn er am 8. März 1899 im preussischen Abgeordnetenhaus sagte: „Es ist allerdings auch das Gute entstanden, dass durch die Regulirung die Hochwassergefahren theilweise beseitigt sind; aber das muss man sagen, dass die Landwirthschaft von diesen Regulirungsarbeiten am Rhein sonst eigentlich keinen Nutzen, sondern grosse Nachtheile hat.“

<sup>104)</sup> Dass die finanzielle Behandlung grosser neuer Wasserstrassen einen Einfluss auf die finanzielle Behandlung der alten Wasserstrassen haben wird und muss, hat auch der nationalliberale Abgeordnete Schmieding anerkannt, wenn er im preussischen Abgeordnetenhaus am 21. April 1894 mit Recht sagte: „Wer die Ermässigung der Eisenbahntarife will und wer für den energischen weiteren Ausbau gerade der Wasserstrassen eintritt, der kann meines Erachtens nicht verlangen, dass für diesen Bau die Staatskapitalien à fonds perdu hergegeben werden sollen; das würde der Weiterentwicklung der Wasserstrassen äusserst schädlich sein. Wenn aber die Staatsregierung in eine Prüfung dieser Frage eintritt, dann, glaube ich, dürfte sie sich allerdings nicht darauf beschränken, zu sagen: wie haben sich in Zukunft die neu zu erbauenden Kanäle zu verzinsen? nein, dann wird meines Dafürhaltens im Zusammenhang damit auch die generelle Frage geprüft werden müssen für die bereits erbauten Wasserstrassen, damit mit gleichem Masse gemessen wird, und damit die Zukunft nicht auf Kosten der Gegenwart und Vergangenheit Schaden leidet.“

Dasselbe, was hier hinsichtlich der Frage der Erhebung von Kanalabgaben gesagt ist, trifft auch zu hinsichtlich der Frage der Wiedereinführung von Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen.

Vergl. auch oben die Anmerkung 22.

<sup>105)</sup> Eine solche einheitliche Gestaltung des Binnenschiffahrtsabgabenwesens besteht meines Wissens nur in Belgien, das man nicht mit Unrecht „das Land der Industrie und des Ausfuhrhandels“ genannt hat. Lange Zeit galt sie als gänzlich unausführbar. „Man hat davon gesprochen — sagte einer der beliebtesten Redner im belgischen Abgeordnetenhaus im Jahre 1859 — als von einer Sache, die ausserordentlich gut, ausserordentlich nützlich und ausserordentlich wünschens-

werth sein würde. Nun denjenigen, die sich in diesem Sinne geäußert haben, antworte ich, dass sie eine Utopie anpreisen, dass die Gleichförmigkeit der Abgaben auf Kanälen und Flüssen ganz unmöglich ist und dass dieser erträumte Zustand sich nie verwirklichen wird.“ Durch einen Kronbefehl vom 1. Juni 1886 ist er verwirklicht worden; „auf sämtlichen staatlichen Wasserstrassen Belgiens“ — nur soweit die Seeschifffahrt in Betracht kommt, ist eine Ausnahme gemacht worden — ist ein einheitlicher Abgabentarif eingeführt worden, der überall dieselben Grundsätze zur Anwendung bringt und nur in der Höhe der Abgabensätze Verschiedenheiten aufweist. Vergl. Dufourny a. O. S. 2.

In einem Lande, das ungleich grösser ist, als Belgien, stellen sich einer solchen Reform natürlich grössere Schwierigkeiten entgegen; warum sie aber unüberwindbar sein sollten, ist nicht einzusehen.

<sup>106)</sup> In der mehrfach angeführten Erklärung des Ministerialdirektors Schultz vom 12. Februar 1896 in der Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses heisst es in dieser Hinsicht: „So erwünscht es sowohl vom Standpunkt einer ausgleichenden Gerechtigkeit als im Interesse der leichteren Flüssigmachung der Mittel für die weitere Verbesserung unserer grossen Ströme an sich wäre, für diese das Prinzip der finanziellen Selbsterhaltung zur Durchführung zu bringen, so gross sind die Schwierigkeiten formeller und materieller Art, welche sich einer solchen Massregel entgegenstellen. In formeller Hinsicht kommen neben der Verbotsvorschrift des Art. 54 der Reichsverfassung insbesondere die völkerrechtlichen Verträge mit den Niederlanden und Oesterreich in Betracht, welche die Erhebung eigentlicher Schifffahrtsabgaben auf dem Rheine und auf der Elbe ausschliessen und nur durch ein neues Uebereinkommen mit den betreffenden Staaten wieder gelöst werden können. In materieller Hinsicht wird die Frage einer zweckmässigen Einrichtung des Erhebungsdienstes schwer zu lösen sein, sofern die Erhebungskosten in einem angemessenen Verhältniss zu den Einkünften gehalten und zu weit gehende Belästigungen der Schifffahrt vermieden werden sollen.“

<sup>107)</sup> a. a. O. S. 17.

<sup>108)</sup> Welche Bedeutung für die Handelspolitik den Eisenbahntarifen heute von einigen Fachleuten beigemessen wird, geht z. B. aus einem Aufsatz über die Beziehungen zwischen Eisenbahntarifen und Handelsverträgen hervor, den der Sekretär der Kaiser Ferdinands Nordbahn, Dr. Riesenfeld, in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen jüngst (Nr. 1 vom 2. Januar 1901) veröffentlicht hat. Der Verfasser führt unter anderem aus: „Die wirthschaftlichen Gruppen, die sich beim heutigen Stande der Dinge gefährdet fühlen, werden . . . gut daran thun, weniger idealen Vertragsformeln nachzusinnen, als klarzulegen, was im besonderen für sie zu geschehen hätte, oder, mit anderen Worten, für das staatliche Eingreifen Vorarbeiten solcher Art zu leisten, wie sie soeben in grossartiger Weise für die Erneuerung der Zolltarife zu Stande kamen. Vielleicht wird man dann zu Eisenbahntarifverträgen gelangen, welche unseren sorgfältig aufgebauten und reichgegliederten Zolltarifverträgen ähnlich sind. Von den Handelspolitikern würde dies wohl schon deswegen begrüsst werden, weil ihnen hierdurch die Möglichkeit geboten wäre, Zugeständnisse auf dem einen Gebiete mit solchen auf dem zweiten auszutauschen.“

Der Verfasser knüpft an solche Eisenbahntarifverträge vielerlei Hoffnungen, auch finanzieller Art. Ja, er meint sogar: „wenn man erwägt, dass dies im grossen

und ganzen für alle Staaten des europäischen Festlandes zutrifft, kann man in internationalen Eisenbahntarifverträgen vielleicht sogar das vielgesuchte Mittel — ein geeigneteres als den Traum eines Zollvereins — erblicken, welches dazu führen könnte, diese Staaten gegenüber England und Nordamerika, Ländern mit unbeschränktem Privatbahnsystem, wirtschaftlich enger an einander zu schliessen.“

Wird dieses traumhafte Ziel, das dem Verfasser vorschwebt, auch nicht leicht erreicht werden, so ist es doch unzweifelhaft, dass Eisenbahntarifbestimmungen in den Handelsverträgen der Zukunft einen breiteren Raum werden einnehmen müssen, als es bereits in den bestehenden Handelsverträgen der Fall ist.

<sup>169)</sup> Es ist mehrfach der Versuch gemacht worden, zu berechnen, welchen Antheil die Einfuhr und die Ausfuhr am deutschen Wasserstrassenverkehr haben. Ulrich (Staatseisenbahnen u. s. w. S. 30 ff.) sucht in ausführlichen Tabellen, in denen er die Ergebnisse der Einfuhrstatistik denen der Binnenschiffahrtsstatistik gegenüberstellt, nachzuweisen, „dass die Einfuhr der ausländischen Produkte der Land- und Forstwirtschaft fast ausschliesslich auf den Wasserstrassen erfolgt (und ebenso mancher anderer Güter, z. B. des Roheisens), dass dagegen die Ausfuhr dieser Artikel . . . zum bei weitem grössten Theil auf den Eisenbahnen erfolgt und der Antheil der Wasserstrassen an der Ausfuhr nur unbedeutend ist.“

Unabhängig hiervon sucht Böhme in seiner Schrift „Ueber die Tarifrung land- und forstwirtschaftlicher Produkte auf Eisenbahnen und Wasserstrassen im Deutschen Reich mit besonderer Rücksicht auf die Einfuhr ausländischer Produkte“ (Königsberg, 1898) denselben Nachweis zu führen, indem er für die drei Jahre 1894—1896 die nach der Verkehrsstatistik auf den Eisenbahnen Deutschlands eingeführten Mengen landwirtschaftlicher Erzeugnisse mit den überhaupt aus dem Zollaussland eingeführten Mengen derselben Erzeugnisse vergleicht. Er gelangt in diesen kaum anfechtbaren Berechnungen zu dem Ergebnis: „Von allen Getreidearten zusammen . . . sind im Durchschnitt der drei Jahre nur 20,6%, nämlich von 14 829 000 t nur 3 050 000 t auf der Eisenbahn zur Einfuhr gelangt. Für die einzelnen Getreidearten ergeben sich dabei folgende Prozentsätze: für Weizen 12,6%, Roggen 9,6%, Hafer 17,6%, Gerste 29,1%, Mais 47,4%, Lein- und Oel-samen 18,1%, verschiedene andere Sämereien 14,2%; Mehl wurde zu 60,6%, Holz zu 21,3% und Obst zu 75,3% auf dem Schienenwege eingeführt.“

Diese Berechnungen werden durch die komplizirten Rechnungsversuche, die Kurs in seinen Aufsätzen „Ueber den Antheil der deutschen Binnenwasserstrassen an dem Seehandel der deutschen Häfen“ (Zeitschrift für Binnenschiffahrt. 1898 S. 164 ff., 218 ff., 261ff.) angestellt hat, nicht entkräftet. Denn erstens sind diese Berechnungen nicht in jeder Beziehung unanfechtbar. Es sei nur darauf verwiesen, dass Ulrich in seinem Aufsatz „Staatseisenbahnen und Staatswasserstrassen“ (in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1898 S. 1233) die von Kurs am meisten hervorgehobene und thatsächlich weitaus wichtigste Folgerung aus diesen Berechnungen als unhaltbar zu erweisen sucht und dass Kurs in einem Artikel mit gleicher Ueberschrift (a. O. S. 1329) den entscheidenden Haupteinwand als „berechtigt“ anerkennt, wenn auch natürlich mit einigen Einschränkungen. Es braucht aber in die schwierige Prüfung der mühsamen Berechnungen von Kurs hier nicht eingetreten zu werden. Es genügen hier vollständig die Zugeständnisse, die Kurs selbst kurz darauf gemacht hat. In seinem Aufsatz „Die Abgabefreiheit der deutschen Ströme und die deutsche Landwirth-

schaft (in *Conrads Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik* 1899 S. 193 bis 229) giebt Kurs selbst zu:

1. „dass Donau, Rhein und Ems mehr land- (die Ems forst-) wirtschaftliche Produkte in das Deutsche Reich bringen, als sie aus ihm fortschaffen“ (S. 194).

2. dass „die Elbe auf der vorbezeichneten deutschen Strecke (d. h. zwischen Harburg und Hamburg-Zollgrenze einerseits und der deutsch-österreichischen Grenze andererseits) ihre billigen Transporte mehr zu Gunsten der Produkte des Auslandes als derjenigen des Deutschen Reichs leistet“. (Es werden nach Kurs gefahren 1 398 845 000 tkm ausländische und 392 791 000 tkm inländische Erzeugnisse.) (S. 221.)

3. dass die deutsche Forstwirtschaft durch die Abgabefreiheit der deutschen Ströme geschädigt wird, weshalb er sie auch aus seiner Betrachtung ausscheidet. (S. 194.)

Da der Verfasser für seine Hauptberechnungen auch noch von der Weser absieht (S. 199), so bleiben nur übrig Memel, Pregel, masurische Wasserstrassen mit Pissek, Weichsel und Oder mit Warthe, und auch für sie wird der wichtigste Handelsartikel, das Holz, ausgeschieden. Mag auch in dieser Beschränkung der Beweis erbracht werden, dass die deutsche Flussschiffahrt nicht mehr der Einfuhr als der Ausfuhr dient, das beweist gar nichts für das ganze grosse Wasserstrassennetz Deutschlands.

Wenn aber heute im Verkehr der deutschen Ströme die Einfuhr eine solche Rolle spielt, so ist damit auch im wesentlichen der Beweis bereits erbracht, dass der Einfuhr der Haupttheil zukommt bei der Steigerung des Güterverkehrs auf den deutschen Binnenwasserstrassen, die nach Symphers Berechnungen in den zwanzig Jahren 1875—1895 159 % — von 2 900 000 000 tkm auf 7 500 000 000 tkm — betragen hat. Das findet eine Bestätigung z. B. in der Denkschrift von Arnecke: „Der Niederrhein als Ein- und Ausfuhrstrasse Rheinland-Westfalens“ (2. Jahresbericht der Handelskammer zu Ruhrort, I. Theil. 1900 S. 41 ff.). Der Verfasser bezeichnet S. 73 selbst als Ergebniss seiner Untersuchungen, dass in der Ausfuhr die Eisenbahn, in der Einfuhr die Binnenschiffahrt erfolgreicher gewesen sei, soweit ein Wettbewerb beider Verkehrsmittel bestanden habe.

110) Lotz allerdings begrüsst diesen Widerspruch. Er meint (Eisenbahntarife und Wasserfrachten. Einleitung S. XLI): „Wenn man ein Paradoxon nicht scheut, kann man sagen: dem Umstand, dass durch die Rheinschiffahrt die Getreidetarifpolitik der deutschen Eisenbahnen durchkreuzt werde, hat das kombinierte System des Zoll- und Eisenbahntarifschutzes zu danken, dass es im übrigen Deutschland fortbestehen konnte“.

Auf einen anderen Standpunkt stellt sich Zöpfl, der Leiter des Bayrischen Kanalvereins. Er schreibt in seiner Schrift: „Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten“ (Berlin. 1898) S. 45: „Einer besonderen Berücksichtigung der verschiedenen wirtschaftspolitischen Bedürfnisse des Staates, insbesondere auch handelspolitischer Natur in Konkurrenz mit der Volkswirtschaft des Auslandes, steht dagegen gar nichts im Wege bei der Feststellung der Gebühren, wo solche überhaupt zulässig sind. Selbst bei Kanälen habe ich schon an anderer Stelle — in meinem Aufsatz über die Eisenbahntarifpolitik in der Beilage zur Allgemeinen Zeitung, 1897 — die Möglichkeit offen gelassen, der nationalen Handelspolitik auch in der Gebührenaufstellung zu dienen. Nimmermehr aber kann ich es billigen,

dass man aus handelspolitischen Gründen, wie Ulrich will, auf den natürlichen Wasserstrassen Gebühren neu einführt“.

111) Diesen Gedankengang sucht man auf Seiten der Schifffahrtsinteressenten mit Vorliebe als unsinnig hinzustellen. Auch van der Borgh, der, wie Zöpfl (a. O. S. 13) richtig sagt, „in seinem Werke überhaupt den Einfluss der früheren praktischen wirthschaftlichen Thätigkeit erkennen lässt“, führt (a. O. S. 264) aus: „Dass die Wasserstrassen wegen der freien Befahrung die Schutzzollpolitik in ihren Wirkungen beeinträchtigt haben, ist wohl kaum im Ernste zu behaupten. Der Zoll als solcher ist ja nicht gespart worden. Umsonst sind die ausländischen Waaren auch nicht befördert worden. Soll man etwa so hohe Wasserstrassengebühren erheben, dass die Wasserfracht der Eisenbahnfracht gleich steht“ u. s. w.

Diesen Ausführungen, von denen man kaum wird behaupten können, dass sie den Kern der Frage treffen und geeignet sind, den vorstehenden Gedankengang als unrichtig und nicht ernst zu nehmen zu erweisen, sei nur eine Aeusserung gegenübergestellt und zwar die eines der Hauptvorkämpfer der Binnenschifffahrt in Oesterreich. Schromm hat auf dem internationalen Binnenschifffahrtskongress in Paris im Jahre 1892 in einem Vortrag über die „gegenseitigen Beziehungen der Wasserstrassen und Eisenbahnen in der Transportindustrie“ u. a. gesagt: „Auf einen wichtigen Umstand, der bisher noch nirgends betont wurde, muss ich jedoch hinweisen, weil ich den Flüssen, welche internationalen Charakter, wie z. B. Donau, Elbe, Rhein u. s. w. besitzen, eine enorm wichtige Rolle im Verkehrsleben beimesse. Die Zugänglichkeit der Schiffe aller Uferstaaten ermöglicht, die drückenden Fesseln, welche die Schutzzölle dem Verkehre zwischen den einzelnen Ländern zeitweise auferlegen, durch entsprechend billige direkte Transporttarife zum Theil zu lindern. Diese Möglichkeit ist den Eisenbahnen, welche ihre Waaren an der Landgrenze einer andern Transportanstalt übergeben müssen, nicht eigen.“

112) Insbesondere können auch lokale Gründe von der wirklichen Benutzung dieser Waffe abhalten. So kommt beim unteren Rhein z. B. der Gesichtspunkt in Betracht, dass eine Einführung von Schifffahrtsabgaben auf dem Rhein den holländischen Eisenbahnen in ihrem Wettkampf mit der Flussschifffahrt zu gute kommt.

113) Da die Abgaben auf der regulirten Unterweser — wie wir sahen (vergl. die Anmerkung 18) — nicht von den Schifffahrern, sondern unmittelbar von den Empfängern und Versendern der Waaren erhoben werden, liess sich bei ihnen eine verschiedene Belastung der Berg- und Thalfahrt in mehreren Fällen erfolgreich durchführen; sie ist meist zu Ungunsten der Bergfahrt erfolgt, im wesentlichen jedoch für Artikel, die für die Einfuhr keine grosse Bedeutung haben.

C.

**Die finanzielle Entwicklung  
der französischen Wasserstrassen.**

Frankreich hat vor Deutschland den Vortheil einer langen, vielgestaltigen Küstenlinie, die ihm nach drei Seiten hin den Zugang zur grössten Handelsstrasse der Gegenwart, zum Meer, ermöglicht, es am Verkehrsleben sowohl des Atlantischen Ozeans, als auch des Mittelmeeres unmittelbar theilnehmen lässt. Der reicheren Küstenentwicklung entspricht auch ein Flusssystem, das vielseitiger ausgebildet ist. Während in dem in der Mitte des europäischen Kontinents gelegenen, durch eine hohe Gebirgswand gegen Süden abgeschlossenen Deutschland alle Flüsse mit Ausnahme der Donau, die nur auf weiten Umwegen in den entlegensten Theil des Mittelmeeres führt, von Süden nach Norden verlaufen, entsendet Frankreich seine Ströme zugleich nach Norden, Westen und Süden. Während unsere deutschen Flüsse in mehr oder minder paralleler Richtung, partikuläre Absonderungen damit gleichsam begünstigend, zur Nord- und Ostsee dahinfließen, umfasst das Flusssystem Frankreichs von einem gemeinsamen Mittelgebiete aus mit weitgestreckten Armen das ganze Land nach allen Richtungen. Schon Strabo erklärte deshalb Gallien durch sein Flussnetz als zur Zentralisation vorausbestimmt. Thatsächlich war es auch Frankreich, das zuerst aus mittelalterlicher Zersplitterung zum Einheitsstaat sich hindurchrang. Und als es Jahrhunderte früher, als sein weniger bevorzugter Nachbar im Osten, die Einheit erlangt hatte, da schritt es in klarer Erkenntniss und mit muthiger Kraft alsbald dazu, die geographischen Grundlagen seiner Einheit zu stärken und zu mehren.

Zugleich mit der mannigfaltigeren Gestaltung seines Flussnetzes besitzt Frankreich nämlich den weiteren Vorzug, dass die grosse europäische Wasserscheide, die sich vom Kap Trafalgar bis St. Petersburg hinzieht, nirgends so leicht zu überwinden ist, wie in Frankreich zwischen der Garonne, Loire, Seine und Rhone. Wie im Süden von der Mündung der Garonne zum Mittelmeer ein ebenes Gelände sich hinzieht, so liegt auch zwischen der Kanalküste und dem Mittelmeer kein eigentliches Gebirge, das die Verbindung zwischen der Rhone einerseits, der

Seine und dem Rhein andererseits erschwert; nur scheidet das grosse Zentralplateau Frankreichs einigermaßen das Schiffsfahrtsgebiet der unteren Loire von dem der unteren Rhone, so wie das der unteren Garonne von dem der Saône, der Seine und des Rheins. Allein in Osteuropa ist die Verbindung zwischen Nord und Süd ähnlich gut wie im Land jenseits der Vogesen; dort erfreut man sich aber nicht gleichzeitig einer ähnlich glücklichen Lage zum Meere.<sup>1)</sup>

Die Ausnutzung dieser günstigen natürlichen Verhältnisse für die Binnenschifffahrt hatte aber zur Voraussetzung die technische Fähigkeit, Niveaudifferenzen beim Bau künstlicher Wasserstrassen überwinden zu können. So lange diese Fähigkeit nicht oder nur in bescheidenstem Masse vorhanden war, so lange blieben dem Kanalbau auch in Frankreich enge Grenzen gezogen,<sup>2)</sup> so lange war es insbesondere, trotz der Gunst der Verhältnisse, unmöglich, die verschiedenen natürlichen Wasserstrassen des Landes zu einem Netze künstlich zu verknüpfen. Ein glücklicher Zufall war es, dass zu der Zeit, als die staatliche Konzentration, die Ausbildung der einheitlichen monarchischen Gewalt Frankreich über seine Nachbarstaaten emporhob, auch die technische Voraussetzung eines ausgedehnten, wirksamen Kanalbaus geschaffen wurde, dass nämlich die Kammerschleuse, durch die Schiffe aus einer Kanalhaltung in eine andere von erheblich verschiedenem Niveau überführt werden können, von italienischen Ingenieuren erfunden und dass diese Erfindung alsbald unter Franz I. durch Lionardo da Vinci nach Frankreich gebracht wurde.<sup>3)</sup>

So vereinigte sich alles, Frankreich früh zum bevorzugten Boden für Kanalbauten zu machen. Die Konfiguration des Landes gewährte die günstigsten natürlichen Bedingungen, die frühe staatliche Konzentration schuf die nöthige wirtschaftliche Kraft, die Einführung der Kammerschleuse verlieh früh auch die erforderliche technische Fähigkeit. Wie Frankreich dadurch das Land der ersten modernen Kanäle mit Scheitelhaltung wurde, so ist es bis heute das Land des ausgebreitetsten Binnenschifffahrtsnetzes geblieben. Kein anderes hat grössere Aufwendungen für künstliche Wasserstrassen gemacht.

Es soll hier versucht werden, einen Ueberblick über den Ausbau dieses französischen Wasserstrassennetzes zu geben. Dabei wird vom finanziellen Standpunkt ausgegangen; die Frage der Einnahmen und Ausgaben steht im Vordergrund; die Berücksichtigung des privater Initiative überlassenen Binnenschifffahrtsbetriebes liegt ausserhalb des Rahmens dieser Arbeit. Zunächst soll dementsprechend dargelegt werden, welche einmaligen Aufwendungen in Frankreich sowohl für künstliche als auch für die natürlichen Wasserstrassen gemacht worden sind; um ein einigermaßen abgerundetes Bild zu geben, lässt es sich nicht vermeiden, ziemlich weit

in die Vergangenheit zurückzugreifen; doch wird bei der jüngsten Periode, die das bekannte sog. Freycinet'sche Programm vom Jahre 1879 einleitet, am längsten verweilt werden. Im Anschluss daran soll untersucht werden, welche fortlaufenden Ausgaben die Unterhaltung der französischen Wasserstrassen, insbesondere in der Gegenwart, verursacht. Endlich soll dargelegt werden, welche Einnahmen aus den Wasserstrassen, auf die so grosse Mittel verwendet worden sind, gezogen wurden. Zu diesem Zwecke wird die Entwicklung der Binnenschiffahrtsabgaben in Frankreich bis zu ihrer Aufhebung im Jahre 1880 skizzirt werden, um mit einem Ueberblick über die neueren Bestrebungen, die auf ihre Wiedereinführung gerichtet sind, zu schliessen.

---

I.

**Der Ausbau des französischen Kanalnetzes  
bis zum Freycinet'schen Programm vom Jahre 1879.<sup>4)</sup>**

---

Schon früh hat man in Frankreich sich mit der Frage ausgedehnter Kanalbauten beschäftigt.<sup>5)</sup> Bereits unter Franz I. war es geplant worden, durch einen Kanal zwischen der Garonne und der Aude, von Toulouse nach Narbonne, das Mittelmeer mit dem Atlantischen Ozean in direkte schiffbare Verbindung zu setzen. Ein Adam de Craponne hatte sogar die grossartigsten Kanalprojekte bis in alle Einzelheiten bereits im 16. Jahrhundert ausgearbeitet.<sup>6)</sup>

Den Uebergang vom Plan zur That vollführten jedoch erst die beiden grossen Minister, auf die so vieles in den neueren Einrichtungen Frankreichs zurückgeht, Sully und Colbert. Sully beschäftigte sich mit grossartigen Gedanken, durch die Anlage eines umfassenden Kanalsystems die entferntesten Provinzen des Landes zu verbinden; er schlug vor, die Seine mit der Loire, die Loire mit der Saône und die Saone mit der Maas durch künstliche Wasserstrassen zu verknüpfen, um so von den Mündungen des Rheins, der Loire und der Seine bis herab zum Mittelländischen Meere Schiffsfahrtswege zu schaffen. Nur ein kleiner Theil dieses weitblickenden Planes kam zu Lebzeiten Heinrichs IV. zur Ausführung. Es wurde nur die Seine und zwar durch ihren bereits früher flössbar gemachten Nebenfluss Loing mit der Loire in schiffbare Verbindung gebracht. Das geschah durch den Bau des 59 km langen, 43 Schleusen aufweisenden Kanals von Briare, des ersten Kanals mit Scheitelhaltung in Europa, der hauptsächlich

den Zweck hatte, Paris mit Holz aus den reichen Wäldern des Orléannais zu versorgen. Vom Staate im Jahre 1604 unter Aufbietung von 6000 Soldaten begonnen, ist dieser Kanalbau erst im Jahre 1642 unter Richelieu vollendet worden, nachdem zwei Privatleute die Konzession für ihn erhalten hatten oder richtiger mit dem Kanal belehnt worden waren.

Colbert kam auf den Plan von Franz I. zurück, eine Wasserverbindung zwischen dem Atlantischen Ozean und dem Mittelländischen Meer durch eine Verlängerung der Schifffahrtsstrasse der Garonne herzustellen. In erheblich grösserem Masse, als damals geplant war, wurde unter seinem Einfluss der Bau des Canal de Languedoc oder des Canal du Midi — wie er später regelmässig genannt wurde — begonnen. Dieser älteste grössere Scheitelkanal, der mit seinen 119 Schleusen früher als ein Wunderwerk der Technik gepriesen und noch neuerdings als die berühmteste Wasserstrasse der Welt bezeichnet worden ist,<sup>7)</sup> wurde erst nach dem Tode Colberts, im Jahre 1684, nach fast zwanzigjähriger Bauzeit, vollendet. Für den Bau dieses Kanals war allerdings einem Privatmann eine Konzession ertheilt worden, doch wurden trotzdem die Kosten überwiegend aus Mitteln des Staates und der hauptsächlich interessirten Provinzen bestritten; der Konzessionär hat bis zum Jahre 1682 nicht mehr als 1 Million Francs gezahlt, während zu gleicher Zeit der Staat bereits 7,5 Millionen und die Stände von Languedoc 5,5 Millionen Francs beigetragen hatten. Ausser diesem wichtigsten, 277 km langen Kanalbau, wurden unter Colberts Verwaltung noch Konzessionen ertheilt für den 73,5 km langen Kanal von Orléans (1679), der im Jahre 1792 vollendet wurde und in 28 Haltungen von der Loire, etwas oberhalb von Orléans, zum Seinenebenfluss Loing an der Mündung des Briarekanals führt, sowie im Süden, im heutigen Departement Hautes Alpes, für den kleinen Kanal de la Grave (1672). Endlich begann der Staat gleichzeitig auch selbst Kanäle zu bauen, nämlich den allerdings erst fast ein Jahrhundert später vollendeten kurzen Kanal de Neuffossé (1682), der heute einen Theil der wichtigen Wasserstrasse von der belgischen Grenze nach Paris bildet, und den hauptsächlich für militärische Zwecke geplanten Kanal der Breusch (1682).

Nach Colberts Tode brachten die Kriege Ludwigs XIV. und die mit ihnen in Verbindung stehenden finanziellen Schwierigkeiten den Ausbau des französischen Wasserstrassennetzes einstweilen zum Stocken. Das ganze 18. Jahrhundert zeigt auf diesem Gebiete in Frankreich nicht Jenen grossen Zug, jene frische Initiative und strebsame Rührigkeit, die das voraufgegangene Jahrhundert auszeichnete. Allerdings wurden unter Ludwig XV. der Kanal von Orléans und der Kanal von Neuffossé vollendet und auch zwei neue Kanäle konzessionirt, nämlich im Jahre 1719 der

fast 50 km lange Seitenkanal des Loing, durch den dieser im wesentlichen bisher nur flössbare Fluss von der Einmündung des Briarekanals und des Orléanskanals an bis zum Einfluss in die Seine durch 24 Schleusen besser schiffbar gemacht wurde, und im Jahre 1732 der Kanal Creuzat von St. Quentin nach Chauny, der heute einen wichtigen Theil der belebten Wasserstrasse vom nordfranzösischen Kohlenrevier nach Paris bildet; es wurden für diesen letzten Kanal damals zwar 10 000 Aktien von 500 Fres. ausgegeben, beendet wurde er jedoch erst in unserem Jahrhundert.

Die umfassenderen Bestrebungen der Vergangenheit lebten erst unter der Regierung Ludwigs XVI. in den Ständen Burgunds zum Theil wieder auf; diese beschlossn nämlich im Jahre 1783, mit einem Kostenaufwand von fast 17 Millionen Francs, drei Kanalbauten auszuführen, die den Anfang dazu bildeten, die Rhone mit der Loire, der Seine und dem Rhein zu verknüpfen. Es war das erstens der bereits von Adam de Craponne zur Verbindung von Saône und Loire befürwortete Kanal von Charolais oder der spätere „Canal du Centre“, der von Digoin an der Loire mit 30 Schleusen 64 km weit bis zur Wasserscheide ansteigt und jenseits mit 52 Schleusen auf 48 km Länge zum Saônethal herabfällt; er wurde bereits im Jahre 1793 beendet. Zweitens war es der Kanal von Burgund, der mit nicht weniger als 191 Schleusen auf einer Strecke von 242 km die Verbindung zwischen Saône und Seine erstrebte; er wurde erst im dritten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts fertig gestellt. Endlich kam hinzu der Kanal der Franche-Comté zwischen der Saône und dem Doubs, der als erste Strecke des im Jahre 1834 in seiner ganzen Länge von 363 km eröffneten Rhone-Rheinkanals aufgefasst werden kann. Für den letzten Kanal hatten die Stände Burgunds nur 750 000 Fres. bewilligt, während für den ersten 9, für den zweiten 7 Millionen Fres. genehmigt worden waren. Beim Sturze der Monarchie waren in ganz Frankreich rund 1 000 km künstlicher Wasserstrassen in Betrieb, deren Anlagekapital und zwar sowohl das vom Staate als auch das von Konzessionären aufgewendete, auf 116 Millionen Francs berechnet worden ist;<sup>8)</sup> für fast 800 weitere Kilometer waren ausserdem Konzessionen ertheilt.

Napoleon I. brachte dem Wasserbau wiederum ein lebhafteres Interesse entgegen. Er wollte das bisherige Kanalnetz durch Neubauten in einer Gesamtlänge von etwa 1 000 km verdoppeln; er plante insbesondere die Vollendung eines Kanals Napoleon zwischen Rhone und Rhein, des Burgunder Kanals, sowie des grossen Nordkanals zwischen Schelde und Rhein. Doch die vielen Kriege verhinderten ihn, seine Pläne in umfassender Weise auszuführen; sie machten es nicht nur unmöglich, aus den allgemeinen Staatseinnahmen die dazu erforderlichen Mittel aufzubringen, sondern sie verschlangen sogar die Gelder, die Napoleon sich

ausdrücklich zum Zwecke der Neubauten durch den Verkauf wichtiger Staatskanäle verschafft hatte. Es sind daher grösstentheils Kanäle von untergeordneter Bedeutung, deren Bau unter Napoleon I. begonnen wurde. Sie sind verstreut über das ganze Land und ein sie verbindender planmässiger Gedanke lässt sich nicht entdecken. Zunächst werden eine Reihe von Hafenplätzen mit ihrem Hinterlande in bessere Verbindung gesetzt. Es wurden in der Bretagne die beiden kleinen Kanäle von Blavet (28 Schleusen) und von der Ille und Rance (48 Schleusen) begonnen, um die Hafenplätze Lorient und St. Malo mit ihrem Hinterlande besser zu verbinden; es wurden zu ähnlichen Zwecken der 24 km lange Kanal von La Rochelle nach Marans, der mittels eines Tunnels in einer einzigen Haltung die flache Wasserscheide zwischen dem Meere und der Sèvre Niortaise durchschneidet, und im Süden an der Rhonemündung der 47 km lange, 4 Schleusen aufweisende Kanal von Arles zum kleinen Hafenplatz Bouc, durch den der alte Plan des Marius von neuem aufgenommen und ausgeführt wurde, angelegt. Ihnen gesellten sich andere Kanalbauten zu; so der ein wichtiges Glied in der heutigen grossen Verkehrsstrasse von Belgien nach Paris bildende, 24 km lange Kanal von Mons nach Condé an der Schelde, von dem heute nur 5 km mit 2 Schleusen zu Frankreich gehören; so der 261 km lange Kanal von Berry im Stromsystem der Loire mit nicht weniger als 114 Schleusen, der insbesondere dem Verkehr von Montlucon und Bourges nach Norden in der Richtung auf Paris dient; so endlich der kleine Kanal der Salinen von Dieuze. Zu diesen staatlichen Bauten kamen noch einige Kanalkonzessionen hinzu. Sie wurden insbesondere erteilt für die 120 km langen Pariser Kanäle — von Ourcq (8 Schleusen), St. Denis (12 Schleusen) und St. Martin (9 Schleusen) — die abgesehen von ihrer Bedeutung für die Wasserversorgung der Hauptstadt insbesondere dem Durchgangsverkehr die mühselige Fahrt auf der Seinstrecke innerhalb Paris ersparen, sowie für den 51 km langen und 3 Schleusen enthaltenden Kanal von Beaucaire, der im Mündungsgebiet der Rhone liegt. Die meisten dieser Kanäle wurden unter Napoleon I. nicht vollendet. Nur 200 km künstlicher Wasserstrassen wurden in der Periode 1789—1814 dem Verkehr übergeben; etwa 75 Millionen Francs sind in dieser Zeit — und zwar anscheinend allein vom Staate — für sie verausgabt worden. Im ganzen waren demnach in Frankreich im Jahre 1814 rund 1 200 Kanäle und das gesammte Kapital, das vom Staate, sowie von Konzessionären auf sie vom Beginn des Kanalbaus an bis zum genannten Jahre verwendet wurde, wird auf 191 Millionen Francs angegeben. Konzessionen waren im ganzen bis zum selben Jahre für Kanallinien von einer Gesamtlänge von 3 100 km erteilt worden.

Die ganze Zeit bis zum Jahre 1814 nennt Beaurin-Gressier „la période d'indécision et de tâtonnements“, die in ihren Ausführungen ebenso einen einheitlichen Bauplan, wie ein finanzielles Prinzip vermissen lasse. Die umfassenden Pläne, die nicht fehlten, hatten auf die Ausführungsarbeiten nur wenig Einfluss ausgeübt und mit der Zeit diesen Einfluss ganz verloren. Erst unter der Restauration machte man ernstlich den Versuch, an das Binnenwasserstrassennetz Frankreichs praktisch von einheitlichen Gesichtspunkten aus heranzutreten. Im Jahre 1820 wurde, auf Grund umfassender, mehrjähriger Studien, eine allgemeine statistische Zusammenstellung veröffentlicht, die einen programmartigen Ueberblick gab über alle jene Bauten, die man noch zum Ausbau des französischen Wasserstrassennetzes für nöthig hielt. Danach wurde es für wünschenswerth erklärt, neue Wasserwege in einer Länge von 10 800 km anzulegen und die bestehenden Kanäle in einer Länge von 2 760 km weiter auszubauen. Die Ausführung des ganzen Programms hätte mehr als eine Milliarde Francs gekostet; die Ausführung selbst der Bauten, die für dringend nothwendig gehalten wurden, erforderte einen Aufwand von etwa 200 Millionen Francs.

In diesem beschränkteren Umfange sollte das Programm ausgeführt werden. Und zwar wollte der Staat es selbst als Unternehmer thun. Die bedeutenden Mittel dazu konnte er jedoch nicht selbst unmittelbar aufbringen; deshalb bediente er sich des Auswegs besonderer Anleihen. Durch mehr als ein Dutzend Gesetze, die sämmtlich vom 5. August 1821 oder 14. August 1822 datirt sind, verschaffte er sich einen gesammten Anleihebetrag von 126 100 000 Frs. Allerdings geschah das unter ausserordentlich ungünstigen Bedingungen. Denn die Geld verleihenden Syndikate, die ein eigentliches Risiko überhaupt nicht liefen, sollten nicht nur ihr dargeliehenes Geld mit 5—6 % verzinst und in nicht langer Frist amortisirt erhalten, sie sollten nicht nur ausserdem eine bis zu 1,5 % der Darlehenssumme sich belaufende Prämie bekommen, sondern sie sollten auch an den Ueberschüssen, welche die Abgaben, die auf den mit den Anleihegeldern zu erbauenden Wasserstrassen erhoben werden sollten, etwa ergaben, für die Dauer von 40—99 Jahren theilnehmen; und um dieses Antheilsrecht zu sichern — das erwies sich als die verhängnissvollste Bestimmung — wurde den Anleihesyndikaten eine Kontrollbefugnis, eine Mitwirkung bei der Festsetzung der Abgabentarife eingeräumt. Mit grossen Opfern mussten später diese Kanalbauten aus dem privaten Abhängigkeitsverhältniss wieder losgelöst und die verschwenderisch gewährten Rechte zurückgewonnen werden.

Diese Bedingungen fanden auf die folgenden, zum Theil bereits früher begonnenen Wasserstrassen Anwendung

	Anleihebetrag Francs
den Kanal der Bretagne, der von Brest nach Nantes, auf eine Entfernung von 360 km mittels 236 Schleusen sich hinzieht und die kleinen Schiffahrtsstrassen der Bretagne mit der Loire und dadurch lose auch mit dem ganzen übrigen Binnenschiffahrtsnetz Frankreichs verbindet, . . . . .	36 000 000
den Kanal von Burgund, die 242 km lange schleusenreiche Schiffahrtsverbindung, die bereits, wie erwähnt wurde, von den Ständen Burgunds zu Ende des vorigen Jahrhunderts begonnen worden war, . . . . .	25 000 000
den Kanal von Berry, der mit seinen 114 Schleusenbauten schon von Napoleon I. in Angriff genommen war, . . . . .	12 000 000
den Loire-Seitenkanal, der am linken Flussufer 206 km weit mit 60 Schleusen sich hinzieht, . . . . .	12 000 000
den Rhone-Rheinkanal, die bereits von den Ständen Burgunds auf kurzer Strecke begonnene Wasserstrasse, von deren Gesamtlänge von 363 km heute nur noch der zum Rhonebecken gehörige Theil, der 190 km lang ist und 73 Schleusen hat, zu Frankreich gehört, . . . . .	10 000 000
den Kanal von Nivernais, der von der Yonne, dem Nebenfluss der Seine, zur Loire führt und auf 178 km Länge 116 Schleusenbauten aufweist, . . . . .	8 000 000
den Ardennenkanal, der mittels 44 Schleusen auf 88 km Länge die Aisne mit der Maas verbindet, . . . . .	8 000 000
die Somme- und Manicampkanäle, von denen der letzte nur 5 km lange, als ein Glied der grossen Verkehrsstrasse vom nordfranzösischen Kohlenbecken nach Paris, die Oise mit dem Kanal von St. Quentin verknüpft, während der 157 km lange Sommekanal in 25 Haltungen von St. Valery, bis wohin Seeschiffe gelangen können, ebenfalls zum genannten Kanale führt, . . . . .	6 600 000
den Kanal von Arles nach Bouc, den erwähnten kurzen Kanalbau, den Napoleon I. schon unternahm, . . . . .	5,500 000
die Oise, die im Anschluss an den Kanal von St. Quentin, sowie den von Manicamp einen Theil jener belebtesten Binnenschiffahrtsstrasse Frankreichs von Paris zum Norden bildet, . . . . .	3 000 000
	zusammen 126 100 000

Im ganzen Umfange wurden diese Bauten alsbald in Angriff genommen. Da in allen Anleiheverträgen der Zeitpunkt für die Vollendung des betreffenden Baues festgesetzt war und meist im Falle der Verzögerung eine zum Theil sehr empfindliche Erhöhung der staatlichen Lasten einzutreten hatte, so herrschte grösste Rührigkeit. Bald zeigte sich jedoch, dass die bewilligten Beträge nicht ausreichten. Um die begonnenen Bauten nicht liegen zu lassen und um die Verzugsstrafen zu vermeiden oder doch möglichst zu verkürzen, musste der Staat, vom Jahre 1827 an, sich entschliessen, die Fehlbeträge aus seinen Mitteln — durch sogenannte *crédits en participation* — aufzubringen.

Zu diesen vom Staate gebauten Kanälen kamen in der gleichen Periode noch einige von Privaten unternommene hinzu. Es wurden nämlich noch die folgenden, zum Theil sehr wichtigen Kanäle konzeSSIONirt:

der bereits mehrfach erwähnte, schon vor hundert Jahren auf wichtiger Strecke gebaute Kanal von St. Quentin, der die heute kanalisirte Schelde verlängernd, von Cambrai bis Chauny, zum Ausgangspunkt des genannten mit der Oise verbindenden kurzen Kanals von Manicamp führt und den wichtigsten, 96 km langen, 35 Schleusen enthaltenden Theil der grossen Verkehrsstrasse vom nordfranzösischen Kohlenbecken nach Paris darstellt;

der 57 km lange und 7 Schleusen besitzende Deûlekanal, der von Lille über La Bassée nach Douai an der Scarpe führt, sowie der etwa 20 km lange Roubaixkanal, der die Wasserscheide zwischen Lys und Schelde mit 13 Schleusen überschreitet — beide im Anschluss an das belgische Wasserstrassennetz und inmitten des lebhaften nordfranzösischen Industriebezirkes;

der 45 km lange Kanal von Aire nach La Bassée mit 2 Schleusen, der den älteren Kanal von Neuffossé verlängert und, wie dieser, einen Theil der grossen Linie Mons-Paris bildet;

die Sambre, die von Landrecies an auf einer Strecke von 54 km mit 10 Schleusen kanalisirt worden ist;

der schleusenlose, 42 km lange Canal des Etangs, der die Strandseen im Gebiete der Rhonemündung durchzieht und den Südkanal mit Cette in Verbindung setzt;

der Kanal der Dive, eines Nebenflusses der Loire im fruchtbaren Saumurois, der auf einer Länge von 43 km 11 Schleusen hat, und im Norden endlich

der kleine Kanal von Dünkirchen nach Furnes.

Durch diese mannigfachen Bauten erhielt das französische Kanalnetz im ganzen in dem Zeitraum 1814—1830 einen Zuwachs in der Länge

von 900 km; es betrug Ende 1829 etwa 2100 km. Für diese Bauten wurden 188 Millionen Francs und zwar im wesentlichen in dem Jahrzehnt 1820—1830 ausgegeben. Davon entfielen 45 Millionen Francs auf die Konzessionäre, 143 Millionen Francs auf den Staat.

Die wichtigste Periode für den französischen Kanalbau begann mit der Julirevolution. In den 18 Jahren der Regierung Ludwig Philipps wurde das französische Netz künstlicher Wasserstrassen fast verdoppelt. Kanäle in einer Länge von ungefähr 2000 km wurden dem Verkehr übergeben, sodass Ende des Jahres 1847 die Gesamtausdehnung der künstlichen Schifffahrtswege mehr als 4000 km betrug. In der Hauptsache blieb der Staat Unternehmer. Zunächst führte er die begonnenen Bauten, für die die Anleihen der Jahre 1821 und 1822 aufgenommen waren, zu Ende; beinahe 100 Millionen Francs musste er dafür in den Jahren 1830—1840 noch aufwenden. Er baute aber auch neue Kanäle.

Zu dieser umfangreichen Bauthätigkeit beschaffte er sich die Mittel durch ein Gesetz vom 17. Mai 1837. Durch dieses wurde im Budget ein ausserordentlicher Fonds für Neubauten eingerichtet, der durch Staatsanleihen in konsolidirten Renten gespeist werden sollte. Dieses Gesetz, das unter der Republik alsbald wieder beseitigt wurde, hat zwar die französische Staatsschuld um den heute noch auf den Finanzen Frankreichs lastenden Betrag von 341 Millionen Francs dauernd erhöht;<sup>9)</sup> es hat aber erst die ausgedehnten Kanalbauten dieser Periode ermöglicht.

Es wurden insbesondere die folgenden neuen Kanäle vom Staate gebaut:

der Rhein-Marnekanal, der von Vitry an der Marne ausgeht und mit 180 Schleusen zum Rhein bei Strassburg führt, heute aber nur noch mit 210 km seiner Gesamtlänge von 320 km zu Frankreich gehört;

der Seitenkanal der Aisne, der im Anschluss an die 56,5 km lange untere Strecke der Aisne bis Condé mit 7 Schleusen 51,5 km weiter stromaufwärts sich hinaufzieht;

der Seitenkanal der Marne, der im Anschluss an den Rhein-Marnekanal die Marne unterhalb von Vitry auf eine 13 Schleusen enthaltende Strecke von 63 km verfolgt;

der Aisne-Marnekanal, der die beiden zuletzt genannten Seitenkanäle durch eine 24 Schleusen aufweisende, 58 km lange Wasserstrasse verbindet; und

der Seitenkanal der Garonne, der den berühmten Südkanal 193 km weiter mit Hilfe von 60 Schleusen verlängert.

Ferner wurden zur selben Zeit noch einzelne Kanäle konzessionirt, nämlich der 67 km lange und 38 Schleusen enthaltende Sambre-Oisekanal

der kurze, unbedeutende Kanal zwischen der Vire und Taute in der Normandie und der Kanal der untern Scarpe, die zum Theil zu der wichtigen Verkehrslinie Mons—St. Omer gehört. Im ganzen wurden für den Bau künstlicher Wasserstrassen in den Jahren 1830—1847 317 Millionen Francs ausgegeben, von denen 248 Millionen auf den Staat, 69 Millionen auf konzessionirte Unternehmer entfielen.

In derselben Periode, in der der Kanalbau in Frankreich seine höchste Entwicklung erreichte, begann dort auch der Eisenbahnbau. Ende des Jahres 1847 betrug die Länge der konzessionirten Eisenbahnlinien mit 4 042 km bereits ungefähr ebenso viel, wie die sämmtlicher in mehr als zwei Jahrhunderten erbauten Kanäle. In der nächsten Periode, 1848 bis 1870, treten die Eisenbahnen immer mehr in den Vordergrund. An ihrem Ende hat das französische Eisenbahnnetz bereits fast die vierfache Ausdehnung des französischen Kanalnetzes. 17 445 km Eisenbahnen sind im Jahre 1870 in Frankreich im Betrieb; ein Kapital von nicht weniger als 8 168 Millionen Francs ist auf ihre Herstellung verwendet worden. Dieser ausserordentliche Aufschwung des Eisenbahnwesens lässt in den fünfziger Jahren das Interesse an den Binnenschiffahrtsstrassen begreiflicher Weise stark zurücktreten. Seit dem Jahre 1860 lebt es jedoch wieder auf. Man beginnt die Macht zu spüren, welche die grossen Eisenbahngesellschaften über das ganze wirtschaftliche Leben gewinnen. Man sieht sich nach einem Schutzmittel um und glaubt es zu finden in staatlichen Wasserstrassen. Gerade die Erkenntniss der überlegenen Macht der Eisenbahnen ist es, die den Wasserstrassen als einem „modérateur nécessaire de la toute-puissance des voies ferrées“ — wie die Parlamentskommission vom Jahre 1872 es nannte — die Gunst wieder zukehrt. Das geschah umso mehr, als die Handelsverträge des Jahres 1860 die Aufmerksamkeit auf die Verhältnisse des Binnenverkehrs auch im Interesse einer Erweiterung des Absatzes einheimischer Industrieerzeugnisse lenkten. Es wurde deshalb im Jahre 1863 von neuem ein aus den verschiedenen Quellen gespeistes „budget extraordinaire“ eingerichtet, ähnlich wie es bereits seit dem Jahre 1837 eine Zeit lang bestanden hatte.

So kommt es, dass der französische Kanalbau seit dem Jahre 1848 zwar eine erhebliche Verlangsamung, doch keinen Stillstand erfahren hat. Es werden zunächst begonnene Bauten — insbesondere z. B. der Rhein-Marnekanal, der Marne-Aisnekanal, der Garonneseitenkanal — zu Ende geführt und fertige verbessert.

Es wird ferner der Seitenkanal der Marne von Vitry nach Chamouilly fortgesetzt und ein Seitenkanal an der Seine bis Troyes auf eine Gesamtstrecke von 44 km mit 12 Schleusen hinaufgeführt. Endlich wird der inzwischen an Deutschland gefallene Saarkohlenkanal, der auf einer Länge

von 43 km 14 Schleusen aufweist, der ebenfalls 43 km lange und 19 Schleusen enthaltende Kanal der Sauldre, der im wesentlichen landwirtschaftlichen Zwecken dient, und der kurze Kanal des Heiligen Ludwig unmittelbar vor der Rhonemündung gebaut. Im ganzen wurden in den 22 Jahren dieses Zeitraums etwa 900 km Kanäle für ungefähr 94 Millionen Francs hergestellt.

Das wiedererwachte Interesse an der Binnenschifffahrt erlitt durch die Ereignisse der Jahre 1870 und 1871 nur vorübergehend eine Abschwächung. Der Krieg selbst, der durch die Abtretung von Elsass-Lothringen das französische Kanalnetz um 401 km verminderte, indem er wichtige Theile des Rhein-Rhone- und des Rhein-Marnekanals, sowie den Saarkohlenkanal von ihm loslöste, hatte neue dringende Aufgaben im Kanalbau gestellt. Die veränderte Grenzlinie durchschnitt nämlich die französischen Kanäle im Osten derartig, dass auf französischer Seite befürchtet wurde, sie würden mehr dem Verkehr mit dem Feindesland, als dem eigenen Binnenverkehr nützen. Es galt deshalb, Frankreichs verstümmeltes Kanalnetz durch neue Verbindungen auf französischem Boden zu ergänzen und den industriell hochentwickelten Osten des Landes von der deutsch gewordenen Saarkohle zu emanzipieren und statt dessen mit den belgischen Kohlenlagern, möglichst auch mit den französischen im Norden, wie Süden, in billige Verbindung zu setzen. Zu diesem Zwecke sollte die Maas von der belgischen Grenze an kanalisiert und in Verbindung mit dem Rhein-Marnekanal, der Saône und der Mosel gebracht und der Rhein-Marnekanal zwischen Void und Jarville verbessert werden. So wollte man zwischen der belgischen Grenze und der Saône eine grosse neue Kanallinie herstellen, die später den Namen Ostkanal — Canal de l'Est — erhalten hat. Zunächst wurde die Kanalisierung der Mosel zwischen Toul und Pont-Saint-Vincent in Angriff genommen und hierfür nach dem Gesetze vom 1. August 1872 eine Summe von 2 100 000 Frs. von den hauptsächlich interessirten Departements vorgeschossen; für die weiteren Bauten wurde auf Grund eines zweiten Gesetzes vom 24. März 1874 eine zu 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> verzinsliche, innerhalb 20 Jahren rückzahlbare Anleihe von 65 Millionen Francs durch ein „syndicat interdépartemental“, das sich aus den vier vorwiegend an den Bauten interessirten Departements zusammensetzte, aufgebracht. Die Gesamtkosten des neuen, 432 km langen und allein zwischen Pont-St.-Vincent und Port sur Saône 98 Schleusen enthaltenden Ostkanals, bezifferten sich auf 102 Millionen Frs. oder 230 000 Frs. auf das Kilometer. Aber erst in den achtziger Jahren wurde der Ostkanal vollendet. In den Jahren 1871—79 betrug die Gesamtausgaben für künstliche Wasserstrassen nur 52,5 Millionen Frs., von denen fast 24 Millionen auf das Jahr 1879 entfielen.

Neben dieser besonderen Aufgabe, die der Krieg neu gestellt hatte, behielt man auch die allgemeine Aufgabe im Auge, die insbesondere seit dem Jahre 1860 durch das machtvolle Emporwachsen der Eisenbahnen in den Vordergrund gedrängt war. Um sie besser lösen zu können, setzte man — ähnlich wie vor 50 Jahren — im Jahre 1871 eine grosse Enquêtekommission über das ganze französische Verkehrswesen ein; die eingehenden Arbeiten ihres Berichterstatters Krantz erregten mit Recht Aufsehen. Sie bezeichneten einmal unter dem Eindruck des grossen Krieges und im Hinblick auf den soeben besprochenen Ostkanal, die Verbesserung der Wasserstrassen als „la condition première du succès dans la lutte engagée contre la concurrence étrangère.“ Neben dem Wunsche, das französische Wirthschaftsleben im Konkurrenzkampfe mit dem Ausland zu stärken, blieb aber der Kernpunkt der Bestrebungen auch nach dem Jahre 1870 die Absicht, die Wasserstrassen zu einem staatlichen Verkehrsmittel auszubilden, das den privaten Eisenbahnen gewachsen ist und durch wirksame Konkurrenz sie von einer Monopolisirung des Verkehrs zurückzuhalten vermag. Man erkannte, dass das nur möglich war, wenn man die Wasserstrassen aus der Sphäre des Lokalverkehrs, in der sie trotz der verschiedenen Vereinheitlichungstendenzen bisher überall stecken geblieben waren, loslöse und zu einem ähnlichen geschlossenen Ganzen mit der Möglichkeit eines ununterbrochenen Güterverkehrs auf weite Entfernungen ausgestalte, wie es bei den Eisenbahnen in kurzer Frist in so grossartigem Masse geschehen war. Verschiedene Anträge in der Abgeordnetenversammlung suchten in diesem Sinne praktische Folgerungen aus den Jahre lang hingezogenen Untersuchungen der Enquêtekommission zu ziehen. Insbesondere forderte der Senator Hubert-Delisle „pour les voies navigables un développement parallèle à celui des chemins de fer“.

Das suchte Freycinet, als er Minister der öffentlichen Arbeiten wurde, zu verwirklichen. Er brachte am 4. November 1878 einen Gesetzesentwurf über die Klassifizierung und Verbesserung der Wasserstrassen ein, in dessen Motiven auch als Hauptzweck ausgesprochen wurde: créer tout un système de transport par eau comparable au système des transports par les voies ferrées. In diesem Entwurf, der am 5. August 1879 zum Gesetz wurde und als das grosse Freycinet'sche Programm bekannt ist, wurden zwei Klassen von Wasserstrassen unterschieden: Hauptlinien (lignes principales) und Nebenlinien (lignes secondaires). Für die in die erste Klasse einzureihenden Wasserstrassen, die nicht nur einem Lokalverkehr, sondern auch einem Durchgangsverkehr auf grössere Entfernungen dienen sollten, wurden einheitliche Mindestforderungen aufgestellt; jede Hauptwasserstrasse, die ihnen nicht bereits entsprach, sollte ihnen sobald wie möglich angepasst werden. Diese Mindestforderungen

hatten den Zweck, der zum Normalschiff erkorenen „vlämischen Péniche“ von 300 Metertonnen Tragfähigkeit, 38 m Länge, 5 m Breite und 1,8 m Tiefgang die durchgehende Benutzung aller Hauptwasserstrassen zu ermöglichen. Es wurde deshalb vorgeschrieben, dass auf diesen in die erste Klasse eingereihten Wasserstrassen die Schleusen mindestens eine Wassertiefe von 2 m, eine Breite von 5,20 m und eine Länge von 38,50 m haben und Brücken mindestens 3,70 m über dem Wasserspiegel gespannt werden sollten.

Es wurde ferner bestimmt, dass diese Hauptwasserstrassen der Verwaltung des Staates zu unterstehen hätten; wo dies nicht schon der Fall war, sollten sie vom Staate bei der ersten passenden Gelegenheit zurückgekauft werden. Für die Wasserstrassen der zweiten Klasse, für deren Abmessungen keine Bestimmungen getroffen wurden, konnten Privatleuten oder Gesellschaften auf begrenzte Zeit Konzessionen ertheilt werden und zwar mit oder ohne staatliche Beihilfe.

Von den bereits bestehenden oder im Bau begriffenen Wasserstrassen wurden durch das Gesetz alle die, die einem Durchgangsverkehr dienen, in 20 verschiedene Gruppen als Hauptlinien klassifizirt.<sup>10)</sup> Das waren etwa 4 000 km Kanäle und 3 600 km Flüsse.<sup>11)</sup> Um sie mit den erwähnten Anforderungen in Einklang zu bringen, waren fast an allen mehr oder minder erhebliche Arbeiten und Umbauten vorzunehmen. Während diese Arbeiten und Umbauten in einem Anhang zum Gesetze genau aufgeführt wurden, wurden ihre Gesamtkosten dort nicht veranschlagt; doch in einer Aufstellung der Regierung, die zur Zeit der Gesetzberathung an die Abgeordneten vertheilt wurde, sind sie — abgesehen von den für bereits begonnene Arbeiten durch frühere Gesetze bewilligten Mitteln, die sich am 1. Januar 1878 auf 229 Millionen Francs beliefen<sup>12)</sup> — auf 305 Millionen Francs beziffert worden. Den bereits vorhandenen oder in der Ausführung begriffenen Hauptwasserstrassen wurden im Gesetze sodann zehn weitere, mit einer Gesamtlänge von rund 2 400 km, noch angereiht, die erst gebaut werden sollten.<sup>13)</sup> Die Gesamtkosten dieser Neubauten wurden auf 590 Millionen Francs bemessen. Für die Durchführung des Freycinet'schen Programms wurden also im ganzen 895 Millionen Francs beansprucht; davon waren 739 Millionen Francs für Kanäle und 156 Millionen Francs für Flüsse bestimmt.

Ehe wir auf die Ausführung dieses grossangelegten Programms eingehen und in die letzte noch heute andauernde Periode des französischen Binnenschiffahrtswesens eintreten, wollen wir auf die bisher betrachtete lange Entwicklung noch einen kurzen Rückblick werfen. Dabei drängt sich zunächst die Frage auf, wie die zahlreichen Kanalbauten auf den Staat und auf Private sich vertheilen. In der ersten Periode bis zu Ende

des vorigen Jahrhunderts trat der Staat noch zurück. Das Konzessions-system herrschte vor. Der Bau künstlicher Wasserstrassen wurde an Private von vornherein vergeben; auch die Provinzialstände traten als Unternehmer hervor; oder der Staat baute allerdings selbst Kanäle, verlieh aber die fertigen Wasserstrassen als Lehen an Mitglieder des königlichen Hauses oder dem Hofe nahestehende Personen. So wurde das französische Kanalwesen in die Lehenswirthschaft und ihre Missstände verflochten. Als daher am Ende des 18. Jahrhunderts der Sturm losbrach gegen alles, was feudal war, da brauste er auch über das französische Binnenschiffahrtswesen dahin. Er fegte auch hier fast alle Privatrechte hinweg. Durch ein Dekret vom 15. Januar 1790, das die alten Provinzen beseitigte und die neue Departementseintheilung durchführte, wurden alle Wasserstrassen, die bisher den Provinzialständen gehörten, dem Staate unterstellt; gleichzeitig damit wurden die meisten in privater Verwaltung stehenden konzessionirten Kanäle konfisziert. Nur wenige Kanäle von einer Gesamtlänge von 135 km, insbesondere der Briarekanal, entgingen der Verstaatlichung.

Doch der Staat sollte nicht lange behalten, was er so mit einem Schlage bekommen hatte. Um sich Mittel für Neubauten zu verschaffen, verkaufte — wie wir sahen — Napoleon wichtige, dem Staate gehörige Kanäle, nämlich den Südkanal, den Mittelkanal, den Kanal von Orléans, von Loing und St. Quentin (Creuzat); ausserdem wurde das Konzessions-system wieder auf eine Reihe insbesondere kleinerer Kanäle angewendet, von denen die Pariser Kanäle von Oureq, St. Martin und St. Denis die weitaus wichtigsten sind. So standen bereits im Jahre 1814 640 km staatlichen Kanälen wiederum fast ebenso viel, nämlich 573 km nicht-staatliche Kanäle gegenüber. Dieses Verhältniss wurde aber ausserordentlich viel ungünstiger unter der Herrschaft der unglücklichen Anleihe-gesetze aus den Jahren 1821 und 1822, die den privaten Anleihegebern die erwähnten, in die Eigenthumsrechte des Staates tief einschneidenden Rechte verliehen. Durch sie war es hauptsächlich gekommen, dass im Jahre 1848 der Staat nur noch freies Verfügungsrecht hatte über Kanäle in einer Länge von 608 km, während Privaten verschiedene, dem Gemeinwohl vielfach widerstreitende Rechte über nicht weniger als 3 595 km zustanden. Streitigkeiten zwischen dem Staat und den Anleihegebern aus den Jahren 1821 und 1822 bildeten den Anlass, dass die Regierung in den fünfziger Jahren Massregeln ergriff, ihre ungeschmälerte Verwaltungsbefugniss sich zurück zu erwerben. Es wurden deshalb auf Grund des Gesetzes vom 3. Mai 1853 diese Antheilsrechte beim Rhein-Rhonekanal, beim Loire-Seitenkanal, sowie bei den Kanälen von Burgund, von der Bretagne und von Nivernais für eine Gesamtsumme von 23 281 000 Frs.

zurückgekauft. Durch zwei weitere Gesetze vom 1. August 1860 und vom 20. Mai 1863 wurden die noch verbliebenen dieser Rechte bei den Kanälen von Arles nach Bouc, von Manicamp, von der Somme und von den Ardennen, sowie bei der kanalisirten Oise für eine weitere Summe von 15 153 000 Frcs. abgelöst. Durch dasselbe Gesetz vom 20. Mai 1863 wurden auch eine Reihe von Kanälen zurückgekauft, für die zeitlich begrenzte oder unbegrenzte Konzessionen ertheilt worden waren und zwar:

der Senséekanal . . . . .	für	3 874 000 Frcs.
„ Briarekanal . . . . .	„	5 265 000 „
„ Orléans- und Loingkanal . . . . .	„	16 000 000 „
„ Kanal von Aire nach la Bassée . . . . .	„	9 442 000 „
„ „ „ Roanne nach Digoin . . . . .	„	4 150 000 „

zusammen 38 731 000 Frcs.

Die lebhaftere Rückkaufsbewegung gerieth ins Stocken insbesondere durch den deutsch-französischen Krieg, der die Länge der staatlichen Kanäle Frankreichs um etwa 400 Kilometer verkürzte.

Der Erfolg der geschilderten Rückkaufsbewegung in den einzelnen Perioden bis zum Freycinet'schen Programm, das ausser Um- und Ausbau des französischen Wasserstrassennetzes auch die Verstaatlichung aller Hauptlinien vorschrieb, veranschaulicht die folgende Tabelle:<sup>14)</sup>

	K a n ä l e		
	nicht staatliche	staatliche	z u s a m m e n
Ende des 17. Jahrhunderts . . . . .	383	295	678
Ende des 18. Jahrhunderts . . . . .	334	670	1 004
1814 . . . . .	573	640	1 213
1830 . . . . .	1 786	343	2 129
1848 . . . . .	3 595	608	4 203
1870 . . . . .	987	3 952	4 939
1878 . . . . .	981	3 675	4 656

Im ganzen hat die französische Regierung in der Zeit von 1853 bis 1878 77 165 000 Francs für die Verstaatlichung der künstlichen Wasserstrassen ausgegeben.

Stellen wir dem — die Einzelausführungen in einer Tabelle zusammenfassend — die Ausgaben gegenüber, die der Staat seit dem Jahre 1814 für Kanalbauten gemacht hat, so ergibt sich:

	Gesamtausgaben Frcs.	Ausgaben im Jahres- durchschnitt Frcs.
1814—1830 . . .	142 600 000	8 388 000
1831—1847 . . .	248 500 000	14 612 000
1848—1870 . . .	93 900 000	4 087 000
1871—1879 . . .	52 500 000	5 833 000
zusammen	537 500 000	8 144 000

Diese Ziffern umfassen die Ausgaben, die vom Staate — vereinzelt unter Heranziehung von Interessenten — für Kanalbauten gemacht worden sind.<sup>15)</sup> Neben ihnen wurden, wie wir sahen, für konzessionirte Kanalbauten von nichtstaatlicher Seite beträchtliche Aufwendungen gemacht. Sie betragen 1814—1830 45 Millionen Francs, 1831—1847 69 Millionen Francs, zusammen in 33 Jahren 114 Millionen Francs; für die Zeit 1848—1879 sind entsprechende Ziffern jedoch nicht zur Hand. Da sich ausserdem die Scheidung nicht durchführen lässt, wie weit die von den Konzessionären aufgewendeten Summen Kanälen, die später verstaatlicht wurden, wieweit solchen, die im Jahre 1879 noch in Privathänden waren, zu gute gekommen sind, so lassen sich für die Kanäle, die nicht vom Staate gebaut worden sind, aber später von ihm erworben wurden, die Anlagekosten nicht ermitteln. Man muss sich daher damit begnügen, die Kosten der Verstaatlichung, die 1853—1878 77 Millionen Francs betragen, in Ansatz zu bringen. Damit wächst die Gesamtsumme für die Zeit von 1814—1879 auf 614 Millionen Francs an. Hierzu kommen endlich die Aufwendungen, die vor dem Jahre 1814 liegen. Sie sind, wie wir sahen, in der Zeit bis zum Jahre 1789 auf 116 Millionen Francs und für die Periode 1789—1814 auf 75 Millionen Francs berechnet worden. Die erste Ziffer von fragwürdiger Zuverlässigkeit bezieht sich auf staatliche und konzessionirte Bauten zusammen, die zweite dagegen scheint — den angeführten späteren Ziffern gleich — sich nur auf Staatsausgaben zu beziehen. Da die meisten Kanäle im Jahre 1790 kostenlos an den Staat fielen und der Staat auch bei konzessionirten Bauten vielfach finanziell erheblich beteiligt war, so möge die ganze Summe von 116 Millionen Francs hier in die Rechnung einbezogen werden. Wir erhalten

demnach bei den künstlichen Wasserstrassen Frankreichs für das Jahr 1879 ein Gesamtanlagekapital von 805 Millionen Francs.

Da am Ende des Jahres 1878 das staatliche Kanalnetz 3 675 km umfasste, so betrug das Anlagekapital für das Kilometer 219 047 Frcs. und ziehen wir nur die Zeit 1814—1879 in Betracht, 167 075 Frcs. Ziehen wir aber, weil die Gesamtziffern sicherlich manche staatlichen Subventionen für Konzessionsbauten enthalten, das Netz nicht nur der staatlichen, sondern aller schiffbaren Kanäle, das am Ende des Jahres 1878 4 656 km betrug, in Betracht, so erhalten wir 171 821 Frcs. und für die Periode 1814—1879 131 872 Frcs.

Ein Ueberblick darüber, wie sich thatsächlich diese Kosten auf die einzelnen Strecken des grossen Kanalnetzes vertheilen, wird am Schlusse des nächsten Abschnittes gegeben werden.

## II.

### **Der Ausbau des französischen Kanalnetzes seit dem Freycinet'schen Programm vom Jahre 1879.**

Das Freycinet'sche Programm schien vor zwei Jahrzehnten eine Aera der Bauthätigkeit auf dem Gebiete des französischen Binnenschiffahrtswesens einzuleiten, die an Umfang sowohl, wie an Planmässigkeit alle früheren weit in den Schatten stellen sollte. Doch dem Willen entsprach nicht ganz das Vollbringen. Eine Reihe von Umständen trafen zusammen, einen starken Rückschlag herbeizuführen.

Zunächst stellte sich im Anschluss an die alsbald nach Erlass des Gesetzes begonnenen Bauausführungen heraus, dass die Voranschläge überall weitaus zu niedrige Ansätze enthielten. Man musste sie einer Revision unterziehen. Das führte zu einer Erhöhung der zuerst angegebenen Ziffern um nicht weniger als 65 0/0; die Gesamtkosten für die gesetzlich vorgesehenen Bauten und Arbeiten wurden jetzt auf 1 483 Millionen Francs festgesetzt, von denen  $\frac{4}{5}$ , nämlich 1 160 Millionen Francs auf Kanäle,  $\frac{1}{5}$ , nämlich 323 Millionen auf Flüsse entfielen.

Diese Erhöhung der vorgesehenen Ausgaben um 588 Millionen Francs wirkte um so mehr ernüchternd, als gleichzeitig ein Umschwung in der

allgemeinen Finanzlage Frankreichs sich vollzog. In der zweiten Hälfte der siebziger Jahre herrschten im französischen Staatshaushalt die günstigsten Verhältnisse. In den sechs Jahren von 1875—1880 überstiegen die Einnahmen die Ausgaben um mehr als 529 Millionen Francs. Im Jahre 1880 erreichte dieser Ueberschuss mit 130 Millionen Francs seinen Höhepunkt. Im nächsten Jahre ist er bereits stark vermindert und im Jahre 1883 ist er verschwunden. Statt einen Ueberschuss zu gewähren, erzwang die veränderte finanzielle Lage jetzt Kürzungen in den Ausgaben. Im Jahre 1884 blieben diese bereits um 251,5 Millionen Francs, im folgenden Jahre um weitere 54 Millionen Francs hinter den Ausgaben des Jahres 1883 zurück. Dieser Umschwung in der finanziellen Lage des Landes einerseits, die starke Erhöhung des Voranschlags der geplanten Bauten andererseits, liessen das Freycinet'sche Programm plötzlich in einem ganz anderen Lichte erscheinen, als kurz vorher, zur Zeit des Höhepunktes des Optimismus.

Da zugleich aus verschiedenen, schwer zu fixirenden Gründen, in Verbindung mit dem Umschwung in den wirtschaftlichen Verhältnissen, der „ein immer grösser werdendes Missverhältniss zwischen den vorhandenen Mitteln und der Masse der geschäftlichen Verbindlichkeiten zu Tage treten liess“,<sup>16)</sup> das Interesse an der Binnenschifffahrt in der öffentlichen Meinung zu erlahmen begann, so entschloss sich die Regierung, von dem gesetzlich festgelegten Programm abzugehen. Man wollte zwar den Grundgedanken der bisherigen Bestrebungen nicht aufgeben; man wollte die Vereinheitlichung des vorhandenen Wasserstrassennetzes fortführen und auch bereits begonnene Neubauten nicht liegen lassen; man wollte aber neue Unternehmungen, auch wenn sie im Programm schon enthalten waren, nicht oder doch nur im Falle grösster Dringlichkeit beginnen und stets den Geist strenger Sparsamkeit walten lassen. Deshalb strich man von dem Gesamtbetrage des neuen Voranschlages aller Programmarbeiten mehr als 60 0/0, nämlich nicht weniger als 808 Millionen Francs für Kanäle und 99 Millionen Francs für Flüsse. Es blieben so nur 576 Millionen Francs übrig. Davon waren im Jahre 1883 für bereits vollendete Bauten und Arbeiten 72 Millionen Francs ausgegeben und von den für noch nicht abgeschlossene Unternehmungen verbleibenden 504 Millionen Francs, von denen 324 Millionen Francs den Kanälen und 180 Millionen Francs den Flüssen zugedacht waren, war auch bereits die Hälfte verausgabt. Der nicht erhebliche Restbetrag sollte bis zum Ende des Jahres 1897 reichen. Das hat er auch im wesentlichen gethan, wie die folgende Zusammenstellung der jährlichen Budgetbewilligungen für ausserordentliche Arbeiten (Crédits budgétaires pour travaux extraordinaires) zeigt.<sup>17)</sup> Diese haben betragen für:

	für K a n ä l e Francs	für F l ü s s e Francs	für beide z u s a m m e n Francs
1880 . . .	35 000 000	30 000 000	65 000 000
1881 . . .	54 500 000	30 000 000	84 500 000
1882 . . .	50 000 000	30 000 000	80 000 000
1883 . . .	59 000 000	35 710 000	94 710 000
1884 . . .	22 875 000	18 570 000	41 445 000
1885 . . .	15 730 000	12 475 000	28 205 000
1886 . . .	15 425 000	11 750 000	27 175 000
1887 . . .	10 830 000	6 435 000	17 265 000
1888 . . .	10 115 000	6 400 000	16 515 000
1889 . . .	10 115 000	6 400 000	16 515 000
1890 . . .	10 115 000	5 200 000	15 315 000
1891 . . .	10 000 000	4 885 000	14 885 000
1892 . . .	9 799 500	4 885 000	14 684 500
1893 . . .	9 993 500	5 285 000	15 278 500
1894 . . .	9 993 000	5 285 000	15 278 000
1895 . . .	9 636 500	4 500 000	14 136 500
1896 . . .	8 474 500	3 452 000	11 926 500
1897 . . .	7 000 000	3 000 000	10 000 000
	358 602 000	224 232 000	582 834 000

Diese Ziffern zeigen deutlicher, als Worte es vermögen, die allgemeine Erlahmung des Interesses an der Binnenschifffahrt in Frankreich, zumal da in den letzten Jahren nicht nur die Regierung ihre Anträge beständig vermindert, sondern auch die Abgeordnetenkammer an den beantragten Summen regelmässig Streichungen vorgenommen hat. Sie zeigen seit dem Jahre 1883 eine fast ununterbrochene Abnahme der jährlichen Aufwendungen von fast 95 Millionen Francs auf beinahe ein Zehntel dieses Betrages im Jahre 1897.

Was ist mit diesen, in ihrer Gesamtheit immerhin beträchtlichen Mitteln, in der fast 20jährigen Periode, die seit der Aufstellung des Freycinet'schen Programms verstrichen ist, erreicht worden?

Ihr wichtiges grosses Ergebniss ist die Vereinheitlichung des französischen Binnenschifffahrtsnetzes. So sehr auch die Ansichten sich geändert hatten, so sehr auch die Hoffnungen nüchterner, die Wünsche bescheidener, die Mittel geringer geworden waren, dem Freycinet'schen Programm blieb man doch in der Ueberzeugung treu, die Binnenwasser-

strassen, insbesondere die künstlichen, als Mittel des Grossverkehrs in der Aera der Eisenbahnen nur erhalten zu können, wenn man sie aus ihrer historischen Individualisirung zu einem einheitlichen, gleichartigen Netz emporhob. Man hielt im wesentlichen daran fest, die mit einander in Verbindung stehenden, zu durchgehenden Verkehrswegen sich verknüpfenden Wasserstrassen auch den erwähnten Normalforderungen anzupassen, die im Gesetze vom Jahre 1879 für sie aufgestellt worden waren. Beim Erlass dieses Gesetzes entsprachen neben 996 km Flussläufen nur 235 km Kanäle jenen Anforderungen. Als bald jedoch schritt man zur Verbesserung der übrigen Hauptlinien. Zunächst war es das wichtige engmaschige Wasserstrassennetz im Norden und Osten Frankreichs, dem man seine Sorgfalt zuwandte. Hier wurde die Vereinheitlichung im wesentlichen schon bis zum Jahre 1887 durchgeführt; in diesem Jahre entsprachen bereits nicht weniger als 1 747 km Kanäle neben 1 819 km Flüssen den aufgestellten Normalforderungen. In Mittelfrankreich und im Südosten des Landes bedurfte es jedoch noch einer Reihe von Jahren, bis man auch hier den Ansprüchen des Gesetzes im wesentlichen genügte. Im Jahre 1895 war das bei 2 213 km künstlichen und 1 991 km natürlichen Wasserstrassen der Fall, also bei mehr als dreimal so viel, als vor 16 Jahren; bei Wasserstrassen von einer Länge von 5 092 km war eine Tiefe von 2 m erreicht worden. Im Jahre 1896 hatten dementsprechend von allen Schiffen, die auf den französischen Binnenwasserstrassen verkehrten, 62 % die Tragfähigkeit des Normalschiffes. Diese vlämische Péniche konnte fast in alle Theile Frankreichs gelangen; Fahrten bis zu 600 km vermochte sie zurückzulegen. Die Durchschnittslänge aller Fahrten, die noch im Jahre 1881 110 km betrug, ist bis zum Jahre 1896 auf 140 km oder um 27 % angewachsen.

Allerdings machte der Umschwung in den Ansichten und Stimmungen sich auch hier geltend. Einmal wurde — wie die Ziffern zeigen — die Vereinheitlichung nicht auf alle Hauptlinien, die nach dem Gesetze mehr als 4 000 km Kanäle und 3 600 km Flüsse umfassen sollten, heute aber regelmässig nur auf rund 6 000 km angegeben werden, ausgedehnt. Auch zeigte in dem Tempo der Durchführung sich eine zunehmende Verlangsamung; wurden nach den angeführten Zahlen in den ersten 8 Jahren nach dem Inkrafttreten des Gesetzes nicht weniger als 2 335 km Wasserstrassen den gesetzlichen Anforderungen angepasst, so gebrauchte man einen gleichen Zeitraum, um dasselbe für weitere 638 km zu erreichen. Aber die Erlahmung des Interesses an der Binnenschifffahrt hat es doch nicht zu verhindern vermocht, dass die wichtigeren französischen Wasserstrassen einem Durchgangsverkehr auf weite Entfernungen angepasst wurden. Von den etwa 6 000 km Hauptwasserstrassen, auf die zusammen

ungefähr 95 % des gesamten Binnenschiffverkehrs Frankreichs entfallen, sollen heute 4 200 km der vlämischen Péniche zugänglich sein.<sup>18)</sup> So kann von der Vereinheitlichung der Wasserstrassen gesagt werden, dass heute im wesentlichen erreicht ist, was das Freycinet'sche Programm in Bezug auf den Umbau des französischen Wasserstrassennetzes erstrebte.

Auch von der Verstaatlichung aller Hauptkanäle, die das Gesetz vom 5. August 1879 vorschrieb, kann heute fast dasselbe gelten. Allerdings hat es auch hier ein Weilchen gedauert. Anfangs wurde das staatliche Wasserstrassennetz, das im Jahre 1878 3 675 km lang war, nur sehr unbedeutend durch Ankäufe von Privatkanälen vergrößert. Nur die kleinen Kanäle der unteren Scarpe, der Vire und Taute, sowie von Beaucaire und la Radelle wurden seit der Aufstellung des Freycinet'schen Programms für 9 320 000 Francs zurückgekauft. Ausserdem fiel im Jahre 1890 infolge der Beendigung der Konzession die kanalisirte Sambre an den Staat zurück. Die wichtigste noch im Privatbesitz befindliche Wasserstrasse, der Südkanal und seine Verlängerung durch den Garonne-Seitenkanal, die zusammen beträchtlich mehr als die Hälfte aller nichtstaatlichen Wasserstrassen ausmachten, ist erst nach zwei Jahrzehnten, erst im Jahre 1898 in die Hände des Staates übergegangen. Veranlassung dazu bot der Umstand, dass der Pachtvertrag, den die Südbahngesellschaft mit der eine dauernde Konzession besitzenden Gesellschaft des Südkanals nach jahrelangem, für die Wasserstrasse ungünstigem Konkurrenzkampf im Jahre 1858 abgeschlossen hatte, am 1. Juli 1898 ablief. Der Staat lehnte seine Einwilligung zu einer Verlängerung des Pachtvertrags ab und erbot sich der Kanalgesellschaft zum bereits im Freycinet'schen Gesetze vorgeschriebenen Rückkauf; die Kanalgesellschaft ging bereitwillig darauf ein. Der Rückkaufspreis soll in einer dauernden Rente bestehen, die durch eine besondere Kommission, wie sie früher bereits bei den Kanälen von Orléans und Loing in Wirksamkeit getreten ist, bestimmt werden soll. Für diese Rente wird voraussichtlich der bisherige Pachtpreis vorzugsweise bestimmend sein. Dieser Pachtpreis bestand in den folgenden jährlichen Zahlungen:

1. 710 600 Fres. für die Aktionäre der Kanalgesellschaft;
2. 32 400 „ als Kosten der Verwaltung;
3. Verzinsung und Amortisation einer im Jahre 1856 aufgenommenen Anleihe in Höhe von 2 400 000 Fres.;
4. Pensionen für frühere Beamte der Kanalgesellschaft.

Da die beiden letzten Punkte in Fortfall gekommen sein dürften, so betrug der jährliche Pachtpreis nicht ganz 750 000 Francs. Nehmen wir die für den Rückkauf zu gewährende Rente in gleicher Höhe an, so würde

der Rückkaufspreis einem Kapital von mindestens 18,75 Millionen Francs entsprechen. Bei dem die Fortsetzung des Südkanals bildenden, seinerzeit vom Staate erbauten Garonne-Seitenkanal, dessen Konzession noch bis Ende des Jahres 1960 lief, doch für die Bahngesellschaft nach Fortfall des Südkanals von geringer Bedeutung ist, besteht der Rückkaufspreis darin, dass bei der durch die staatlichen Garantiezahlungen erwachsenen Schuld der Bahngesellschaft gegenüber dem Staate, die sich Ende des Jahres 1895 auf rund 139,5 Millionen Francs an Kapital und rund 19 Millionen Francs an Zinsen belief, der Zinssatz von 4 0/0 auf 3 0/0 herabgesetzt wird. Das bedeutet eine Erleichterung der jährlichen Zinsenlast um 1 865 000 Fres., was einem Kapitalgewinn von mindestens 42 Millionen Francs gleichkommt. Es ist aber zu beachten, dass bei dieser Festsetzung des Rückkaufspreises Eisenbahninteressen mit im Spiel gewesen sind.

Nach der Uebernahme dieser beiden, zusammen 492 km langen Kanäle durch den Staat, verbleiben im Privatbesitz nur noch wenige Wasserstrassen.

Es sind das die folgenden:

	Länge in km	Konzessionsdauer
Kanalisierte Lez oder Kanal von Grave . . . . .	10	unbeschränkt
Lunelkanal . . . . .	9	„
Kanäle von Paris (Ourcq, St. Denis, St. Martin)	120	„
Kanal von Furnes nach Dünkirchen . . . . .	13	1899
Kanal von Dive und Thouet . . . . .	40	1925
Sambre-Oisekanal . . . . .	71	1937
Bourguignon- und Sylvéréalkanäle . . . . .	20	1939
Kanal von Vassy nach St. Dizier . . . . .	23	1948
Beuvrykanal . . . . .	3	1950
Kanalisierte Souchez . . . . .	3	1950

Von diesen sind nur die Kanäle von Paris, sowie der Sambre-Oisekanal, die zusammen eine Länge von 191 km haben, von Bedeutung. Bei der 4 780 km betragenden Gesamtlänge der künstlichen Wasserstrassen Frankreichs verschwinden daher die Privatkanäle heute völlig. Man kann daher auch sagen, dass, was die Verstaatlichung der Wasserstrassen anlangt, das Freycinet'sche Programm heute so ziemlich erfüllt ist.

Dasselbe kann von dem dritten Theile dieses Programmes — den Neubauten — nicht behauptet werden.<sup>19)</sup> Wie hier die Sache liegt, geht daraus hervor, dass nicht nur die im Jahre 1883 bereits begonnenen Bauten heute noch nicht gänzlich vollendet sind, sondern dass sogar sehr ernstlich die Frage aufgeworfen ist, ob man sie vollenden solle. Der Berichterstatter der Budgetkommission der Abgeordnetenkammer sagt in

seinem Bericht<sup>20)</sup> für das Jahr 1896: pour ces ouvrages dispendieux — pour lesquels un certain nombre de millions ont déjà été dépensés et qui, pour être achevés, en exigeraient beaucoup encore — la question se pose de savoir si la sagesse ne commande pas de renoncer complètement a l'oeuvre entreprise ne sacrifiant les sommes dépensees pour ne point avoir dans l'avenir à faire de nouveaux sacrifices hors de toute proportion avec les avantages à attendre de l'achèvement du canal. In diesem Sinne wurde auch dem Antrag, den die Budgetkommission im Einverständnis mit der Regierung stellte, den für Kanäle in Ansatz gebrachten Betrag um 1 100 000 Frcs. oder etwa ein Fünftel zu kürzen, der erklärende Satz hinzugefügt: cette réduction doit porter exclusivement sur les canaux dont la condamnation définitive s'impose. Gegen diese radikale Auffassung erhob sich allerdings in der Kammer Opposition.<sup>21)</sup> Aber auch was ihr Wortführer, der Abgeordnete Plichon, sagte, lässt die Lage in keinem erfreulichen Lichte erscheinen, denn er weicht von der Auffassung der Budgetkommission nicht in der sachlichen Beurtheilung, sondern nur in den praktischen Konsequenzen, die er aus ihr zieht, ab, wenn er sagt: on peut se tromper; mais je crois que, quand on s'est trompé, quand on a engagé des dépenses et commencé des travaux, il faut être beau joueur et aller jusqu'au bout; sinon on jette à l'eau les sommes qu'on a déjà déboursées. Jedenfalls hatte er den Erfolg, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten, obwohl er in die Kürzung des Budgetpostens einwilligte, auf seine Anfrage die beruhigende Erklärung abgab: J'affirme donc que tous les canaux en cours d'exécution seront continués, et notamment celui de la Marne à la Saône. Der Minister dürfte aber — wie die folgenden Darlegungen zeigen — vielleicht nicht ohne Absicht nur eine Fortsetzung, nicht eine Vollendung der begonnenen Arbeiten zugesagt haben.

Diese im Bau begriffenen grösseren Kanäle sind alle bereits vor dem Jahre 1883 begonnen worden.<sup>22)</sup> Es sind die folgenden vier Kanallinien:

- von Havre nach Tancarville,
- „ der Oise zur Aisne,
- „ „ Marne zur oberen Saône,
- „ Montbéliard am Rhone-Rheinkanale zur Saône.

Der 25 km lange Kanal von Havre nach Tancarville hat die Aufgabe, den grössten französischen Hafen an der atlantischen Küste, der bisher nur durch die Seinebai, auf die Flussschiffe sich regelmässig nicht hinauswagen, zu erreichen war, mit der Seine und damit dem ganzen Wasserstrassennetz des nördlichen Frankreich in direkte Binnenschiffahrtsverbindung zu setzen. Man beabsichtigte damit zugleich den französischen Hafenplatz

in seiner Konkurrenz mit Antwerpen zu stärken, indem man den Seeschiffen durch Heranziehen inländischer Massenerzeugnisse mehr Rückfracht zu verschaffen hoffte. Die Kosten des Kanals, die den Hafenausgaben im Budget zugerechnet sind, sind auf 19,5 Millionen Francs veranschlagt worden und haben thatsächlich auf 25 Millionen Francs oder eine Million Francs für jedes Kilometer sich belaufen; von diesen Kosten trugen die beteiligten Kommunen 6 Millionen. Seit dem Jahre 1887 wird der Kanal befahren.

Der zweite dieser Kanalbauten, der 48 km lange Kanal zwischen Oise und Aisne beruht auf einem Gesetze vom 7. April 1879. Er soll den Wasserverkehr zwischen den Kohlenbergwerken des Nordens und dem Industriebezirk im Osten verbessern, der bisher auf die kanalisirte Aisne angewiesen war, die einen Umweg von 58 km macht und durch ihr starkes Gefälle die Bergfahrt sehr erschwert, bei dem oft sich wiederholenden Hochwasser ganz verhindert. Anfänglich auf 15, dann auf 21,5 Millionen Francs veranschlagt, hat er schliesslich ein Anlagekapital von 35 Millionen Francs oder nicht weniger als 730 000 Frcs. für das Kilometer erfordert. Er ist heute fertig. Ende des Jahres 1891 waren bereits nahezu 34 Millionen Francs ausgegeben. Seit dem Jahre 1889 findet Schifffahrt auf ihm statt. In das Budget für das Jahr 1897 ist der erste regelmässige Posten für seine Unterhaltung eingesetzt worden.

Der 151 km lange Marne-Saônekanal,<sup>23)</sup> dessen Bau auf Grund des Gesetzes vom 3. April 1879 erfolgt, sollte vor allen Dingen der französischen Metallindustrie an der oberen Marne dienen. Durch die im Jahre 1868 begonnene, doch erst zehn Jahre später vollendete Fortführung des Marnekanals von Vitry le Francais nach Donjeux stand dieses Industriegebiet bereits mit den Wasserstrassen des Nordens in Verbindung; nach dem Süden aber konnte es bisher zu Wasser nur auf dem grossen Umweg über Paris und unter Benutzung des Burgunder- und Mittelkanals verfrachten. Die beschlossene neue Wasserstrasse von Donjeux nach Pontarlier an der Saône sollte jetzt auch mit dem Süden, insbesondere den Kohlenfeldern von St. Etienne, eine direkte Verbindung herstellen. Damit sollte zugleich die bisher in Donjeux als Sackgasse verlaufende Wasserstrasse der Marne — neben den Routen des Ostkanals und des Kanals von Burgund — zu einer neuen dritten Durchgangsstrasse zwischen dem Norden und Süden des Landes umgestaltet werden, die insbesondere zusammen mit dem soeben betrachteten Oise-Aisnekanal die kürzeste Verbindung der nordfranzösischen Kohlenbecken mit dem Rhonegebiet herstellt. Die Kosten dieses Kanals waren anfangs auf 44 Millionen Francs veranschlagt worden; Mitte der achtziger Jahre wurden sie auf 66 Millionen Francs, heute auf 85 Millionen Francs oder etwa 560 000 Frcs. für das Kilometer bemessen.

In den ersten fünf Jahren bis Ende des Jahres 1884 sind 40,5 Millionen Francs, in den folgenden zwölf Jahren 20 Millionen Francs für diesen Kanalbau ausgegeben worden. Zu Beginn des Jahres 1897 waren an seinen beiden Enden Strecken von zusammen 113 km dem Verkehr übergeben. Der Bau der Verbindungsstrecke von 38 km, der hauptsächlich durch einen fast 5 km langen Scheiteltunnel erschwert wird, erforderte an-schlagsgemäss noch 25 Millionen Francs, die man noch zum Theil von den Interessenten aufzubringen hoffte.

Was sodann den 82 km langen dritten Kanal von Montbéliard zur Saône betrifft, der die verkehrsarme Südstrecke des Ostkanals mit dem Rhone-Rheinkanal verbinden soll, so scheint es zweifelhaft zu sein, ob er in der geplanten Weise zur Ausführung kommt. Seit dem Gesetze vom 8. April 1879, auf das sein Bau zurückgeht, haben in ähnlichem Masse die veranschlagten Kosten seiner Ausführung zu- und die in ihn gesetzten Erwartungen abgenommen. Die Kosten waren ursprünglich auf 22 Millionen Francs bemessen; seit Mitte der achtziger Jahre werden sie auf 35 Millionen Francs oder etwa 425 000 Frcs. für das Kilometer geschätzt. Von ihnen sind in den zwanzig Jahren erst 12 Millionen Francs ausgegeben worden. Gleichzeitig ist die Hoffnung, dass durch diesen Bau dem Ostkanal vom Rhone-Rheinkanal her eine beträchtliche Verkehrsmenge zugeführt werden wird, fast allgemein geschwunden; der ganze Kanal ist heute von sehr sachverständiger Seite als „fort peu util“ bezeichnet worden.<sup>24)</sup> Er dürfte deshalb aller Voraussicht nach nicht in der anfangs geplanten Weise, sondern nur von dem Doubs bis zu den Kohlenfeldern von Ronchamps fortgesetzt werden; für den Bau dieser Strecke waren am 1. Januar 1897 noch ungefähr 7,5 Millionen Francs erforderlich.

Endlich sei noch erwähnt, dass der Bau des 141 km langen Schelde-Maaskanals, der den neuen Ostkanal mit dem nordfranzösischen Kohlenbecken in direktere Verbindung setzen soll, zwar durch ein Gesetz vom 8. Juli 1882 beschlossen worden ist, dass jedoch nichts darüber bekannt geworden ist, dass der Bau begonnen und von seinen auf 67 Millionen Francs oder 475 000 Frcs. für das Kilometer veranschlagten Kosten jemals etwas aufgebracht und verausgabt worden ist.

Wenn die Regierung selbst begonnenen Kanalbauten gegenüber ihre Stellung änderte, so ist es begreiflich, dass sie erst recht neuen Kanalprojekten gegenüber eine abwartende und vorsichtige Haltung einnahm. Als das Freycinet'sche Gesetz durchging, da schien es feststehende Ansicht zu sein, dass es die Pflicht des Staates sei, ausschliesslich mit seinen Mitteln alle wünschenswerthen Kanalbauten auszuführen<sup>25)</sup>; beseitigte man doch zu gleicher Zeit auch — wie wir noch ausführlich betrachten werden — sämtliche Kanalabgaben.

Aber nur eine glänzende Finanzlage gestattete dieses Prinzip unbedingter Freigiebigkeit. Als die Mittel aus der Staatskasse nach dem Jahre 1883 nicht mehr so reichlich flossen, sondern immer mehr abnahmen, da wandte man sich langsam von ihm ab, indem man es immer mehr als bedenklich erachtete, den Staatshaushalt mit sämtlichen Ausgaben für das französische Wasserstrassennetz dauernd zu belasten.<sup>26)</sup> Man strebte nach einer Entlastung des Staates. Zunächst geschah das bei den Flusskorrekturen und in einer sehr milden Form. Es wurde nämlich bei den Vorschüssen, welche die interessirten Körperschaften, insbesondere die Handelskammern dem Staate machten, um die Ausführung der aus dem Freycinet'schen Programm noch beibehaltenen Bauten nicht allzu sehr sich verlangsamten zu lassen, die Verzinsung aufgegeben. So hat die Handelskammer in Bordeaux für die Korrektur der unteren Garonne zwischen Bordeaux und Pauillac einen Vorschuss von 24 Millionen Francs gezahlt, der innerhalb 12 Jahren in jährlichen Raten rückzahlbar, doch nicht verzinslich ist.<sup>27)</sup> So sind auch für den Seekanal der unteren Loire zwei zinslose Vorschüsse in der Gesammthöhe von 9,5 Millionen Francs von der Handelskammer in Nantes angenommen worden.<sup>28)</sup> Ebenso hat die Handelskammer in Rouen im Jahre 1887 für die untere Seine einen zinslosen, vom Jahre 1896 an in fünf Jahresraten rückzahlbaren Vorschuss von 1 800 000 Frcs. gemacht.<sup>29)</sup> Dasselbe ist auch bei kleineren Unternehmungen der Fall, wie z. B. bei dem Kanal von Lens zur Deûle<sup>30)</sup> und dem von Bourbourg.<sup>31)</sup>

Bei den Seehäfen ging man zuerst einen Schritt weiter. Man liess nicht nur die Verzinsbarkeit, sondern auch die Rückzahlbarkeit fortfallen; man verwandelte die Vorschüsse in Beiträge. Die interessirten Körperschaften, die diese Beiträge leisteten, erhielten zugleich das Recht, sich durch die Erhebung bestimmter Abgaben schadlos zu halten. Kleinere Beiträge solcher Art waren schon früher vorgekommen; sie beliefen sich z. B. im Jahre 1882 auf 426 730 Frcs., noch nicht 1 % der gesammten Aufwendungen für Hafengebauten. Im Jahre 1889 waren sie bereits auf mehr als 4,5 Millionen Frcs. oder 14 % gesteigert worden; in den Jahren 1892 und 1893 erreichten sie das eine Mal mit nahezu 9, das andere Mal mit 7 Millionen Francs gar 33 %. So waren auch in dem Gesetzentwurf vom 8. November 1887, der etwas über 73 Millionen Francs für Hafengebauten in Havre und beinahe 23 Millionen Francs für die Regulirung der unteren Seine forderte,  $\frac{1}{3}$  der Kosten von den beteiligten Departements, den Stadtverwaltungen und Handelskammern übernommen worden. Der Senat aber versagte dem von der Abgeordnetenkommission angenommenen Entwurf seine Zustimmung; er forderte eine stärkere Heranziehung der Interessenten und eine beträchtliche Entlastung des Staates.<sup>32)</sup> Diesen

Wünschen entsprach die Regierung, indem sie einen neuen Gesetzentwurf vorlegte, in dem die Kosten auf weniger als die Hälfte, nämlich 27,5 Millionen Francs für den Hafen von Havre und 15 Millionen Francs für die untere Seine ermässigt, der Antheil der interessirten Körperschaften von  $\frac{1}{3}$  auf  $\frac{1}{2}$  erhöht<sup>33)</sup> und der des Staates durch beides von 72 auf 21,25 Millionen Francs herabgesetzt wurde. Im Anschluss an diesen Gesetzentwurf sprach sich der Senat mehr oder minder prinzipiell dafür aus, dass bei allen derartigen Unternehmungen höchstens die Hälfte der anschlagsmässigen Kosten als fester Beitrag vom Staate, dagegen die andere Hälfte, sowie ein Theil der den Voranschlag etwa übersteigenden Kosten von den interessirten Gegenden zu tragen sei.

Was von den Hafenplätzen und den natürlichen Wasserstrassen galt, konnte mit gleichem Recht auch von den künstlichen geltend gemacht werden. So ist das Prinzip der finanziellen Betheiligung der Interessenten auch auf dem Gebiete des Kanalbaues durchgedrungen.<sup>34)</sup> Die Regierung hat es insbesondere den beiden Kanalprojekten gegenüber angenommen, die aus dem Boden einer einseitigen Interessenagitation am meisten zu allseitig abgewogenen, klaren Plänen herangereift zu sein scheinen. Es ist das zunächst das Projekt, den grossen französischen Südhafen Marseille, der bisher nur durch Eisenbahnen mit dem Innern des Landes verbunden ist, unter mannigfacher Benutzung bereits bestehender Wasserstrassen, durch einen 54 km langen, mindestens 2 m tiefen, schleusenlosen Kanal, mit der mehrere hundert Kilometer langen natürlichen Wasserstrasse der Rhone und damit mit dem ganzen französischen Binnenschiffahrtsnetze in Verbindung zu setzen; dadurch beabsichtigt man zugleich, dem in Regulirung begriffenen grossen Strome neuen Verkehr zuzuführen, ihm womöglich die früher lange behauptete Rolle zurückzugewinnen, die grosse Waarenstrasse vom nahen und fernen Osten nicht nur nach Frankreich, sondern auch nach Belgien, Deutschland und dem ganzen Nord-Europa zu sein, sowie endlich dem grössten französischen Seehafen am nahen See von Berre Raum für eine erweiterte industrielle Entwicklung zu schaffen. Dieses Projekt wurde bereits im Jahre 1879 zuerst ausgearbeitet und fünf Jahre darauf nur zurückgestellt, weil die Erfolge der Rhoneregulirung sich noch nicht absehen liessen; neuerdings ist es wieder in den Vordergrund gerückt worden, nachdem auf der Rhone ein regelmässiges Fahrwasser nicht nur von 1,6 m, wie beabsichtigt war, sondern von 2 m Tiefe für den weitaus grössten Theil des Jahres erreicht worden ist und nachdem die begonnene Durchstechung des Simplon<sup>35)</sup> Marseille in seinem Konkurrenzkampf mit Genua einen neuen schweren Schlag — ähnlich wie seiner Zeit die Eröffnung der St. Gotthardbahn — zu versetzen droht. Bereits zu Beginn der achtziger Jahre

hatten das Departement der Rhonemündung, die Stadt und die Handelskammer von Marseille sich bereit erklärt, zu den auf 73 Millionen Francs veranschlagten Baukosten einen Beitrag von zusammen 20 Millionen Francs zu liefern. Das Anerbieten war im Jahre 1892 erneuert worden und die Handelskammer hatte hinzugefügt, sie wolle im Interesse einer beschleunigten Ausführung den Restbetrag, der jetzt auf 60 Millionen Francs veranschlagt wurde, derart vorschliessen, dass sie nur mit 2,75 0/0 zu verzinsen und innerhalb 40 Jahren in bestimmten Jahresraten zurückzuzahlen seien. Auf dieser finanziellen Grundlage brachte die Regierung am 21. Juli 1893 einen Gesetzentwurf über den Bau des Kanals ein; der Schluss der Legislaturperiode verhinderte jedoch seine Verabschiedung. Seitdem veranlassten die erwähnten höheren Ansprüche, die der Senat an die Interessenten in Bezug auf die untere Seine gestellt hatte, die Regierung, auch hier mit höheren Anforderungen an die Handelskammer von Marseille heranzutreten.<sup>36)</sup> Statt der Uebernahme eines Viertels der Kosten verlangte sie die Uebernahme der Hälfte der auf 80 Millionen Francs oder 1481481 Frcs. für das Kilometer veranschlagten, sowie alle etwa darüber hinaus erwachsenden Kosten. Auch das wurde gewährt. Die Handelskammer von Marseille übernahm ausser ihren früheren Verpflichtungen die ganzen weiteren 20 Millionen Francs, sodass ihr fester Antheil auf  $26\frac{2}{3}$  Millionen Francs anwuchs, sowie den ganzen Betrag der etwa den Voranschlag überschreitenden Kosten; ausserdem trat sie dem Staate gegenüber für die Verpflichtungen ein, die das Departement und die Stadt in Höhe von je  $\frac{2}{3}$  Millionen Francs übernommen hatten. Die Handelskammer wurde ermächtigt, die zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen nöthigen Summen durch eine vierprozentige Anleihe sich zu beschaffen und durch die Erhebung von Abgaben sich für ihre Aufwendungen zu entschädigen. Es wurde aber nicht gewagt, diese Abgaben in Abänderung des später noch zu betrachtenden, alle Binnenschiffsabgaben beseitigenden Gesetzes vom Jahre 1879 auf den neu zu erbauenden Kanal selbst zu legen; es sollten vielmehr bis zur völligen Deckung aller aufgewendeten Beträge in Marseille Hafengebühren eingeführt werden und zwar 10 Centimes für die Tonne Raumgehalt von allen eingehenden Schiffen und 15 Centimes für jedes Stück oder jede 1000 kg oder jedes Kubikmeter eingeführter Waaren. Nicht mit Unrecht ist Widerspruch gegen die Einführung dieser Abgaben erhoben worden, weil durch sie die Kosten für den Kanalbau zum grossen Theil durch Waaren aufgebracht werden sollen, die gar keinen Nutzen von der neuen Wasserstrasse haben.<sup>37)</sup> Trotzdem dürfte die Ausführung des Projektes, die Annahme des neuen Gesetzentwurfes, den der Minister der öffentlichen Arbeiten am 7. Februar 1899 in der französischen Abgeordnetenkammer eingebracht

hat,<sup>38)</sup> durch das bereitwillige Eintreten der Marseiller Handelskammer gesichert sein.

An dem Mangel einer gleichen Bereitwilligkeit der Interessenten scheint das zweite der genannten beiden Kanalprojekte neuerdings gescheitert zu sein. Da die vielleicht wichtigste französische Kanallinie, die vom Norden nach Paris, die die Hauptstadt mit den Kohlenfeldern von Mons und Valenciennes, durch den Senséekanal auch mit denen des Pas de-Calais und durch den Sambre-Oisekanal mit denen von Charleroi in Verbindung setzt, über ihre normale Leistungsfähigkeit hinaus angestrengt wird und eine weitere Verkehrszunahme kaum noch gestattet, so war bereits seit längerer Zeit der Plan eines Canal Nord sur Paris ausgearbeitet worden, dessen Herstellungskosten auf 105 Millionen Francs veranschlagt wurden.<sup>39)</sup> Da die Verhandlungen mit den Interessenten ein Ergebniss nicht hatten, so hat die Regierung jetzt dieses vielerörterte Projekt fallen lassen. Sie will sich damit begnügen, auf den bereits bestehenden Linien die Leistungsfähigkeit insbesondere durch Verdoppelung der Schleusen zu erhöhen und hat für diesen Zweck in einem Gesetzentwurf vom 15. Februar 1898 eine Summe von 11,5 Millionen Francs gefordert, die durch die alljährlichen Budgetbewilligungen gedeckt werden soll.<sup>40)</sup>

Diese beiden Kanalprojekte standen im Jahre 1896 für den Staat im Vordergrund des Interesses.<sup>41)</sup> Kein anderes war bereits in gleichem Masse ausgereift. Doch manches spielt natürlich in der Agitation noch eine Rolle. Insbesondere bedarf der Erwähnung das Projekt eines Seekanals von Paris nach Rouen. Für dieses haben sich selbstverständlich eine Menge Stimmen erhoben, so die von 37 Generalrärthen, von 147 an der Seine gelegenen Gemeinden, von 345 000 Wählern des Seine-Departements, von den meisten der französischen Handelskammern. Wichtiger ist die Thatsache, dass sich eine Gesellschaft — Société de Paris port de mer — gebildet haben soll, die nicht nur das Projekt ausarbeiten, sondern auch die zu seiner Ausführung nöthigen 150 Millionen Francs aufbringen will; sie behauptet, bereits jetzt, ohne sich an das grosse Publikum gewandt zu haben, unter der Hand Zeichnungen in Höhe von 70 Millionen Francs erhalten zu haben. Auch hier sind es also die Interessenten, die Kosten und Risiko tragen. In diesem Falle soll sogar der Staat ganz frei ausgehen. Weder ein Beitrag noch eine Garantie wird von ihm verlangt.<sup>42)</sup> Es dürfte jedoch noch viel Wasser durch die Seine fließen, ehe dieses Projekt zur Ausführung gelangt, wenn es überhaupt dazu kommt.

Ein zweites Projekt, das mit dem Plane Paris port de mer in den letzten Jahren oft zusammen genannt worden ist, das Projekt des Canal des deux mers, das Seeschiffen die direkte Fahrt von der Mündung der Garonne zu der der Rhone ermöglichen will, muss heute schon als aufge-

geben betrachtet werden. Bereits die beiden Kommissionen, die im Jahre 1886 eingesetzt worden waren, um einerseits den Bau und die Speisung, andererseits den Verkehr dieses geplanten Seekanals zu begutachten, waren zu durchaus negativen Ergebnissen gelangt und hatten sogar erklärt, das Projekt könne nicht als ein gemeinnütziges Nationalwerk betrachtet werden und verdiene keine Folge.<sup>43)</sup>

Da trotz dieses ungünstigen Gutachtens die Agitation nicht nachliess, sondern nur um so lauter ihre Stimme erhob und in umso weitere Kreise drang, wurde von dem Präsidenten Casimir Périer am 21. September 1894 eine neue, aus 16 Mitgliedern bestehende Prüfungskommission berufen. Sie hat den Plan nach allen Richtungen hin einer ausserordentlich eingehenden und sorgfältigen Untersuchung<sup>44)</sup> unterworfen und gelangt zu einem Ergebniss, das noch ungünstiger ist, als das ihrer Vorläuferin. Unter Annahmen, die so günstig sind, dass es Vorsicht verbieten würde, sie der Ausführung zu Grunde zu legen, schätzt sie das nöthige Anlagekapital auf 2—2,5 Milliarden Francs. Dabei berechnet sie einen sehr geringen Nutzen für Handel und Verkehr (*peu de services à la navigation générale*), erklärt sie den Wasserverbrauch des Kanals für so gross, dass die Möglichkeit einer Wasserabgabe für landwirthschaftliche und industrielle Zwecke ausgeschlossen sei, hält sie indirekte Vortheile, die aus der ganzen Anlage den durchzogenen Gegenden erwachsen könnten, für verschwindend gegenüber den Nachtheilen aller Art, die sie mit sich brächte (*bien minimes en comparaison des inconvénients de toute nature qu'il présenterait*). Auf Grund eingehender Berechnungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Ausführung des Planes des Canal des deux mers ein jährliches Defizit von 75—104 Millionen Francs zur Folge haben würde. Sie bezeichnet es deshalb als eine patriotische Pflicht, die Illusion zu zerstreuen, die man schon seit langen Jahren in den südlichen Theilen des Landes und in ganz Frankreich unterhalten habe (*un devoir patriotique en dissipant les illusions que, depuis de longues années déjà, on entretient dans les régions du Midi et dans la France entière*). Man müsse im Prinzip auf diesen Kanalbau verzichten. Jedes weitere Eingehen auf das zwar nicht technisch, doch praktisch unausführbare Projekt (*pratiquement irréalisable*) widerräth die Kommission aufs bestimmteste. Für absehbare Zeit dürfte damit der vielerörterte und oft bejubelte Plan praktisch abgethan sein. Voraussichtlich wird man sich — ähnlich wie bei dem Canal Nord sur Paris — damit begnügen, die aus dem alten Süd- und Garonneseitenkanal bestehende Wasserstrasse, die jetzt ja in die Hände des Staates gefallen ist, nach dem Standpunkt der modernen Technik zu verbessern und für den Binnenverkehr auszubauen.

Ueberschauen wir noch einmal, am Ziele unserer langen Wanderung, die Entwicklung des französischen Wasserstrassennetzes seit dem Freycinet'schen Programm, so lässt sich nicht verhehlen, dass die Thätigkeit in den beiden letzten Jahrzehnten wenig den hohen Erwartungen entspricht, mit denen diese letzte Periode des französischen Kanalbaus eingeleitet wurde und dass auch der Ausblick in die Zukunft keine Anzeichen enthält, die auf eine baldige Aenderung schliessen lassen. Der kurzen Periode sanguinischer Hoffnungen, weitfliegender Pläne, fieberhafter Thätigkeit folgte eine noch heute andauernde lange Periode der Ernüchterung und Ermattung, in der Vorsicht und Sparsamkeit die Aufwendungen immer mehr auf das Niveau des unbedingt nöthigen herabdrücken und an Stelle der staatlichen Freigiebigkeit immer mehr das Bestreben hervortreten lassen, die Interessenten in wachsendem Masse zu den Ausgaben heranzuziehen. Von Jahr zu Jahr verringerten sich deshalb, wie wir sahen, die aufgewendeten Geldmittel; der begeisterte Eifer von früher ist nicht einmal bei den Interessenten mehr zu spüren; bei allen Arbeiten wird das Tempo immer mehr ein schleichendes. Der Umschwung ist ein so starker und allgemeiner, dass selbst Krantz, der heute Minister der öffentlichen Arbeiten in Frankreich ist, von der kurz zurückliegenden Periode als von einer Zeit spricht, wo „la fièvre des grands travaux sévissait en France“, wo „les pouvoirs publics, qui dépensaient sans compter, se sont parfois laissé entraîner à engager l'État dans les entreprises très couteuses dont l'utilité n'apparaît plus aujourd'hui bien clairement à nos yeux“.<sup>45)</sup>

Schliessen wir die lange Betrachtung des französischen Kanalbaus mit einem kurzen statistischen Rückblick auf die ganze Entwicklung. Es sind für den Bau künstlicher Wasserstrassen vom französischen Staate seit dem Jahre 1814 ausgegeben worden:

	im ganzen Fres.	im Jahres- durchschnitt Fres.
1814—30 . . .	142 600 000	8 388 000
1831—47 . . .	248 500 000	14 612 000
1848—70 . . .	93 900 000	4 087 000
1871—79 . . .	52 500 000	5 833 000
1880—83 . . .	153 900 000	38 975 000
1884—90 . . .	100 400 000	14 291 000
1891—97 <sup>46)</sup> . .	75 000 000	10 714 000
zusammen	868 800 000	10 343 000

Diesem Anlagekapital würde — ohne Berücksichtigung von Zinseszins — ein jährlicher dreiprozentiger Zinsbetrag von 26 064 000 Francs entsprechen. Vertheilt auf die Gesamtlänge der französischen Kanäle, die auf 5 000 km angenommen werden soll,<sup>47)</sup> ergibt sich für das Kilometer ein Kapital von 173 760 Frcs. und ein Zinsbetrag von 5 213 Frcs. Vertheilt auf die Anzahl der Tonnenkilometer des jährlich auf den Kanälen geleisteten Verkehrs, die mit 2 400 Millionen angenommen werden sollen,<sup>48)</sup> ergibt sich für das Tonnenkilometer ein Kapitalbetrag von 36 Centimes und eine jährliche Zinsenlast von etwas über 1,08 Centimes.

Dehnen wir die Berechnungen auch auf die Zeit vor dem Jahre 1814 aus, so erhöht sich die gesammte Kapitalsumme, wie wir am Schlusse des vorigen Abschnittes sahen, um 191 Millionen Francs, also auf rund 1 060 Millionen Francs oder 212 000 Frcs. für das Kilometer; dem entspricht eine Zinsenlast im ganzen von 31 800 000 Frcs., für das Kilometer von 6 350 Frcs., sowie eine Belastung des Tonnenkilometer mit 44 Centimes Kapital und 1,32 Centimes Zinsen.

Endlich sind auch hier die Kosten der Verstaatlichung des französischen Kanalnetzes zu berücksichtigen. Für die Zeit bis zum Jahre 1878 hatten wir sie im vorigen Abschnitt auf rund 77 Millionen Francs ermittelt. Seitdem sind, wie wir in diesem Abschnitt sahen, 9 320 000 Frcs., sowie die Kosten des Rückerwerbs des Süd- und Garonne-Seitenkanals hinzugekommen. Da jedoch der Garonne-Seitenkanal ursprünglich vom Staate angelegt und nur im Interesse des Eisenbahnbaus nachträglich konzessionirt worden ist, so soll von den Kosten seiner Verstaatlichung hier abgesehen werden, zumal da die Fixirung des Rückkaufspreises als Zinsenermässigung einer Gesellschaftsschuld gegenüber dem Staate auch im Hinblick auf Eisenbahninteressen vorgenommen worden ist und eine genaue Berechnung kaum möglich macht. Für den Südkanal ist dagegen ein Rückkaufspreis in Rechnung zu bringen; es möge das in der berechneten Höhe von rund 19 Millionen Francs geschehen. Es kommen danach in allem 105 Millionen Francs hinzu, sodass das Anlagekapital im ganzen auf 1 165 Millionen Francs und für das Kilometer auf 233 000 Francs sich stellt; dem entspricht eine jährliche dreiprozentige Verzinsung im ganzen von 34 950 000 Frcs., für das Kilometer von 6 990 Frcs. und eine Belastung des Tonnenkilometer mit 48,5 Centimes Kapital und 1,45 Centimes Zinsen.

Dabei ist noch zu beachten, dass eine Erhöhung des Satzes dafür, dass von den künstlichen Wasserstrassen Frankreichs 300 km noch in privaten Händen sind, nicht vorgenommen worden ist.

Wie sich die Ausgaben im einzelnen in der Zeit von 1814—1891 auf die verschiedenen künstlichen Wasserstrassen Frankreichs vertheilt haben, veranschaulicht endlich die folgende Tabelle, die einen Ueberblick über alle Kanäle giebt, für die im genannten Zeitraum mehr als 5 Millionen Francs aufgewendet wurden:

Kanäle	1814—30	1831—47	1848—70	1871—78	1879—91	zusammen
Aisne-Marne . . . .	—	12 964 334	7 486 424	332 634	3 912 015	24 695 407
Ardennen . . . . .	9 875 000	4 532 810	271 220	20 438	5 087 143	19 756 515
Arles-Bouc . . . . .	5 241 617	2 577 764	348 282	—	—	8 167 663
Berry . . . . .	10 609 650	13 458 752	1 242 909	282 794	2 369 043	27 963 148
Bourgogne . . . . .	24 041 876	17 841 860	1 435 028	1 021 250	15 885 182	60 225 166
Briare . . . . .	—	—	184 864	1 087 360	7 369 447	8 641 671
Centre . . . . .	3 250 103	3 228 300	1 756 419	1 075 915	10 670 040	19 980 477
Deûle . . . . .	—	—	685 702	211 554	4 574 259	5 471 515
Garonne . . . . .	—	51 789 193	10 310 427	—	—	62 099 620
Ille et Rance et Vi- laine canalisée . . . .	6 184 469	2 703 899	612 724	111 431	7 252	9 619 775
Isle . . . . .	3 538 749	1 831 402	—	—	—	5 370 151
Loing . . . . .	—	—	27 263	1 099 256	4 435 818	5 562 337
Loire . . . . .	11 503 544	21 093 915	1 348 884	—	3 207 060	37 153 403
Marans-La Rochelle	2 793 702	4 137 604	4 082 995	657 518	1 867 837	13 539 654
Marne (Oberlauf) . . .	—	—	9 024 484	5 880 838	2 135 547	17 040 869
Marne-Saône . . . . .	—	—	—	103 608	55 788 911	55 892 519
Marne-Rhein . . . . .	—	57 565 285	18 031 790	1 183 569	11 397 062	88 177 706
Montbéliard-Saône . . .	—	—	—	—	9 738 320	9 738 320
Mons-Paris . . . . .	—	—	—	—	10 183 565	10 183 565
Nantes-Brest . . . . .	24 137 544	21 069 051	1 945 758	628 932	1 634 532	49 415 817
Nivernais . . . . .	9 736 600	17 847 954	314 512	760 529	203 809	28 863 404
Oise . . . . .	2 595 000	3 130 461	136 050	—	2 608 212	8 469 723
Oise-Aisne . . . . .	—	—	—	4 960	33 594 401	33 599 361
Ost . . . . .	—	—	—	42 697 103	53 746 971	96 444 074
Rhone-Rhein . . . . .	13 009 995	5 199 626	2 017 994	390 961	4 000 727	24 619 303
Roubaix . . . . .	—	—	4 448 940	3 132 328	1 673 358	9 254 626
Saar . . . . .	—	—	16 390 299	82 886	—	16 473 185
Seine (Oberlauf) . . . .	298 500	3 947 167	3 108 393	1 935 201	2 347 720	10 571 217
Somme . . . . .	7 882 147	2 086 122	695 748	298 373	1 881 627	12 844 017
Saint Louis . . . . .	—	—	12 385 100	3 413 589	704 400	16 503 089

### III.

#### **Der Ausbau der natürlichen Wasserstrassen in Frankreich.**

Im Gegensatz zu Deutschland ist Frankreich heute ein Land der Kanal-, nicht der Flussschiffahrt. In früheren Zeiten, als der Wegebau noch tief danieder lag und die Kammerschleuse noch nicht erfunden war, da haben allerdings auch in Frankreich die Flüsse die wichtigste Rolle im Binnenverkehr gespielt. Waren die Wasserstandsverhältnisse auch noch so schwankend und schlecht, auf längere Entfernungen liessen sich schwere Güter im Schiffe oder Kahne leichter transportiren, als auf dem unwegsamem Lande. Seitdem ein Netz trefflicher Chausseen Frankreich bedeckt, seitdem künstliche Wasserstrassen in grosser Zahl von den natürlichen gespeist werden, seitdem Eisenbahnen in allen Richtungen das Land durchziehen, seitdem ist es anders geworden. Die natürlichen Wasserstrassen sind aus ihrer früheren Vorzugsstellung herausgedrängt worden und die Kunst des Menschen hat es bisher in Frankreich nicht im gleichen Masse, wie bei uns verstanden, sie gleichsam zu rehabilitiren. Die französischen Ströme, die durch ihre Laufrichtung eine vielseitige künstliche Verbindung ihrer Systeme so sehr erleichtern, sind selbst nur ausnahmsweise grosse belebte Verkehrsstrassen. Schroffe, plötzliche Aenderungen des Wasserstandes, Hochfluthen einerseits, Wasserarmuth andererseits, erschweren von Natur die Schiffahrt; ungünstige Geschiebeverhältnisse kommen noch oft hinzu, um die künstliche Beseitigung der natürlichen Missstände vielfach unmöglich zu machen. Die die Flüsse verbindenden Scheitelkanäle, bei denen durch das System der Kammerschleuse die Wasserstandsunterschiede ausgeglichen werden, sind vielfach brauchbarere Wasserstrassen, als die von Natur vorhandenen. Man hat daher in Frankreich gesagt: „die Flüsse haben den Zweck, Kanäle zu speisen“. Und in der That ist das in Frankreich bisher vielfach ihre bedeutendere wirthschaftliche Aufgabe.

Die Fortschritte im französischen Binnenschiffahrtswesen sind denn auch weniger dadurch herbeigeführt worden, dass man die Kanäle den Flüssen anzupassen suchte, als umgekehrt dadurch, dass man diese den Kanälen anpasste. Wo die Geschiebeführung es gestattete, kanalisirte man den Fluss selbst, wie das streckenweise bei der Seine, Oise, Sambre, Marne, Aisne und Mosel geschehen ist; wo die äusseren Verhältnisse die

Kanalisation nicht erlaubten, baute man vielfach vollständige Kanäle in der Richtung des Flusslaufes; so sind kostspielige Seitenkanäle für beträchtliche Strecken der Loire und Garonne, der Marne, Oise und Aisne hergestellt worden. Nicht mit Unrecht hat man die Flüsse Frankreichs als die Verlängerung der Kanäle bezeichnet.<sup>49)</sup> Das zeigt sich auch noch in anderer Beziehung.

Während in dem Lande einer hochentwickelten Stromschiffahrt, wie Deutschland, der Typus des Flussschiffes vorherrscht und bei Kanalbauten auf seine grösseren Dimensionen vielfach Rücksicht genommen werden muss, dominirt in Frankreich auf den künstlichen wie natürlichen Wasserstrassen das plumpe, beinahe viereckige, die Schleusenkammer fast ganz ausfüllende Kanalboot, dessen Räume oft 85 % des umschriebenen entsprechenden Parallelepipedons erreicht;<sup>50)</sup> beim Ausbau des französischen Wasserstrassennetzes für den durchgehenden Verkehr war darauf Rücksicht zu nehmen, dass dieses auf freiem Strome kaum verwendbar ist. Das Kanalboot von 300 t Tragfähigkeit, die „Péniche Flamande“, die auf den Kanälen des Nordens in ausgedehntem Gebrauch war, wurde durch das Klassifikationsgesetz vom Jahre 1879, wie wir sahen, zum Normal-schiff für alle Wasserstrassen erster Klasse, die natürlichen wie die künstlichen, gleichermassen erhoben.

Mit diesen allgemeinen Verhältnissen steht es in Einklang, dass man in Frankreich sehr viel später den natürlichen, als den künstlichen Wasserstrassen seine Aufmerksamkeit zuwendete, zumal da es begreiflich ist, dass man früher daran dachte, neue Verkehrswege zu schaffen, als bestehende, für deren Mängel man ein Verständniss noch nicht hatte, zu verbessern. Zwar hatte man nach Colbert's Tode — bei der Loire (1702), der Eure (1704) und dem Clain (1708) — Versuche gemacht mit Hilfe des Konzessionssystems, hauptsächlich durch Gewährung des Rechtes der Abgabenerhebung, eine Verbesserung auch der Flüsse zu erreichen; doch man erzielte damit keinen Erfolg. Auch die Einnehmer der Flussabgaben, Schiffervereinigungen und besonders interessirte Uferstädte hatten ab und an bescheidene Mittel auf die Verbesserung und Unterhaltung der Flussläufe verwendet; sie waren jedoch durchaus unzureichend gewesen. Im allgemeinen befanden sich noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts die natürlichen Wasserstrassen Frankreichs in einem „Zustand völliger Verwahrlosung“. Auch in den Jahren der Restauration, 1814—1830, wurden an ausserordentlichen Aufwendungen nur 6 600 000 Fres. für sie ausgegeben, von denen nahezu 3 Millionen Francs auf die Seine innerhalb Paris entfielen. Erst mit der Erfindung der beweglichen Wehre, deren erstes im Jahre 1834 in der Yonne gebaut wurde, trat ein Umschwung ein. Unter Ludwig Philipp wurde zugleich mit der lebhaften Pflege des Kanalwesens

auch für die Flüsse in nennenswerther Weise etwas gethan. Es wurden in den Jahren 1830—1847 — neben fast 250 Millionen Francs für Kanäle — 93 Millionen Francs für sie verausgabt; insbesondere auf die Seine, Marne, Lot, Aisne und Saône wurden zusammen fast 65 Millionen Francs verwendet. In der Zeit von 1848—1878 überstiegen sogar die Aufwendungen für die Flüsse die für Kanäle erheblich, um mehr als das Doppelte. Es wurden für jene 282 Millionen, für diese 123 Millionen Francs ausgegeben.

Seitdem hat sich das Verhältniss allerdings wieder geändert. Wir haben bereits gesehen, dass auf Grund des Freycinet'schen Gesetzes neben 739 Millionen Francs für Kanäle nur 156 Millionen Francs für Flüsse vorgesehen waren, und dass diese Beträge durch die Revision des Voranschlags sich noch auf 1160 Millionen Francs für Kanäle und 223 Millionen Francs für Flüsse erhöhten. Die Ermässigungen und Kürzungen, die im Jahre 1883 an diesen Summen vorgenommen wurden, betrafen allerdings in weit höherem Masse die Ausgaben für die künstlichen, als die für die natürlichen Wasserstrassen; aber diese blieben mit 180 Millionen noch beträchtlich hinter den Kanalaufwendungen, die eine Höhe von 324 Millionen Francs erreichten, zurück. Thatsächlich sind auch die Budgetbewilligungen für ausserordentliche Arbeiten in den Jahren 1880 bis 1897 bei den Flüssen fast 60 % geringer, als bei den Kanälen; sie betragen dort zusammen 224, hier 359 Millionen Francs. Es ist oben bereits in einer Tabelle<sup>51)</sup> gezeigt worden, wie sich diese Beträge auf die einzelnen Jahre vertheilen, wie sie insbesondere bei den Flüssen von mehr als 31 Millionen Francs im Durchschnitt der ersten vier Jahre 1880 bis 1883 auf 4 Millionen Francs im Durchschnitt der letzten vier Jahre 1894—1897 herabgesunken sind. Der weitaus grösste Theil dieser Bewilligungen für die natürlichen Wasserstrassen entfällt auf die vier grossen Ströme Frankreichs. Die erheblichen Aufwendungen, die für sie in den letzten 20 Jahren gemacht worden sind, gehen auch fast alle auf Gesetze zurück, die bereits Ende der siebziger oder ganz zu Beginn der achtziger Jahre erlassen worden sind; diejenigen für die Seine und Rhone, die fast die Hälfte der Gesamtaufwendungen seit dem Jahre 1880 ausmachen, beruhen auf Gesetzen, die älter sind, als das Freycinet'sche Programm.

Von den vier grossen Strömen Frankreichs spielen die Garonne und die Loire in ihren natürlichen Läufen als grosse Schiffahrtsstrassen heute fast gar keine Rolle; an beiden ziehen sich auf weite Strecken Seitenkanäle entlang. Nur für das der Seeschifffahrt dienende Mündungsgebiet beider Flüsse sind in den letzten 20 Jahren erhebliche Aufwendungen gemacht worden. An der Garonne bezwecken sie, den Zugang von Seeschiffen nach Bordeaux zu verbessern. Für diese im Bereiche der Ebbe

und Fluth liegenden Regulierungsarbeiten sind durch ein Gesetz vom 3. August 1881 30 Millionen Francs bewilligt worden, von denen die Handelskammer Bordeaux 24 Millionen Francs, wie bereits erwähnt wurde, zur Beschleunigung der Bauarbeiten der Regierung zur Verfügung gestellt hat. Am Ende des Jahres 1896 waren hiervon 18 Millionen Francs ausgegeben, so dass damals Arbeiten im Mindestbetrage von 12 Millionen Francs noch auszuführen waren. Der übrige Theil der Garonne weist sehr mangelhafte Schifffahrtsverhältnisse auf und wird den geringen Verkehr, der ihm unter dem Druck der Abgaben, die von der Südbahngesellschaft auf dem Seitenkanal erhoben wurden, noch verblieben war, jetzt auch verlieren, nachdem dieser Seitenkanal vom Staate angekauft und damit von Abgaben befreit worden ist.

Auch bei der Loire beschränkten sich hisher die Arbeiten auf den untersten Theil ihres Laufes. Dort ist auf Grund eines Gesetzes vom 8. August 1879 ein Seekanal zwischen la Martinière und le Carnet hergestellt worden. Seine Kosten waren auf 22 Millionen Francs veranschlagt; zu ihnen hat — wie auch bereits erwähnt wurde — die Handelskammer zu Nantes zwei unverzinsliche Vorschüsse in Höhe von 9,5 Millionen Francs hergegeben. Ende des Jahres 1896 waren 26 950 000 Francs für diesen Kanalbau ausgegeben worden und nur noch Aufwendungen in Höhe von 550 000 Francs zu machen. Die neue Wasserstrasse hat bereits auf den Handel von Nantes einen sehr günstigen Einfluss geübt. Das hat mitgewirkt, im allgemeinen der Loireschifffahrt die Aufmerksamkeit zuzuwenden. Bereits im Freycinet'schen Programm waren Bauten vorgesehen, die dem grössten Strome Frankreichs den ihm entsprechenden Verkehr zurückerobern sollten, den er noch in der Mitte des Jahrhunderts, fast mit der Seine rivalisirend, gehabt und erst infolge fortschreitender Vernachlässigung, sowie infolge der Eisenbahnkonkurrenz verloren hat. Man dachte damals an Verlängerungen des Loireseitenkanals und hatte 100 Millionen Francs dafür vorgesehen. Die in den letzten Jahren ins Leben gerufene eifrige und gut organisirte Agitation knüpft an diese Pläne an, hofft aber den heute oberhalb von Nantes kaum schiffbaren Strom durch eine Regulierung, eventuell Kanalisierung seines eigenen Bettes in höherem Masse nutzbar zu machen. Sie hat einstweilen den Erfolg gehabt, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten im Juni des Jahres 1896 Vorstudien angeordnet hat, und dass die Petitionskommission der Abgeordnetenversammlung in einem ausführlichen Bericht<sup>52)</sup> das vielerörterte Projekt warm befürwortet hat. Von der Ausführung ist man jedenfalls noch recht weit entfernt.

Günstiger, als bei der Loire und Garonne, liegen in der Gegenwart die Verhältnisse bei der Seine und Rhone. Die Seine unterhalb von Paris

ist heute eine sehr leistungsfähige Wasserstrasse. Doch ist sie das erst in neuester Zeit und hauptsächlich durch Kanalisierung geworden. Bereits seit dem Jahre 1837 versuchte man allerdings, die Seine zu kanalisieren; man wollte sie durch den Bau von 7 Wehren auf eine Tiefe von 1,6 m bringen. Die bis zum Jahre 1866 sich hinziehenden Arbeiten hatten jedoch keinen Erfolg. Daher wurde eine neue Kanalisierung beschlossen. Der heutige Zustand beruht jedoch erst auf einem Gesetz vom 6. April 1878. Dadurch wurden umfangreiche Kanalisierungsarbeiten angeordnet, die den Zweck hatten, für die ganze Seinestrecke von Paris bis Rouen eine Mindesttiefe von 3,2 m herzustellen und dadurch die Schifffahrt mit einem Tiefgang von 3 m zu sichern. Die Kosten dieser Arbeiten waren im Gesetze auf 32 Millionen Francs veranschlagt worden. Thatsächlich haben sie sich auf das Doppelte belaufen. Sie werden heute, wo die Kanalisierung beendet ist, auf 67 Millionen Francs oder 273 000 Francs für das Kilometer des vielgewundenen Flusslaufes oder etwa 500 000 Francs für das Kilometer der Entfernung auf der Eisenbahn angegeben. Zu diesen Kosten haben die interessirten Gegenden 8,2 Millionen Francs beigetragen.<sup>53)</sup> Ausser dieser Kanalisierung der Strecke zwischen Paris und Rouen, sind auf die Seine auch sonst beträchtliche Mittel aufgewendet worden. Insbesondere ist die Seine unterhalb von Rouen auf Grund eines Gesetzes vom 29. Mai 1883 erheblich verbessert worden; die dazu bewilligten Gesamtbeträge in Höhe von 10 400 000 Francs werden voraussichtlich am Schlusse des laufenden Jahres verausgabt sein. Im ganzen sind — wie der Berichterstatter der Budgetkommission, Lasteurie, in der Abgeordnetenkammer am 9. Dezember 1897 erwähnte — für die Seine auf der Strecke Marcilly-Rouen 142 750 000 Francs und für das Kilometer 341 000 Francs ausgegeben worden.

Der einzige grosse Strom Frankreichs, bei dem eine umfassende Regulierung versucht worden ist, ist die Rhone.<sup>54)</sup> Die in der Zeit von 1860—1878 ausgeführten Arbeiten hatten, mit Ausnahme einiger Leinpfadbauten nur den Zweck, gegen Ueberschwemmungen besseren Schutz zu gewähren; die Eisenbahn von Lyon nach Avignon hatte den so mangelhafte Schifffahrtsverhältnisse aufweisenden Fluss fast ganz verödet. Doch auch der Rhone wandte sich in der Zeit der grossen Baupläne das Interesse zu; durch ein Gesetz vom 13. Mai 1878 wurde ein Regulierungsprogramm aufgestellt, dessen Kosten auf 45 Millionen Francs bemessen wurden. Bis zum Ende des Jahres 1895 waren 43 700 000 Francs davon ausgegeben. Die Regulierung war so gut wie beendet und zwar mit dem grössten Erfolg. Während vor der Regulierung die Schifffahrt jährlich 71—145 Tage wegen zu niedrigen Wassers versperrt war, war das bereits in den ganzen zehn Jahren 1884—1893 nur an 23 Tagen der

Fall; während eine Fahrwassertiefe von mehr als 2 m in der Rhone im Jahre 1878 nur an 101 Tagen vorhanden war, wurde sie im Jahre 1893 an 282 Tagen erreicht und eine solche von 1,6 m war gar an 342 Tagen vorhanden. Im ganzen sind auf die Rhone unterhalb von Lyon — mit Einschluss des früher erwähnten Kanals des Heiligen Ludwig, der die schiffbare Verbindung mit dem Meere darstellt — seit dem Jahre 1860 81 Millionen Francs oder 240 000 Francs für das Kilometer aufgewendet worden.<sup>55)</sup>

Wenn auch neben den vier grossen Strömen Frankreichs noch mancher kleinere Fluss, wie die auf längerer Strecke kanalisirte Charente, wie der aus den Pyrenäen herabkommende Adour, wie insbesondere die wichtigen Nebenflüsse der Seine Beachtung verdienen, so kann hier doch nicht im einzelnen auf sie eingegangen werden. Es genüge hier, die folgende Tabelle anzuführen, die über die staatlichen Aufwendungen in der Zeit von 1814—1891 für alle natürlichen Wasserstrassen, für die mehr als 5 Millionen Francs im genannten Zeitraum ausgegeben worden sind, einen Ueberblick giebt.

Die Ausgaben betragen:

f ü r	1814—30	1831—47	1848—70	1871—78	1879—91	zu- sammen
Aisne . . . . .	—	8 996 626	1 950	225	1 454 922	10 533 733
Charente . . . . .	—	1 820 073	759 948	468 822	3 409 893	6 458 736
Garonne . . . . .	138 838	1 396 634	5 957 227	1 581 824	16 139 305	25 333 828
Loire . . . . .	—	—	4 549 425	457 233	25 741 697	30 749 355
Lot . . . . .	—	11 631 028	5 562 871	1 894 964	2 553 344	21 242 207
Marne . . . . .	—	11 613 880	19 072 194	852 012	1 235 383	32 913 469
Mayenne . . . . .	—	545 619	14 114 439	3 058 520	1 500 924	19 219 502
Maas . . . . .	—	7 000 000	1 056 380	56 601	—	8 112 981
Mosel . . . . .	—	725 000	6 524 620	3 122 250	33 200	10 680 070
Rhone . . . . .	—	228 647	13 247 761	11 680 803	48 013 314	73 170 525
Saône . . . . .	800 000	16 550 420	2 917 960	8 301 251	12 568 972	41 138 603
Sarthe . . . . .	—	738 198	6 106 268	925 994	1 238 464	9 008 924
Seine . . . . .	2 947 605	10 448 843	38 979 531	7 487 363	83 094 910	142 958 252
Seine maritime . . . . .	—	269 389	12 609 765	3 118 192	13 168 413	29 165 759
Var . . . . .	—	—	8 649 070	193 261	—	8 842 331
Yonne . . . . .	—	2 494 440	14 708 712	4 266 153	4 543 290	26 112 595

Ueberblicken wir die gesammte finanzielle Entwicklung des auf die Flüsse bezüglichen französischen Wasserbaus, so ergibt sich die folgende Tabelle über die aufgewendeten Beträge:

	zusammen Fres.	im Jahresdurchschnitt Fres.
1814—1830 . . . .	6 600 000	388 235
1831—1847 . . . .	92 800 000	5 458 823
1848—1870 . . . .	182 600 000	7 939 130
1871—1878 . . . .	99 000 000	12 375 000
1879—1883 . . . .	126 300 000	25 260 000
1884—1890 . . . .	92 000 000	13 142 857
1891—1897 <sup>56)</sup> . . . .	36 500 000	5 214 285
zusammen	635 800 000	7 569 047

Zu 3<sup>0</sup>/<sub>100</sub> verzinst würde diesem Anlagekapital — ohne Berücksichtigung von Zinseszins — eine Zinsenlast von 19 074 000 Fres. entsprechen. Vertheilt auf die Gesamtlänge der schiffbaren Flüsse Frankreichs, die zu rund 7000 km angenommen werden kann,<sup>57)</sup> ergibt sich für das Kilometer ein Kapital von rund 90 000 Fres. und eine jährliche Zinsenlast von rund 2700 Fres., fast genau die Hälfte der am günstigsten berechneten entsprechenden Beträge für die Kanäle. Vertheilt auf die Tonnenkilometer des jährlich auf den Flüssen geleisteten Verkehrs, die mit 1750 Millionen angenommen werden mögen,<sup>58)</sup> ergibt sich für jedes Tonnenkilometer ein Anlagekapital von 36,5 Cts. oder eine jährliche Zinsenlast von etwas über 1,10 Cts. Das entspricht genau den bei der günstigsten Berechnungsart für die Kanäle gewonnenen Ziffern.

\* \* \*

Stellen wir am Schlusse für das gesammte französische Binnenschiffahrtsnetz — sowohl die natürlichen, als auch die künstlichen Wasserstrassen — die Zahlen der staatlichen Bauausgaben für die Zeit 1814—1897 zusammen, so erhalten wir den folgenden Ueberblick:

	Gesamtausgaben Fres.	Ausgaben im Jahresdurchschnitt Fres.
1814—1830 . . . .	149 200 000	8 776 000
1831—1847 . . . .	341 200 000	20 071 000
1848—1870 . . . .	276 600 000	12 026 000
1871—1878 . . . .	127 700 000	15 962 500
1879—1883 . . . .	306 000 000	61 200 000
1884—1890 . . . .	192 400 000	27 486 000
1891—1897 <sup>59)</sup> . . . .	111 500 000	15 929 000
	1 504 600 000	17 905 000

Diesem Kapital von rund 1,5 Milliarden Francs würde, von Zinseszins abgesehen, ein dreiprozentiger jährlicher Zinsenbetrag von 45 Millionen Francs entsprechen. Nehmen wir auch hier wieder eine Vertheilung des Kapitals und seiner Zinsen auf das Kilometer und das Tonnenkilometer vor; wenn wir den früheren Annahmen gemäss die Gesamtlänge des französischen Wasserstrassennetzes auf 12 000 km und seine gesammte Verkehrsleistung auf 4150 Millionen Tonnenkilometer beziffern, so erhalten wir für das Kilometer ein Kapital von rund 125 000 Fres. und einen Zinsbetrag von rund 3750 Fres. und für das Tonnenkilometer ein Kapital von 36 Cts. und eine jährliche Verzinsung von etwas mehr als 1,08 Cts.

Rechnen wir auch hier die Ausgaben, die vor dem Jahre 1814 liegen, in Höhe von 191 Millionen Francs, sowie die Verstaatlichungskosten in Höhe von 105 Millionen Francs hinzu, so steigt das Anlagekapital auf rund 1800 Millionen Francs im ganzen oder 150 000 Francs für das Kilometer, die Zinsenlast entsprechend auf 54 Millionen Francs einerseits, 4500 Francs andererseits, die Belastung des Tonnenkilometer Verkehr auf 43 Cts. Kapital und 1,29 Cts. Zinsen.

---

#### IV.

#### **Die Kosten der Unterhaltung des französischen Wasserstrassennetzes.**

---

Wir haben im Voraufgehenden versucht, einen Ueberblick über die Entwicklung des französischen Binnenschiffahrtsnetzes vom finanziellen Standpunkt aus zu geben. Wir haben dabei bisher nur die ausserordentlichen Aufwendungen, die Anlagekosten, berücksichtigt. Es handelt sich jetzt noch darum, kurz einen Ueberblick über die ordentlichen, die fortlaufenden, sich regelmässig wiederholenden Ausgaben, unter denen die sächlichen Unterhaltungskosten die wichtigsten sind, sowohl für die künstlichen als auch für die natürlichen Wasserstrassen zu gewinnen.

Anfangs wurden Flüsse und Kanäle verschieden behandelt. Für Kanäle sind nämlich bis zum Jahre 1837 Unterhaltungskosten nie besonders ausgeworfen worden. Das ist darum nicht geschehen, weil erstens eine beträchtliche Anzahl von Kanälen unter der Verwaltung konzessionirter Privatgesellschaften standen und weil zweitens die meisten künstlichen

Wasserstrassen, die dem Staate verblieben waren, noch ausserordentliche Zuwendungen für ihren Ausbau oder ihre Vollendung erhielten, aus denen gleichzeitig die Kosten der Unterhaltung für die bereits fertigen Strecken bestritten wurden.

Umgekehrt war es bei den Flüssen. Fehlte es für sie zunächst an Bewilligungen von Ausgaben für aussergewöhnliche Arbeiten, so bezifferten sich die ordentlichen Ausgaben für sie bereits in den Jahren 1814—1830 auf 33 600 000 Frcs. Im ganzen betragen diese ordentlichen Ausgaben bis zum Gesetze vom 5. August 1879

	für Kanäle Fracs.	für Flüsse Fracs.	zusammen Fracs.
1814—1830 . .	—	33 600 000	33 600 000
1831—1847 . .	38 900 000	102 200 000	141 100 000
1848—1870 . .	107 200 000	150 200 000	257 400 000
1871—1879 . .	43 600 000	46 200 000	89 800 000
	189 700 000	332 200 000	521 900 000

oder im Jahresdurchschnitt:

1814—1830 . .	—	1 976 000	1 976 000
1831—1847 . .	2 288 000	6 012 000	8 300 000
1848—1870 . .	4 661 000	6 530 000	11 191 000
1871—1879 . .	4 844 000	5 133 000	9 978 000

Der Jahresdurchschnitt der Ausgaben beträgt für den ganzen Zeitraum von 1831—1879 bei den Kanälen 3 870 000 Fracs. und für den noch längeren Zeitraum von 1814—1879 bei den Flüssen 5 033 000 Fracs.; bei beiden zusammen beläuft er sich für die Zeit 1831—1879 fast genau auf 10 Millionen Francs.

In diesen Ziffern für die natürlichen Wasserstrassen sind auch die Spezialkredite enthalten, die durch ein Gesetz vom 30. Juni 1835 nicht ausschliesslich zur Unterhaltung, sondern auch zur Verbesserung einer Reihe von Flüssen eingerichtet wurden. Durch ein Gesetz vom 22. Dezember 1878 sind sie wieder aufgehoben worden; in den letzten Jahren dienten sie ausschliesslich zur Unterhaltung der Flüsse, und sie werden in ihrer Gesamtheit in den amtlichen Veröffentlichungen zu den ordentlichen Ausgaben gerechnet. Sie machten in der Zeit ihres Bestehens, 1836—1878, etwas mehr als die Hälfte aller ordentlichen Aufwendungen für Flüsse aus und vertheilten sich, wie folgt:

	1836—1847	1848—1870	1871—1878	1836—1878
Rhone . . . . .	10 646 562	18 132 430	3 458 682	32 137 674
Saône . . . . .	5 410 454	8 030 110	2 092 193	15 532 757
Isère . . . . .	1 516 775	4 170 292	1 257 103	6 944 170
Rhein . . . . .	6 772 499	18 562 859	—	25 335 358
Loire . . . . .	12 505 693	14 050 497	3 912 932	30 469 122
Allier . . . . .	1 284 413	1 942 575	509 154	3 736 142
Sèvre Niortaise . .	961 261	1 736 082	380 292	3 077 635
Garonne . . . . .	12 075 854	8 207 442	1 801 373	32 084 669
zusammen . . . . .	51 173 511	74 832 287	13 411 729	139 317 527

Für die übrigen ordentlichen Aufwendungen für Flüsse, sowie für sämtliche ordentliche Aufwendungen für Kanäle kann eine ähnliche Spezialisierung in diesem Zeitraum nicht gegeben werden.

Seit dem Gesetz vom 5. August 1879 hat sich in den ordentlichen Aufwendungen wenig verändert. In den seither verflossenen zwei Jahrzehnten haben sie sich stets auf der Durchschnittshöhe der vorausgegangenen 50 Jahre gehalten. Es wurden bewilligt im einzelnen für:

	Kanäle Fracs.	Flüsse Fracs.
1880 . . . . .	4 500 000	5 000 000
1881 . . . . .	4 500 000	5 000 000
1882 . . . . .	4 750 000	5 150 000
1883 . . . . .	5 650 000	5 250 000
1884 . . . . .	5 650 000	5 250 000
1885 . . . . .	5 600 000	5 220 000
1886 . . . . .	5 600 000	5 220 000
1887 . . . . .	5 575 000	5 205 000
1888 . . . . .	5 575 000	5 205 000
1889 . . . . .	5 575 000	5 239 000
1890 . . . . .	5 575 000	5 239 000
1891 . . . . .	5 560 000	5 100 000
1892 . . . . .	5 559 000	5 199 000
1893 . . . . .	5 524 000	5 185 000
1894 . . . . .	5 624 000	5 585 000
1895 . . . . .	5 623 000	5 583 000
1896 . . . . .	5 507 000	5 577 000
1897 . . . . .	5 655 000	5 970 000
1880—1897 . . . . .	97 602 000	95 177 000
im Jahresdurchschnitt	5 422 333	5 287 611.

Nehmen wir die Länge der nichtkonzessionirten Kanäle auf rund 4000 km und die der schiffbaren Flussstrecken auf rund 7000 km an, so gewinnen wir als durchschnittliche Jahresausgabe für ein Kilometer bei den Kanälen 1355 Frs., bei den Flüssen 755 Frs.

Diese ordentlichen Ausgaben umfassen ausser den eigentlichen Unterhaltungskosten noch die Kosten für gewöhnliche Reparaturen und im Laufe der Verwaltung sich ergebende kleine Neuanlagen (grosses réparations et travaux neufs), sowie für Schifffahrtszeichen. Die eigentlichen Unterhaltungskosten bleiben bei Flüssen etwa um  $\frac{2}{5}$ , bei Kanälen um  $\frac{1}{5}$  hinter den ordentlichen Ausgaben zurück. Im Jahre 1891 beliefen sie sich beispielsweise auf 2 973 169 Francs für die natürlichen und 4 135 893 Francs für die künstlichen Wasserstrassen oder für das schiffbare Kilometer auf rund 425 Francs im ersten und auf rund 1000 Francs im zweiten Fall.

Einen Ueberblick, wie sich diese ordentlichen Ausgaben, getrennt nach ihren wichtigsten Verwendungszwecken, auf die Hauptwasserstrassen im einzelnen vertheilen, giebt die folgende Tabelle, in der die eigentlichen Unterhaltungskosten, sowie die Ausgaben für Schifffahrtszeichen für das Jahr 1891, die Ausgaben für gewöhnliche Reparaturen im Durchschnitt der fünf Jahre 1887—1891 angegeben sind.

Die angeführten Ziffern umfassen jedoch nicht die gesammten Ausgaben für das Personal von den Ingenieuren an bis herab zu den Schleusenmeistern. Sie werden auf etwa 3 Millionen Francs jährlich geschätzt.<sup>62)</sup> Damit wachsen die sich alljährlich regelmässig wiederholenden Ausgaben für Kanäle und Flüsse insgesamt auf rund 15 Millionen Francs an.<sup>63)</sup>

Nehmen wir als Anlagekapital nur die Summe der ausserordentlichen Aufwendungen, die in der Zeit von 1814—1897 gemacht worden sind, an, also rund 858 Millionen Francs für Kanäle und rund 636 Millionen Francs für Flüsse, so betragen die Unterhaltungskosten, ohne Einrechnung der Ausgaben für das Personal, bei den künstlichen Wasserstrassen nicht ganz  $\frac{3}{4}$  0/0, bei den natürlichen nicht ganz 1 0/0 des Anlagekapitals; und rechnet man die Ausgaben für das Personal in Höhe des angegebenen Betrages mit, so beziffern sich die Unterhaltungskosten für Kanäle und Flüsse zusammen noch immer nicht auf ganz 1 0/0 des Anlagekapitals.

Dieser Prozentsatz ist im Laufe der Jahre dauernd herabgegangen. Denn während die Anlagekosten beständig und erheblich gewachsen sind, sind die ordentlichen Ausgaben Jahrzehnte hindurch sich, wie wir sahen, fast gleich geblieben. Das Anlagekapital hat sich seit dem Jahre 1869 reichlich verdoppelt; die Unterhaltungskosten betragen im Jahre 1896 bei Kanälen nur 0,6 0/0, bei Flüssen 6,4 0/0 mehr, als vor 27 Jahren.<sup>64)</sup> Die ausserordentlichen Aufwendungen für Kanäle, Flüsse und Häfen sind für

	Schiffbare Länge in km	Ordentliche Ausgaben				Ordentliche Ausgaben für das Kilometer
		für die eigentliche Unterhaltung	für gewöhnliche Reparaturen	für Schifffahrtszeichen	zusammen	
<b>I. Flüsse:</b>						
Loire . . . . .	810	372 447	366 145	—	738 592	911
Seine . . . . .	525	562 431	515 435	2 000	1 079 866	2 057
Rhone . . . . .	489	343 797	5 332	950	350 079	716
Saône . . . . .	374	277 053	14 939	850	292 842	783
Garonne . . . . .	363	143 726	134 087	1 250	279 063	768
Marne . . . . .	327	91 334	100 022	—	191 356	585
Allier . . . . .	246	6 299	2 308	82	8 689	35
Isère . . . . .	154	35 928	8 304	550	44 782	290
Yonne . . . . .	108	105 074	81 895	—	186 969	1 731
Schelde . . . . .	63	120 000	1 500	—	121 500	1 928
Aisne . . . . .	59	51 700	2 780	125	54 605	915
Sèvre Niortaise . . . . .	54	19 600	6 512	—	26 112	363
<b>II. Kanäle: <sup>60)</sup></b>						
Aisne . . . . .	51	36 545	—	—	36 545	716
Aisne-Marne . . . . .	58	32 504	4 840	—	37 344	643
Ardennen . . . . .	100	89 180	6 614	—	95 794	958
Berry . . . . .	261	267 116 <sup>61)</sup>	107 898 <sup>61)</sup>	—	375 014 <sup>61)</sup>	1 437
Blavet . . . . .	60	33 275	14 087	—	47 362	789
Bourgogne . . . . .	242	214 179	52 062	18 134	284 375	1 175
Briare . . . . .	59	83 193	9 876	—	93 069	1 577
Centre . . . . .	130	148 395	7 359	—	155 754	1 198
Deûle . . . . .	70	95 000	44 240	—	139 240	1 989
Est . . . . .	429	615 335	22 484	150	637 969	1 487
Ille-et-Rance . . . . .	85	44 300	17 498	—	61 798	727
Loing . . . . .	50	48 138	580	—	48 718	974
Loire . . . . .	206	157 500	83 305	—	240 805	1 168
Marne (Seitenkanal)	63	32 374	3 542	—	35 916	570
Obere Marne . . . . .	77	69 800	52 188	—	121 988	1 584
Marne-Rhein . . . . .	210	206 255	73 881	—	280 136	1 334
Nantes-Brest . . . . .	265	207 982	68 714	—	276 696	1 043
Nivernais . . . . .	178	183 000	110 810	—	293 810	1 650
Orléans . . . . .	74	49 816	13 759	—	63 575	859
Saint Quentin . . . . .	97	229 076	36 424	—	265 500	2 737
Rhone-Cette . . . . .	102	132 418	49 218	400	182 036	1 784
Rhone-Rhein . . . . .	186	167 500	52 963	—	220 463	1 185
Roanne-Digoin . . . . .	56	47 500	27 380	—	74 880	1 335
Somme . . . . .	156	114 435	16 083	—	130 518	836

das Jahr 1876 auf 1281 Millionen Francs, für das Jahr 1897 auf 2441 Millionen Francs berechnet worden; die Unterhaltungskosten betragen im Jahre 1876 15 240 000 Frcs. oder 1,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, im Jahre 1897 18 175 000 Frcs. oder 0,74<sup>0</sup>/<sub>0</sub> des Anlagekapitals.<sup>65</sup>) Diese Abnahme des Prozentsatzes ist nicht durchweg ein günstiges Zeichen. Einmal ist sie zum Theil dadurch erzielt worden, dass die Regierung, wie zu Anfang des Jahrhunderts, ausserordentliche Bewilligungen für Neubauten, z. B. bei dem Marne-Saônekanal, solange auch zur Bestreitung der Unterhaltungskosten herangezogen hat, als ein Unternehmen noch nicht in allen seinen Theilen fertig war. Je mehr Bauten jedoch — wie es in der Gegenwart der Fall ist — vollendet werden, umso mehr wird dieser Ausweg verschlossen. Zweitens ist die Abnahme der Verhältnisszahl aber anscheinend auf Kosten der Wasserstrassen selbst erfolgt. Wenigstens hat der Berichterstatter der Budgetkommission in den letzten Jahren in der Abgeordnetenversammlung diese Abnahme geradezu als einen ziffernmässigen Beweis dafür angeführt, dass die Wasserstrassen vernachlässigt würden, dass die Gegenwart in nicht zu rechtfertigender Weise auf Kosten der Zukunft lebe. C'est la conservation même des ouvrages qui en souffre — wie der Abgeordnete Lasteyrie sagt. Und die Regierung hat sich im wesentlichen auf denselben Standpunkt gestellt. Auch sie bezeichnet im Budgetentwurf für das Jahr 1897 die in Rede stehende Abnahme als einen unbefriedigenden und ungesunden Zustand. Zumal da die Zuhilfenahme der ausserordentlichen Bewilligungen mit der Vollendung der Bauten immer mehr ausgeschlossen wird, erklärt sie deshalb, dass in den nächsten Jahren eine Erhöhung der jährlichen Unterhaltungskosten zum mindesten im Betrage von 4—5 Millionen Francs unbedingt erforderlich sei. Von diesem Betrage dürften wenigstens 3 Millionen Francs auf Kanäle und Flüsse entfallen.

Zu diesen Erhöhungen der bisherigen Beträge kommen noch die Unterhaltungskosten für die im letzten Jahr auf den Staat übergegangenen Kanäle des Südens und der Garonne. Für die zweite Hälfte des Jahres 1898 ist die Summe von 435 500 Frcs. zu diesem Zweck bereits bewilligt worden. Für das ganze Jahr würde dieser Mehrbetrag also fast 900 000 Frcs. erreichen.

Es dürften sich danach in der Zukunft die ordentlichen Ausgaben, also insbesondere die Unterhaltungskosten, für Kanäle und Flüsse zusammen auf etwa 20 Millionen Francs im Jahre belaufen. Wie sich in der Vergangenheit diese Ausgaben bei den natürlichen und künstlichen Wasserstrassen die Waage gehalten haben, so dürften sie auch in der Zukunft ungefähr zu gleichen Theilen sich auf beide vertheilen, sodass auf ein Kilometer bei den Flüssen (7000 km) rund 1430 Frcs., bei den Kanälen (5000 km) rund 2000 Frcs., bei beiden zusammen 1670 Frcs. ent-

fallen. Für das Tonnenkilometer geleisteten Verkehrs würde das bei den Flüssen (1750 Mill. tkm) 0,57 Cts., bei den Kanälen (2400 Mill. tkm) 0,42 Cts., bei beiden zusammen 0,48 Cts. ausmachen.

Rechnen wir zu diesen jährlich wiederkehrenden Beträgen der ordentlichen Ausgaben die in den vorausgehenden Abschnitten gewonnenen Summen hinzu, um einen Ueberblick über die von den französischen Wasserstrassen erforderten Gesamtausgaben zu erlangen. Dann ergibt sich als jährlich hinfort aufzubringende Gesamtsumme unter Annahme einer nur dreiprozentigen Verzinsung und unter Verzicht auf Amortisation und Zinseszins,

1. wenn nur das Anlagekapital vom Jahre 1814 an in Höhe von 1,5 Milliarden Francs in Rechnung gesetzt wird:  $20 + 45 = 65$  Millionen Francs.
2. wenn auch das früher verausgabte Anlagekapital, sowie die Verstaatlichungskosten in der angegebenen Weise einbezogen werden:  $20 + 54 = 74$  Millionen Francs.

Auf den Kopf der Bevölkerung, die im Jahre 1896 38,5 Millionen betrug, berechnet, ergibt das im ersten Fall 1,55 Frcs., im zweiten Fall 1,92 Frcs. Ziehen wir von der Bevölkerung den unselbständigen Theil, der im selben Jahre auf fast 20 Millionen beziffert wird, ab, so ergibt es 3,51 Frcs. im ersten, 4,00 Frcs. im zweiten Fall.

Führen wir die entsprechende Rechnung auch für das Kilometer der französischen Wasserstrassen durch, so gewinnen wir bei den Flüssen  $1430 + 2700 = 4130$  Frcs., bei den Kanälen, wenn wir von den vor dem Jahre 1814 liegenden Aufwendungen, sowie den Kosten der Verstaatlichung absehen,  $2000 + 5213 = 7213$  Frcs. oder, wenn wir sie hinzurechnen,  $2000 + 6990 = 8990$  Frcs; für beide zusammen würden sie sich im ersten Fall auf  $1670 + 3750 = 5420$  Frcs.; im zweiten Fall auf  $1670 + 4500 = 6170$  Frcs. stellen.

Führen wir endlich die entsprechende Rechnung für das Tonnenkilometer aus, so ergibt sich für dieses eine Belastung von  $0,57 + 1,10 = 1,67$  Cts. bei Flüssen,  $0,42 + 1,08 = 1,5$  Cts. (oder:  $0,42 + 1,45 = 1,87$  Cts.) bei Kanälen und  $0,48 + 1,08 = 1,56$  Cts. (oder:  $0,48 + 1,29 = 1,77$  Cts.) bei beiden zusammen. An Kosten für Unterhaltung und Verzinsung des Anlagekapitals ruhten demnach auf jeder Tonne, die auf den französischen Wasserstrassen ein Kilometer weit transportirt wird, mindestens rund 1,5 Cts. oder bei der heutigen Durchschnittslänge des Tranportes von 140 km im ganzen rund 2,10 Frcs. Eine Amortisationsquote ist in diese Ziffern — wie gesagt — ebensowenig, wie Zinseszins, eingerechnet worden.

Versuchen wir endlich neben diesen theoretischen Durchschnittssätzen, die wir für das gesammte Netz von künstlichen und natürlichen Wasserstrassen gefunden haben, noch einen flüchtigen Ueberblick darüber zu gewinnen, wieviel thatsächlich auf einigen der wichtigsten einzelnen Wasserstrassen die Jahreskosten in ihrer Gesammtheit, sowie vertheilt auf das Kilometer ihrer Länge und das Tonnenkilometer ihres Verkehrs betragen. Zu diesem Zwecke sind in der folgenden Tabelle neben den Längen der einzelnen Wasserstrassen und den im Jahre 1893 auf ihnen geleisteten Tonnenkilometern die Jahresausgaben zusammengestellt worden, und zwar ein dreiprozentiger Zinsbetrag des in den Jahren 1814—1891 aufgewendeten Anlagekapitals und die ordentlichen Ausgaben in der Art, wie sie in diesem Abschnitt für das Jahr 1891 zum grössten Theil bereits angeführt worden sind; die so gewonnenen Gesammtsummen der Jahresausgaben sind sodann in den beiden letzten Spalten einerseits durch die Länge, andererseits durch die geleistete Verkehrsmenge dividirt worden. Auf diese Weise entsteht das in der Tabelle auf Seite 344 niedergelegte Ergebniss.

Es zeigen sich darnach zwischen den einzelnen Wasserstrassen sehr erhebliche Verschiedenheiten, die sich zum Theil aus den Unterschieden in der Dichtigkeit des Verkehrs erklären, zum Theil aber auch dadurch, dass ein beträchtlicher Theil der Anlagekosten bereits vor dem Jahre 1814 aufgewendet worden ist. Es würde zu weitläufig sein, in eine Einzelbetrachtung der verschiedenen Wasserstrassen hier noch einzutreten.

---

V.

**Die Entwicklung**

**der staatlichen Binnenschiffahrtsabgaben in Frankreich.<sup>66)</sup>**

---

Ehe nennenswerthe Ausgaben für die Wasserstrassen gemacht wurden, dienten sie schon als eine Einnahmequelle. In jeder unentwickelten Volkswirtschaft spielen Verkehrsabgaben eine bedeutende Rolle, da kaum sonst so leicht beträchtliche Werthe sich fassen lassen, wie auf der Reise von einem Orte zum andern. Auch ist es nur natürlich, dass in Zeiten, in denen ein Grenzzollsystem noch nicht besteht, noch unmöglich ist, die Zölle sich den bedeutenderen Verkehrsstrassen entlang ziehen, insbesondere also den grösseren Flüssen, die, so lange der Landtransport noch mühsam

	Länge in km	Verkehr in Tonnen- kilometern	Jahresausgaben			Ausgaben für das	
			Ver- zinsung des Anlage- kapitals Fres.	ordent- liche Aus- gaben Fres.	zu- sammen Fres.	km	tkm
<b>I. Kanäle:</b>							
Aisne-Marne . . . . .	58	63 763 000	741 000	37 000	778 000	13 414	1,22
Ardennen . . . . .	88	30 601 000	502 000	96 000	688 000	7 818	2,24
Berry . . . . .	261	72 766 000	840 000	375 000	1 215 000	4 693	1,67
Bourgogne . . . . .	242	45 847 000	1 800 000	284 000	2 084 000	8 611	4,32
Centre . . . . .	116	52 301 000	600 000	156 000	756 000	6 517	1,44
Est . . . . .	429	243 354 000	2 880 000	638 000	3 518 000	8 200	1,44
Loing . . . . .	50	33 661 000	167 000	49 000	216 000	4 320	0,64
Loire . . . . .	206	122 587 000	1 110 000	241 000	1 351 000	6 558	1,10
Marne (Oberlauf)	73	19 343 000	510 000	112 000	622 000	8 520	3,22
Marne-Rhein . . . . .	210	213 680 000	2 640 000	280 000	2 920 000	13 904	1,36
Nantes-Brest . . . . .	360	21 023 000	1 470 000	277 000	1 747 000	4 852	8,32
Neuffossée . . . . .	18	29 518 000	125 000	30 000	155 000	8 611	0,52
Nivernais . . . . .	178	14 121 000	870 000	294 000	1 164 000	6 539	8,25
Oise . . . . .	34	91 509 000	255 000	198 000	453 000	13 323	0,49
Oise-Aisne . . . . .	48	55 686 000	1 008 000	—	1 008 000	21 000	1,80
Saint-Quentin . . . . .	97	315 364 000	114 000	265 000	379 000	3 908	0,12
Rhone-Rhein . . . . .	190	13 002 000	750 000	220 000	970 000	5 105	7,46
<b>II. Flüsse:</b>							
Charente . . . . .	164	6 361 000	194 000	69 000	263 000	1 604	4,13
Garonne . . . . .	387	29 160 000	760 000	279 000	1 039 000	2 684	3,56
Loire (von Briare nach St.Nazaire)	353	31 488 000	922 000	643 000	1 565 000	4 433	4,96
Rhone (von Parc bis zum Meer) . . . . .	489	78 266 000	2 190 000	350 000	2 540 000	5 194	3,24
Saône . . . . .	374	105 810 000	1 230 000	293 000	1 523 000	4 339	1,44
Seine: Marcilly- Montereau . . . . .	74	2 631 000	232 000	115 000	347 000	4 689	13,19
Montereau-Paris innerhalb Paris	98	152 124 000	660 000	199 000	859 000	8 765	0,56
Paris-Rouen . . . . .	12	33 307 000	595 000	195 000	790 000	65 833	2,37
Paris-Rouen . . . . .	234	428 487 000	2 511 000	466 000	2 977 000	12 508	0,69
Rouen-Havre . . . . .	129	30 602 000	870 000	104 000	974 000	7 550	3,18
Marcilly-Havre . . . . .	547	647 151 000	4 868 000	1 079 000	5 947 000	10 871	0,92
Yonne . . . . .	108	34 084 000	780 000	187 000	967 000	8 954	2,83

und wenig entwickelt ist, die wichtigsten Vermittler des Waarenverkehrs auf grössere Entfernung sind. Wie in Deutschland, geriethen die Flusszölle, deren Erträge ursprünglich dem König zufließen sollten, auch in Frankreich bald in die Hände lokaler Feudalherren und nahmen in ihnen immer mehr den Charakter nicht einer blossen Bezollung, sondern einer rücksichtslosen Ausbeutung an. Allerdings bemühten sich die französischen Könige, wie die deutschen Kaiser bei uns, diesen Missbräuchen zu steuern. Ludwig XI. verbot alle Abgaben, die mehr als 30 Jahre zurückgingen; Karl VIII. hob alle Zölle auf, die seit dem Tode Karls VII. begründet worden waren; Franz I., Heinrich II. und Ludwig XIII. widerriefen alle, die auf der Loire, der Seine und ihren Nebenflüssen seit 100 Jahren erhoben wurden.<sup>67)</sup> Doch alle diese Versuche, ungerechte Zölle zu unterdrücken, waren in Frankreich fast ebenso vergeblich, wie bei uns in Deutschland. Die schlimmsten Zölle blieben doch bestehen, und wenn kleinere wirklich beseitigt wurden, so schossen alsbald andere statt ihrer empor.

Und doch hatte Frankreich einen Vortheil. Die Selbsthilfe war hier wirksamer, als im partikularistisch schlimmer zerklüfteten Nachbarstaat. Während man auf deutschem Boden über Versuche und Pläne einer Abhilfe kaum herausgekommen ist, sind in Frankreich früh Organisationen geschaffen worden, die eine gewisse Abhilfe gewährten. Es bildeten sich dort nämlich auf fast allen grösseren Wasserstrassen starke Vereinigungen von Kaufleuten und Schiffern, die ursprünglich bloss dem gegenseitigen Schutz dienen sollten; indem sie aber zu diesem Zwecke den Handel auf der einzelnen Wasserstrasse einheitlich ordneten und leiteten, suchten sie ihn zugleich zu monopolisiren. So trat allerdings ein Ausbeutungsbestreben an die Stelle des anderen, aber immerhin wurde auf die Interessen des Handels und Verkehrs grössere Rücksicht genommen.

Bereits seit dem 12. Jahrhundert sehen wir derartige Gilden hervortreten. Schon in dieser Zeit übte die Hanse des *marchands de l'Eau de Paris* das Recht aus, allein auf der Seine Handel zu treiben. Im 14. Jahrhundert vereinigen sich die Kaufmannsgesellschaften der Picardie, die in Orléans, Saumur, Angers und Nantes ihren Sitz hatten, zu einer grossen *communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle*. So gewinnen auch die *marchands de vin de Bordeaux* die Herrschaft über den Handel auf der Garonne und ebenso schliessen sich die *marchands de l'Eau* auf der Somme zu einer Gesamtgilde mit ihrem Sitz in Amiens zusammen.<sup>68)</sup> Aehnliches hat auch auf der Mosel und Rhone stattgefunden. Alle diese Vereinigungen ordneten und regelten nicht nur den Schiffahrtsbetrieb, sondern übernahmen auch die Verwaltung des betreffenden Verkehrswegs selbst; sie waren die ersten, die für die Wasserstrassen wirklich etwas thaten; sie räumten Schiffahrtshindernisse

fort und führten Verbesserungen durch. Dafür erhielten sie die Befugniss, durch die Erhebung von Abgaben unter ihren Mitgliedern ihre Ausgaben zu decken. Die erstarkende königliche Gewalt nahm sie unter ihren besonderen Schutz, regelte ihre Stellung durch besondere Charten und gestattete ihnen „gerechten Widerstand wider die Anmassungen der Uferherren“.<sup>69)</sup>

Wurde auch durch diese Vereinigungen der willkürlichen Ausbeutung durch die Uferbesitzer ein gewisser Halt geboten und vor allem dafür gesorgt, dass die wichtigen Wasserstrassen nicht einer zunehmenden Verwahrlosung anheimfielen, so konnten sie es dauernd doch nicht verhindern, dass auch in Frankreich die Binnenschiffahrtsverhältnisse wenig erfreulich sich gestalteten. Die Loire war beispielsweise im Jahre 1662 auf der Strecke von Saint Rambert en Forest bis Nantes mit 28 verschiedenen Zöllen so stark belastet, dass Waaren von Paris nach Nantes den Landweg vorzogen;<sup>70)</sup> auch auf der Saône und Rhone zwischen Gray und Arles bestanden 30 Zollstationen, die Abgaben im durchschnittlichen Gesamtbetrage von 25—30 % des Waarenwerthes erhoben.<sup>71)</sup> Colbert war es, der auch hier zuerst mit Energie eingriff. Er veranstaltete im Jahre 1661 eine grosse Erhebung über die Binnenzölle. Er wollte den Verkehr erleichtern durch eine Beseitigung und, wo sie nicht erfolgen konnte, durch eine Vereinfachung und Vereinheitlichung der Fluss- und Wegeabgaben. Er verordnete zu diesem Zweck, dass hinfort alle Abgaben nur noch im Namen des Königs erhoben werden sollten. Unrechtmässige Zölle, die in den letzten hundert Jahren entstanden waren, wurden auch wirklich beseitigt. Eine Menge Abgaben waren aber vorhanden, bei denen der rechtmässige privatrechtliche Erwerb sehr wohl nachweisbar war; sie blieben auch dann bestehen, wenn den Einnahmen irgend welche Verpflichtungen nicht gegenüberstanden. Colbert hatte bekanntlich auch bereits den Plan, durch Verlegung aller Zölle an die Grenzen ein einheitliches Zollgebiet mit freiem inneren Verkehr herzustellen. Allerdings blieb dieses Bestreben beschränkt auf die Provinces des cinq grosses fermes und auch für sie war es nicht völlig erfolgreich; doch wurde gegenüber dem Süden eine erhebliche Verbesserung erreicht. Gleichzeitig wurden die erwähnten den Verkehr monopolisirenden Schiffergilden, die früher in mancher Beziehung staatliche Funktionen wahrnahmen, jetzt, wo der Staat sich dem bisher von ihm vernachlässigten Gebiet der Binnenschiffahrt selbst zuwandte, beseitigt. Die Seine war bereits früher dem freien Verkehr eröffnet worden; Colbert setzte das Gleiche auch für die meisten anderen Wasserstrassen durch.

Zur selben Zeit jedoch, wo diese Erleichterungen im Flusszollwesen geschaffen wurden, begann die Aera der Kanalabgaben. Für den ersten

französischen Kanal, den Briarekanal, wurden die Abgaben im Jahre 1642 festgesetzt. Sie betragen:

für Wein . . . . .	6,00	Fres.	für die Tonne
„ Holz . . . . .	7,40	„	„ „ „ „
„ Schiefer . . . . .	5—9,00	„	„ „ „ „
„ die übrigen voluminösen Waaren . . .	10,00	„	„ „ „ „
„ die übrigen nicht voluminösen Waaren	8,00	„	„ „ „ „

Der Durchschnittssatz war etwa 7,5 Fres. Dividirt man ihn durch die 56,25 km betragende Länge des Kanals, so ergibt sich eine Durchschnittsgebühr von 13 Centimes für das Tonnenkilometer.

Dieser Tarif wurde im Jahre 1679 auf den Kanal von Orléans und im Jahre 1719 auf den Loingkanal ausgedehnt. Er blieb auf allen drei Wasserstrassen bis zur grossen Revolution in Kraft. Ueberall wo die Kanäle auf Grund privater Konzessionen gebaut wurden, wurden ähnlich, wie auf diesen drei Kanälen, Abgaben eingeführt, um möglichst nicht nur die Kosten zu decken, sondern noch einen Gewinn zu machen. Da bis zum Beginn unseres Jahrhunderts das Konzessionssystem, wie wir sahen, weit aus vorherrschte, so wurden ursprünglich fast alle künstlichen Wasserstrassen Frankreichs, deren Gesammtlänge am Ende des Jahrhunderts etwa 1 000 km betrug, mit dergleichen Abgaben belastet und, da die Konzessionen vielfach Lehnzwecken dienstbar gemacht wurden, so wurden auch diese Abgaben vielfach in die allgemeine Lehnswirtschaft mit verflochten.

Diesem Zustand machte die grosse Revolution ein jähes Ende. Sie hob auch auf dem Gebiete der Wasserstrassen fast alle Privatrechte auf. Zunächst wurden — wie bereits dargelegt ist — fast alle konzessionirten Kanäle konfisziert. Sodann wurden durch verschiedene Gesetze, insbesondere das vom 17. Juli 1793 alle aus der Feudalzeit stammenden Binnenzölle — alle péages seigneuriaux — aufgehoben. Dadurch wurden vor allem auf den Flüssen die Zölle beseitigt. Auf einzelnen Kanälen, wie z. B. dem Südkanal, dem Orléans- und Loingkanal, blieben sie zu Gunsten des Staates theilweise bestehen. Von diesen Ausnahmefällen abgesehen, trat das französische Binnenschiffahrtswesen in unser Jahrhundert ein, befreit von fast allen Abgaben.

Dieser Freiheit entsprach aber auch ein Mangel an den nothwendigsten Mitteln. Die bisherigen Einnahmen, aus denen die Ausgaben für die Verwaltung und Unterhaltung der Wasserstrassen bestritten wurden, waren grösstentheils gestrichen worden; statt ihrer neue Einnahmequellen zu eröffnen, daran hatte niemand gedacht. So konnte Jahre lang nicht das Nothdürftigste für Kanäle und Flüsse geschehen; völlige Verwahrlosung

trat ein; Anlagen, in die man so grosse Kapitalien gesteckt hatte, „fielen in Ruinen.“ Um diesem Zustand finanzieller Anarchie ein Ende zu machen, sah man sich genöthigt, auf Binnenschiffahrtsabgaben zurückzukommen. Das Gesetz vom 30. Floréal des Jahres X (20. Mai 1802), das mit 225 Stimmen gegen 8 Stimmen angenommen wurde, führte auf allen schiffbaren Flüssen und Kanälen eine Abgabe ein. Allerdings stellte es sich streng auf den Standpunkt des Gebührenprinzips. Es sollte sogar nicht nur alles, was die Abgaben einbrachten, zu Gunsten der Wasserstrassen — *au balisage, à l'entretien des chemins et ports de halage, à celui des pertuis, écluses, barrages et autres ouvrages d'art établis pour l'avantage de la navigation* — verwendet werden, sondern es sollte jede einzelne Wasserstrasse von den Einnahmen, die sie aufbrachte, Nutzen haben; das Gebührenprinzip wurde noch durch das Prinzip der Spezialisirung der Einnahmen weiter beschränkt. Die Spezialisirung dehnte sich aber von den Einnahmen auch auf die ganze Art der Erhebung und Verwaltung aus. Die auf jeder Strasse einzuführende Gebühr sollte durch besondere Verordnung festgesetzt und für jede Strasse dauernd unter dem Vorsitz des Präfekten ein Kollegium von 12 Mitgliedern aus dem Kaufmanns- und Schifferstande gebildet werden. Zu dieser formellen Individualisirung kamen sachliche Gründe, die eine Gleichartigkeit ausschlossen. Es mussten bestimmte Summen auf den einzelnen Wasserstrassen eingebracht werden und man suchte auch sonst in der Art der Erhebung den Besonderheiten der einzelnen Wasserstrassen Rechnung zu tragen. So gelangte man zu einer weitgehenden Differenzirung der Abgaben, und weit über berechnigte Gründe hinaus wurde jede Rücksicht auf Gleichartigkeit der Tarife auf den einzelnen Strecken ausser Acht gelassen. Schon der Massstab der Erhebung war überall verschieden; die Abgabe wurde bald nach der Tragfähigkeit des Schiffes, bisweilen unter Berücksichtigung seiner Länge oder Breite, bald nach der thatsächlichen Ladung, bisweilen unter Abstufung nach der Art der Waaren, bemessen; bald hatten leere Schiffe dasselbe wie beladene zu zahlen, bald nur einen grösseren oder geringeren Bruchtheil. In der Höhe schwankte die Abgabe gar zwischen 0,236 und 3,05 Cts. für das Tonnenkilometer oder im Verhältniss von 1 zu 14; der für das Tonnenkilometer bei der Thalfahrt auf 0,438 Cts. und bei der Bergfahrt auf 0,320 Cts. berechnete Durchschnitt der verschiedenen Abgaben hat deshalb nur geringen Werth.

Wie diese Ungleichartigkeit in der Abgabenbemessung bei den Abgabepflichtigen Unzufriedenheit hervorrief, so wurde die enge Beschränkung in der Verwendung der Einnahmen dem Staate lästig. Als der Geldbedarf infolge der vielen Kriege ein dringender wurde, zauderte die Regierung auch nicht, die Einnahmen aus den Binnenschiffahrtsabgaben

nicht nur nicht auf die einzelne Strecke, auf der sie erzielt waren, sondern überhaupt nicht für die Wasserstrassen zu verwenden. Sie flossen einfach in die allgemeine Staatskasse. So thatsächlich bereits lange unterhüllt, wurde der Grundsatz der Spezialisirung auch gesetzlich bald wieder beseitigt. Das Gesetz vom 23. September 1814 hob ihn auf. An Stelle der finanziellen Autonomie der einzelnen Wasserstrassen wurde jetzt im Budget ein fonds commun begründet, aus dem für alle Wasserstrassen sowohl die Kosten von Neubauten, als auch die der Unterhaltung zu bestreiten waren.<sup>72)</sup> Dieses Gesetz änderte jedoch bloss die Vorschriften über die Verwendung der Einnahmen aus den Binnenschiffahrtsabgaben; es berührte nicht die Abgabentarife, beseitigte nicht ihre geschilderte Ungleichartigkeit.

Die Kommission, die um das Jahr 1820 die Frage der Vereinheitlichung des französischen Wasserstrassennetzes studirte, sprach sich auch gegen diese Ungleichartigkeit aus und schlug die Einführung einer einheitlichen Abgabe von 4 Cts. für jede Tonne Schiffstragfähigkeit und jede 5 km zurückgelegter Fahrt vor; nur Kohlen sollten davon eine Ausnahme machen und nur mit weniger als der Hälfte belastet werden. Es dauerte jedoch noch einige Zeit, bis diesem Vorschlage entsprochen wurde, und als es nach mehr als einem Jahrzehnt endlich geschah, da war es auf der Grundlage der Abgabenbemessung nicht nach der Tragfähigkeit, sondern nach der thatsächlichen Ladung. Dieses Prinzip, das den Verschiedenheiten der Schiffbarkeit besser Rechnung trägt und deshalb einem Durchgangsverkehr förderlicher ist, wurde zuerst durch ein Gesetz vom 23. Mai 1834 auf der Seine zwischen Paris und Rouen und auf den schiffbaren Strecken der Oise, Aisne und Eure eingeführt. Die Abgabensätze wurden abgestuft nach der Art der Waaren in zwei Klassen, sowie nach der Berg- und Thalfahrt; sie betragen für das Tonnenkilometer in der ersten Klasse auf der Bergfahrt 0,5, auf der Thalfahrt 0,4 Cts., in der zweiten Klasse auf der Bergfahrt 0,25, auf der Thalfahrt 0,2 Cts. Da diese Neuerung günstig aufgenommen wurde, wurde sie durch das Gesetz vom 9. Juli 1836 auf alle unter freier staatlicher Verwaltung stehenden Wasserläufe ausgedehnt; nur für den Mittelkanal wurde eine Ausnahme gemacht.<sup>73)</sup> Solange Abgaben auf den staatlichen Wasserstrassen Frankreichs erhoben wurden, blieben die Grundzüge ihrer Regelung aus dem Jahre 1836 bestehen. Es muss auf sie daher genauer eingegangen werden.

Die Ladung des einzelnen Schiffes, nach der die Abgabenbemessung erfolgt, wird festgestellt auf Grund einer obligatorisch eingeführten Schiffsaiche; durch sie wird die Wasserlinie des leeren und des vollbeladenen Schiffes möglichst genau festgesetzt und der Zwischenraum zwischen beiden an der Aussenwand des Schiffes in eine Skala derartig eingetheilt,

dass man jederzeit das der Abgabenbemessung zu Grunde gelegte Gewicht der Ladung wenigstens mit annähernder Genauigkeit ablesen kann. Ueber die Aichung wird ein Messbrief ausgestellt, den das Schiff stets mit sich führen muss. Ausserdem müssen die Schiffspapiere stets einen genauen Ausweis über die Ladung, ihre Art und ihr Gewicht, ihren Abfahrts- und Bestimmungsort geben, sodass sie stets zur Kontrolle benutzt werden können. Die Eintheilung in die beiden Waarenklassen ist in der Weise vorgenommen worden, dass die geringer belasteten Güter der zweiten Klasse besonders aufgezählt sind. Es sind das einheimisches Holz aller Art, Holz- und Steinkohle, Torf, Rinde und Lohe, ferner Dungmittel und Steine aller Art, Gips, Sand, Kalk, Zement, Ziegelsteine, Dachziegel, Kacheln und Schieferplatten, endlich Erze, Bruchglas, Erden und Ocker. Alle anderen Waaren müssen die höheren Abgaben der ersten Klasse bezahlen. Schiffe, die Waaren beider Klassen geladen haben, müssen für die ganze Ladung die höheren Abgabensätze entrichten, wenn nicht die Waaren der ersten Klasse weniger als  $\frac{1}{10}$  der ganzen Ladung ausmachen; in diesem Falle werden die Abgaben getrennt für beide Bestandtheile erhoben. Schiffe, die dem Personentransport dienen, haben stets die höheren Sätze zu zahlen. Was die Art der Entrichtung anlangt, so brauchen die Abgaben nicht an jeder Erhebungsstelle thatsächlich bezahlt zu werden; es ist das vielmehr für die ganze befahrene Strecke sowohl zu Beginn als auch am Ende der Reise möglich. Im ersten Fall erhält man von der Hebestelle des Abfahrtsortes oder der dem Abfahrtsorte nächstgelegenen Hebestelle einen Passirschein (laissez-passer) nebst Quittung, im zweiten einen Kautionschein (acquit-à-caution); beide werden von jeder Hebestelle, die passirt wird, visirt, müssen, wie Frachtbriefe und Kannonsemente, auf Verlangen jederzeit den Aufsichtsbeamten vorgezeigt und schliesslich der Hebestelle am Bestimmungsorte ausgeliefert werden. Für Schiffe, die auf bestimmten Linien in regelmässiger Fahrt verkehren, sowie für kleine Lokalfahrzeuge können Abonnements ausgegeben werden. Von der Abgabentrachtung gänzlich befreit sind leere Schiffe, Kriegsschiffe, Schiffe der Fluss- und Kanalverwaltung, Fischerböte, Fährböte sowie Fahrzeuge, die ausschliesslich in einem landwirthschaftlichen Betriebe benutzt werden. Was endlich Flösse anlangt, so haben sie für das „decastère“, d. h. 323 Kubikfuss regelmässig einen Centime für das Kilometer zu zahlen,<sup>74)</sup> beladene Flösse jedoch das Doppelte, Flösse auf nicht schiffbaren Strecken die Hälfte.

Diese Grundzüge der Abgabenerhebung sind, wie gesagt, im wesentlichen bis zu ihrer völligen Beseitigung beibehalten und im Laufe dieser mehr als dreissigjährigen Periode auf eine Menge weiterer Wasserstrassen ausgedehnt worden. Das Gesetz vom 9. Juli 1836 hatte ja nur Anwendung

auf die unter freier staatlicher Verwaltung stehenden Wasserstrassen; das waren damals nur 319 km von 2 978 km Kanälen. Sowohl die 1149 km Wasserstrassen, für die eine Konzession auf die Dauer oder für eine bestimmte Zeit erteilt worden war, als auch die weiteren 1 510 km, die unter dem Zwang der Bestimmungen der Anleihegesetze aus den Jahren 1821 und 1822 standen, entzogen sich der unmittelbaren staatlichen Verfügungsgewalt. Erst mit den Fortschritten der Verstaatlichungsbewegung konnte das Geltungsgebiet des Gesetzes vom Jahre 1836 erweitert werden. Durch Verordnungen vom 4. September 1849 wurde es auf die Wasserstrassen im Bezirke der Schelde und Aa, sowie auf die Kanäle von St. Denis, Manicamp und St. Quentin, durch Verordnungen vom 2. August und 15. September 1858 insbesondere auf den Rhein-Rhone-Kanal, den Burgunder-, Mittel-, Berry-, Nivernais- und Loireseitenkanal, durch die erwähnten Rückkaufgesetze vom 28. Juli und 1. August 1860 endlich auf die grosse aufgezählte Reihe hauptsächlich der Kanäle, die auf Grund der Finanzgesetze der Jahre 1821 und 1822 erbaut worden waren, ausgedehnt.

Doch geschah diese Erweiterung unter vielfachen Modifikationen der ursprünglichen Bestimmungen und insbesondere der Tarifsätze. Einerseits ging man über sie hinaus. Die konzessionirten Kanäle waren vielfach mit so hohen Abgaben belastet gewesen, dass es noch immer eine beträchtliche Verkehrserleichterung darstellte, wenn man höhere Abgabensätze beibehielt, als sie im Jahre 1836 für die staatlichen Wasserstrassen festgesetzt worden waren. Andererseits ging man unter diese Sätze herunter. Sogleich nach ihrem Inkrafttreten erhoben sich die üblichen Klagen über ihre Höhe so nachdrücklich, dass die Regierung alsbald von dem ihr zugestandenen Ermässigungsrechte Gebrauch machte. Bereits durch eine Verordnung vom 27. Oktober 1837 wurden die Abgaben in der ersten Klasse auf 0,35 Cts., in der zweiten Klasse auf 0,15 Cts. und zwar gleich für die Berg- und Thalfahrt herabgesetzt. Zwei Jahre darauf wurde durch eine Verordnung vom 30. November 1839 eine weitere Ermässigung und zwar auf die Hälfte der bisherigen Sätze dadurch vorgenommen, dass die Erhebungseinheit, die bisher 5 km betragen hatte, auf ein Myriameter heraufgesetzt wurde.

So wurde die im Gesetze erstrebte Einheitlichkeit gar bald illusorisch; die Mannigfaltigkeit der Abgabensätze nahm beständig zu. Der Tarif vom 22. August 1860 unterschied nicht weniger als 7 Gruppen von Wasserstrassen, von denen für jede besondere Tarifsätze aufgestellt worden waren; der niedrigste Tarif — der Normaltarif gewissermassen — betrug in der ersten Waarenklasse  $\frac{1}{5}$ , in der zweiten  $\frac{1}{10}$  Cts. für das Tonnenkilometer, also weniger als die Hälfte der ursprünglichen Sätze aus dem Jahre 1836; die höchsten Abgaben, die in vier Waarenklassen auf 2, 1,

$\frac{1}{2}$  und  $\frac{1}{4}$  Cts. für das Tonnenkilometer sich beliefen, hatte eine Gruppe von Wasserstrassen zu entrichten, zu der beispielsweise der Rhein-Rhone-Kanal, der Burgunder Kanal, der Mittelkanal, die Kanäle von Briare, Orléans, Loing und Sensée gehörten.

Diese Mannigfaltigkeit beseitigte wiederum das kaiserliche Dekret vom 9. Februar 1867. Es führte von neuem eine einheitliche Regelung durch, indem es alle territorialen Besonderheiten aufhob. Allerdings behielt es eine Unterscheidung von Wasserstrassen bei. Es unterschied nämlich — in einer dem Dekrete beigegebenen ausführlichen Liste aller Wasserstrassen — Flüsse und ihnen gleichgestellte Kanäle einerseits, Kanäle und ihnen gleichgestellte Flüsse andererseits; die letzten wurden doppelt so stark belastet, wie die ersten. Ausserdem wurden, wie im Gesetze vom Jahre 1836, zwei Waarenklassen aufgestellt; doch wurden nicht die zur geringer belasteten Klasse gehörigen Waaren besonders aufgezählt, sondern die mildere Form der besonderen Aufführung der schwerer belasteten Waaren gewählt, sodass im Zweifelsfalle stets die geringere Abgabe zu zahlen war. Die erste Klasse umfasste hauptsächlich Weine, Kolonialwaaren, verarbeitete Metalle und Webstoffe. Nach diesen beiden Unterscheidungsmerkmalen betragen die kilometrischen Abgaben

	auf Flüssen	auf Kanälen
bei Waaren der ersten Klasse für die Tonne	0,2 Cts.	0,5 Cts.
„ „ „ zweiten „ „ „ „	0,1 „	0,2 „
„ Flößen für das Kubikmeter . . . . .	0,02 „	0,2 „

Diese Abgaben wurden bisher auf Grund einer obligatorischen Schiffsache erhoben, die durch eine Verordnung vom 17. November 1880 neu geregelt wurde.<sup>75)</sup> Gegenüber der Regelung im Jahre 1836 war noch eine erleichternde Aenderung vorgenommen worden. Bei der gleichzeitigen Verladung von Waaren beider Klassen fand nämlich stets eine getrennte Abgabeberechnung statt und auf Flüssen transportirte Waaren wurden ebenso, wie die auf Schiffen transportirten, behandelt. Nichtbeladene Fahrzeuge blieben von Abgaben befreit.

Als Freycinet Ende der siebziger Jahre das Ministerium der öffentlichen Arbeiten übernahm, da unterzog er auch das bestehende Binnenschiffahrtsabgabenwesen einer genauen Kritik. Der Conseil supérieur des voies de communication, der auf seine Veranlassung durch ein Dekret des Präsidenten vom 31. Januar 1878 aus 16 Mitgliedern der beiden Kammern, 16 Beamten und 16 Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft berufen wurde, erhielt auch eine Anzahl von Fragen, die auf das Binnenschiffahrtsabgabenwesen, seine Berechtigung und Aus-

gestaltung Bezug hatten, vorgelegt. Zu ihrer Prüfung und Beantwortung setzte er eine besondere Commission de la navigation intérieure ein. Diese stellte sich in ihrem Bericht<sup>76)</sup> auf den Standpunkt, dass die prinzipielle Berechtigung der Erhebung von Binnenschiffsabgaben unbestreitbar sei; ebenso wie die Unterhaltung und Verbesserung der Wasserstrassen als eine Aufgabe des Staates zu betrachten sei, ebenso unzweifelhaft erforderten die aus ihr erwachsenden Lasten eine Kompensation in der Form von Abgaben. Soweit diese bereits erhoben würden, müssten sie als mässig bezeichnet werden und sei die Art der Veranlagung nach Tonnenkilometern und nach zwei Waarenklassen zu billigen. Aber darüber hinaus sei ihre Erhebung wünschenswerth. Auf finanzielle Beihilfen von den Departements, Gemeinden und Handelskammern sei bei Neuaufwendungen zu rechnen. Es empfehle sich deshalb mit Bezug auf sie, das System der bestehenden Abgaben zu erweitern; wo es sich um den Ausbau und die Verbesserung bereits bestehender Wasserstrassen handle, sei ein Zuschlag zu ihnen in Höhe von 20 0/0 vom Zeitpunkt der gänzlichen Vollendung der Verbesserungsarbeiten an zu erheben; wo neue Wasserstrassen gebaut würden, sei eine Sonderabgabe von 0,5 oder 0,6 Cts. von den Waaren erster Klasse, von 0,3 oder 0,4 Cts. von denen zweiter Klasse einzuführen.

Im Conseil stellte man sich allerdings nicht vollständig auf den Standpunkt der Kommission.<sup>77)</sup> Man war eher für eine Ermässigung, als für eine Erhöhung der bestehenden Abgaben. Der bekannte Präsident der Handelskammer Rouen, Pouyer-Quertier, und der Senator Waddington stellten sogar wegen der bedrängten Lage der Binnenschifffahrt die völlige Beseitigung aller Binnenschiffsabgaben als erstrebenswerthes Ziel hin. Aber schliesslich nahm man doch die Anträge des Senators Varroy an, der seine Ansicht dahin zusammenfasste: quant à la suppression absolue, elle dépasserait le but et elle n'aurait pas d'intérêt pratique; allgemein stimmte man der Ansicht zu, dass eine Aufhebung der Abgaben einstweilen nicht in Frage kommen könne. Man beschloss daher am 11. März 1878, dass das Prinzip der Abgabenerhebung aufrecht zu erhalten sei, wenn es auch wünschenswerth erscheine, dass mit zunehmendem Verkehr die Abgabensätze herabgesetzt würden, und dass ausserdem die Erhebung von Abgaben von beschränkter Dauer stets im Einvernehmen mit den Departements, den Gemeinden und den Handelskammern zu Gunsten von Neu- oder Umbauten angeordnet oder genehmigt werden dürfe.<sup>78)</sup>

Trotz dieses Beschlusses sollten in kürzester Frist die Binnenschiffsabgaben in Frankreich doch ganz beseitigt werden. Das Dekret vom 9. Februar 1867<sup>79)</sup> hatte mit seiner Ermässigung der Abgabensätze um etwa 50 0/0 auch die alten Gegner nicht versöhnen, den Widerspruch

nicht zum Verstummen bringen können. Die Interessenten ziehen eben naturgemäss volle Abgabefreiheit einer jeden Abgabe, sie mag sein wie sie will, vor; sie hören daher nicht eher mit ihren Klagen auf, als bis sie ihr eigentliches Ziel, die Beseitigung der sie besonders treffenden Abgaben erreicht haben. Seit dem Gesetze des 30. Floréal des Jahres X, das die in der Revolutionszeit beseitigten Abgaben in modernerer Form wieder einführt, ist trotz aller Umänderungen die Unzufriedenheit der Beteiligten nie verstummt; im Gegentheil ist sie unter dem Druck der neu entstandenen und beständig sich verschärfenden Konkurrenz der Eisenbahnen fast in gleichem Masse, wie die stetig sich wiederholenden nicht unbeträchtlichen Ermässigungen, nur noch gewachsen; auch der soeben erwähnte Conseilbeschluss besänftigte sie nicht. Wie man früher über die Verschiedenartigkeit der Abgaben Klage führte, so fand man jetzt die schablonenhafte Einheitlichkeit tadelnswerth. Man behauptete ausserdem, durch Beseitigung der Spezialisirung hätten die Binnenschiffahrtsabgaben den Gebührencharakter vollständig verloren; statt einer Entschädigung für staatlich gewährte Vortheile seien sie ein blosser Beitrag zu den allgemeinen Staatsausgaben geworden. Und zweifellos gab es manche Fälle von Härte, wie sie ja bei keiner Abgabe sich vermeiden lassen. Jetzt kam die Zeit für die Interessenten zum letzten entscheidenden Vorstoss. Alles begünstigte ihn.

Die Erkenntniss der den einzelnen Gewerbetreibenden oft bedrohenden Macht der grossen Eisenbahngesellschaften hatte — wie wir sahen — das Interesse und die Sympathie für die Binnenschiffahrt in breiten Kreisen aus langem Schlafe wieder geweckt und schliesslich, unter dem Antrieb einer sanguinischen Agitation, zu dem betrachteten zukunftsreichen Freycinet'schen Gesetz vom 5. August 1879 anschwellen und sich verdichten lassen. Wenn man über Hunderte von Millionen Francs leichtherzig verfügte, konnte man auch im kleinen nicht knausern; wenn man mit so weitschauenden Plänen sich trug, konnte man auch für die kleinen Leiden der Gegenwart nicht taub bleiben. Die Aufhebung aller Schiffahrtsabgaben erschien sogar als eine Folge der grossen Pläne für die Zukunft. Die Befürchtung lag nämlich nah und wurde vielfach getheilt, die Eisenbahngesellschaften würden jede Anstrengung machen, ihren Konkurrenten, die Binnenschiffahrt, noch ehe sie durch die geplante Vereinheitlichung und Erweiterung des Wasserstrassennetzes gestärkt wäre zu vernichten. Man durfte ihr gegenüber — wie man sagte — nicht, dem Manne gleich handeln, der einem Verhungerten ein üppiges Festmahl in acht Tagen in Aussicht stellt, doch die Schnitte Brod sogleich verweigert. Und ebenso wurde die Beseitigung aller Binnenschiffahrtsabgaben als Folge einer zweiten Massregel gefordert. Es war nämlich

durch ein Gesetz vom 26. März 1878 die 5 prozentige Abgabe aufgehoben worden, die auf die Erträge aus allen nichteiligen Güterverfrachtungen der Eisenbahnen gelegt war und dem Staate eine Einnahme von 23 Millionen Francs im Jahre einbrachte. Bei der Einführung dieser Abgaben hatte die Nationalversammlung ihre Ausdehnung auf die Binnenschifffahrt im Hinblick auf die bereits die Wasserstrassen belastenden Abgaben abgelehnt; man hatte damit beides als etwas Gleichartiges, sich gewissermassen Ergänzendes betrachtet. Daher erklärte man es jetzt, wo diese Eisenbahnabgabe beseitigt wurde, für eine Unbilligkeit, für eine Hinderung jeglichen gleichen Kampfes, wenn die so viel weniger einträglichen und doch viel lästigeren Abgaben auf dem Wassertransport bestehen gelassen würden, zumal da die Eisenbahnen vom Staate Beihilfen im jährlichen Gesamtbetrage von 130 Millionen Francs erhielten, und der Verkehr auf ihnen in 15 Jahren von 2 auf 8 Milliarden Tonnenkilometer sich gehoben, der auf den Wasserstrassen aber in gleichem Zeitraum um 10 0/0 abgenommen habe.

Diese Hauptgründe, die in zahlreichen Petitionen der Handelskammern sich vorfinden, führte der Abgeordnete Guyot ins Treffen,<sup>80)</sup> als er in der Abgeordnetenkammer am 1. August 1879 bei Gelegenheit der Etatberathung in längerer Rede den Antrag stellte, die Binnenschifffahrtsabgaben, die er „un droit suranné, ridicule, anti-économique, qui déshonore notre budget et qui n'est plus perçu qu'en France“ nannte, vom 1. Oktober 1880 an zu beseitigen; ohne ein Wort der Gegenrede wurde dieser Antrag sogleich angenommen. Später wurde dieser Beschluss der Abgeordnetenkammer — gegen den Wunsch des Finanzministers und der Budgetkommission — durch ein Gesetz vom 21. Dezember 1879 ratifizirt; dieses Gesetz wurde alsdann durch ein zweites vom 19. Februar 1880 insofern noch abgeändert, als es die Aufhebung der Binnenschifffahrtsabgaben nicht erst am 1. Oktober 1880, sondern sogleich in Kraft treten liess.

\* \* \*

Welchen Einnahmeverlust bedeutete diese Aufhebung der Binnenschifffahrtsabgaben für den französischen Staat?

Im Budget für das Jahr 1880 figurirten die Binnenschifffahrtsabgaben mit 4 173 000 Frcs.; davon sind die Erhebungskosten, die auf 400 000 Frcs. veranschlagt wurden,<sup>81)</sup> sowie die Einnahmen aus Brückengeldern in Abzug zu bringen, sodass die Reineinnahmen aus den Abgaben auf Flüssen und Kanälen auf rund 3,5 Millionen Francs sich gestellt hätten. An diesen Einnahmen waren die verschiedenen Theile des Wasserstrassen-

netzes sehr verschieden betheilt; sollten doch 2 400 km Wasserstrassen im ganzen Jahre nicht mehr als 8 230 Frcs. oder 3,40 Frcs. für das Kilometer und das Jahr aufbringen.<sup>82)</sup> Auch vertheilten sich die Abgaben sehr verschieden zwischen Flüssen und Kanälen; auf jene entfiel nicht einmal ganz  $\frac{1}{4}$  der Gesamteinnahme.

Im Jahre 1880, wo die Budgetbewilligungen für ausserordentliche Bauten 35 Millionen Francs für Kanäle, sowie 30 Millionen Francs für Flüsse betragen, hätten die voranschlagsmässigen Einnahmen aus den Binnenschiffahrtsabgaben also bei jenen etwa  $\frac{1}{12}$ , bei diesen noch nicht  $\frac{1}{30}$ , bei beiden zusammen etwas mehr als  $\frac{1}{20}$  der genannten Aufwendungen gedeckt. Die Einnahmen blieben aber auch hinter den gleichzeitigen Unterhaltungskosten zurück, die — wie wir sahen — für das Jahr 1880 auf 4,5 Millionen Francs für Kanäle und 5 Millionen Francs für Flüsse beziffert waren; sie betragen also nur etwas mehr als  $\frac{1}{3}$  der Gesamtunterhaltungskosten und zwar etwa  $\frac{2}{3}$  der Unterhaltungskosten der Kanäle und noch nicht  $\frac{1}{5}$  derjenigen der Flüsse.

Jedoch ist dieses letzte Jahr der französischen Binnenschiffahrtsabgaben für derartige Gegenüberstellungen besonders ungünstig, weil in ihm die Ausgaben einem Höhepunkt sich nähern, die Einnahmen dagegen eher einen gewissen Tiefpunkt erreichen. Es ist daher nöthig, die Einnahmen und Ausgaben für einen längeren Zeitraum ins Auge zu fassen. Zu diesem Zweck soll in der folgenden Tabelle eine Uebersicht gegeben werden über die jährlichen Bruttoeinnahmen aus den französischen Binnenschiffahrtsabgaben, sowie über die gleichzeitigen ordentlichen und ausserordentlichen Ausgaben vom Jahre 1838 an, wo zum ersten Mal die regelmässig wiederkehrenden und einmaligen Aufwendungen geschieden wurden, bis zum letzten Jahr der Abgabenerhebung 1879; es ist dabei zu bemerken, dass die Einnahmen Bruttoeinnahmen bezeichnen und dass die ordentlichen Ausgaben die Kosten der Unterhaltung und gewöhnlichen Reparatur, dagegen nicht Kosten für das Personal umfassen, so dass der Vergleich um ein Beträchtliches zu günstig ausfällt.

Die im Jahre 1880 erlöschenden Einnahmen aus den Binnenschiffahrtsabgaben, die also innerhalb des betrachteten Zeitraums von 42 Jahren, der bei einer Amortisationsquote von 1 % etwa zur Kapitaltilgung ausreichen würde, 58 % der ordentlichen Ausgaben allein, 39 % der ausserordentlichen Ausgaben allein, 23,5 % beider zusammen betragen haben, werden durch die Kosten der Abgabenerhebung, sowie durch die Ausgaben für das Personal noch verringert. Die Erhebungskosten werden gewöhnlich auf 10 % der Bruttoeinnahmen veranschlagt, sodass die Reineinnahmen aus den Binnenschiffahrtsabgaben in dem betrachteten Zeitraum auf rund 240 Millionen Francs angenommen werden können. Die Kosten

im Jahre	Einnahmen aus Binnen- schiffahrts- abgaben Frcs.	Ordentliche Ausgaben Frcs.	Verhältniss der Einnahmen zu den ordentlichen Ausgaben %	Ausserordent- liche Ausgaben Frcs.
1838	5 013 316	8 549 835	59	16 109 467
1839	5 477 098	9 979 158	55	23 211 911
1840	5 286 861	10 977 547	48	33 140 823
1841	6 794 361	11 469 154	59	26 342 841
1842	6 585 821	11 348 918	58	27 714 425
1843	7 604 282	11 748 254	65	29 988 128
1844	7 302 055	12 162 558	60	26 942 898
1845	8 726 690	12 899 383	68	17 337 763
1846	9 144 401	13 205 517	69	18 817 979
1847	9 674 623	14 005 599	69	16 814 581
1848	6 866 356	14 086 051	49	14 794 901
1849	8 028 395	10 752 639	75	9 191 836
1850	9 224 309	10 302 438	90	8 000 923
1851	9 387 796	9 616 149	98	5 804 379
1852	10 359 129	9 589 884	109	7 619 969
1853	10 682 484	10 689 324	100	8 267 721
1854	9 556 109	11 107 914	86	7 172 030
1855	10 399 559	10 908 208	95	5 818 530
1856	11 008 348	10 531 688	105	5 805 409
1857	10 584 528	10 756 876	99	6 175 887
1858	7 892 782	10 711 003	74	5 351 974
1859	7 071 179	10 120 682	67	5 867 289
1860	6 597 133	11 196 199	59	8 043 266
1861	4 096 950	11 371 902	36	17 194 495
1862	4 25 020	11 634 604	37	18 636 529
1863	4 832 903	12 640 017	38	20 601 321
1864	4 977 166	12 051 295	41	16 678 116
1865	4 871 249	11 807 186	41	12 695 140
1866	5 379 476	12 308 712	43	14 070 546
1867	3 826 188	10 941 977	35	16 373 020
1868	3 721 624	11 553 645	32	20 776 637
1869	3 984 408	11 371 241	35	23 550 153
1870	2 972 688	10 955 754	27	18 093 757
1871	3 283 479	10 119 655	32	9 383 793
1872	3 777 225	9 718 029	39	10 380 013
1873	3 705 276	9 783 410	38	11 678 633
1874	3 842 490	9 953 222	38	11 137 842
1875	4 276 869	9 792 493	43	13 998 897
1876	4 154 626	9 902 603	42	18 566 738
1877	4 402 288	10 268 513	43	24 046 866
1878	4 293 813	10 380 312	41	28 448 573
1879	4 390 781	9 843 854	44	39 585 021
	268 316 134	463 563 402	58	680 231 020

für das Personal werden heute, wo die Abgabenerhebung ja nicht mehr in Betracht kommt, auf 3 Millionen Francs im Jahre, wie wir sahen, geschätzt. Man darf annehmen, dass diese Ausgaben etwa aufgewogen werden durch die kleinen Einnahmen, die der Staat von seinen Uferländereien durch Grasschnitt oder sonstwie, durch die Verpachtung der Fischerei, durch Fährenkonzession und ähnliches aus seinen Wasserstrassen zieht. Diese Einnahmen, die seit der Aufhebung der Binnenschiffahrtsabgaben die einzigen besonderen Einnahmen sind, die der Staat von seinen Wasserstrassen hat,<sup>83)</sup> sind in langsamer Steigerung begriffen und betragen im Jahre 1891 bei den Flüssen 1 407 872 Frs., bei den Kanälen 1 202 862 Frs. zusammen also 2 610 734 Frs., von denen 220 672 Frs. auf die Tauerei entfallen, die der Staat streckenweise auf dem St. Quentin-, Marne-Rhein-, Ost- und Burgunder Kanal, sowie auf der Scarpe ausübt.

Es ergibt sich demnach für den betrachteten Zeitraum von 42 Jahren, dass einer ordentlichen, sich alljährlich in fast gleichem Betrage wiederholenden Ausgabe von zusammen 464 Millionen Francs und einer ausserordentlichen, einmaligen Ausgabe von zusammen 680 Millionen Francs eine Gesamteinnahme aus den Binnenschiffahrtsabgaben in Höhe von 240 Millionen Francs gegenübersteht. Die französischen Binnenschiffahrtsabgaben haben also in ihrer Gesamtheit nicht nur zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals des französischen Wasserstrassennetzes nichts beigetragen, sondern sie haben auch die regelmässig fortlaufenden Ausgaben für die Unterhaltung und seine gewöhnlichen Reparaturen nur zur Hälfte gedeckt.

Zu ähnlichen Ergebnissen gelangt man, wenn man die Höhe der aufgehobenen Abgaben mit dem Satze vergleicht, der heute zur Deckung der ordentlichen und Verzinsung der ausserordentlichen Ausgaben für die Wasserstrassen erforderlich ist. Als solchen Satz fanden wir unter der günstigsten Annahme 1,5 Cts. für das Tonnenkilometer; die Sätze der aufgehobenen Abgaben dagegen bewegten sich, wie wir soeben sahen, zwischen  $\frac{1}{10}$  und  $\frac{1}{2}$  Cts. für dieselbe Einheit. Unter der günstigen Annahme eines rechnungsmässig nicht richtig zu ermittelnden Durchschnittssatzes von  $\frac{1}{3}$  Cts., würden die Abgaben auch hiernach nur  $\frac{1}{5}$  der zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Unterhaltung der Wasserstrassen erforderlichen Beträge aufbringen können. Auch hier ist von Amortisation, wie von Zinseszins völlig abgesehen.

Aus diesen Ausführungen und insbesondere aus der Tabelle über die Einnahmen aus den Binnenschiffahrtsabgaben geht hervor, dass eine Amortisation eines Theiles des Anlagekapitals von dem Jahre 1838 an nicht stattgefunden hat; die seitdem gemachten ausserordentlichen Aufwendungen sind deshalb — vom finanziellen Standpunkt aus — auch heute noch

ungeschmälert als Anlagekapital in Ansatz zu bringen. Und wenn man bedenkt, dass im Jahre 1838, wo der französische Eisenbahnbau eine nennenswerthe Ausdehnung noch nicht gewonnen hatte, die Abgabenerträge nicht mehr als 59 0/0 der ordentlichen Jahresausgaben aufbrachten, so wird man auch in der voraufgehenden Periode, obwohl in ihr die Eisenbahnkonkurrenz ganz fortfällt, eine auch nur theilweise Amortisation des Anlagekapitals nicht wohl annehmen können. Da in den Jahren 1793 bis 1802 Binnenschiffahrtsabgaben im allgemeinen überhaupt nicht erhoben wurden, so dürfte die Zeit, in der eine Amortisation des Anlagekapitals ausgeschlossen erscheint, bis zum Jahre 1789 zurückzudatiren sein. Nur vor dieser Zeit wird das unzureichend berechnete Anlagekapital als getilgt betrachtet werden können. Man dürfte deshalb berechtigt sein, als Anlagekapital der heutigen französischen Wasserstrassen die Summe der ausserordentlichen Aufwendungen mindestens seit dem Jahre 1814 zu betrachten, wie es in einer Reihe der im Voraufgehenden vorgenommenen Berechnungen geschehen ist.

---

## VI.

### **Die Binnenschiffahrtsabgaben auf den nichtstaatlichen Wasserstrassen Frankreichs.<sup>84)</sup>**

---

Neben den staatlichen Abgaben, die im Jahre 1880 aufgehoben worden sind, kommen in Frankreich auch nichtstaatliche vor.

So lange das Abgabewesen auch auf den staatlichen Wasserstrassen in die Lehnswirtschaft verwirkt war, überwucherten die Privatinteressen überhaupt und die staatlichen Versuche eines regelnden Eingriffs blieben, wie wir sahen, anfangs im wesentlichen erfolglos. Auch in unserem Jahrhundert war die staatliche Abgabenerhebung, deren Wandlungen wir soeben betrachtet haben, in ihrer Geltung vielfach beschränkt. Der vom Staate aufgestellte Gebührentarif fand, wie bereits erwähnt wurde, keine Anwendung auf alle Kanäle, für die eine zeitlich begrenzte oder dauernde Konzession ertheilt worden war, und die im ersten Abschnitt betrachteten Anleihegesetze aus dem Beginn der zwanziger Jahre unseres Jahrhunderts engten ausserdem auf weiteren Wasserstrassen von einer Länge von 2337 km

die Tarifhoheit des Staates zeitweise ein. Erst die im Jahre 1853 kräftig einsetzende Verstaatlichungsbewegung lässt das staatliche über das private Abgabewesen auf den französischen Wasserstrassen das Uebergewicht erlangen; der weitaus grösste Theil aller Kanäle, nicht viel weniger als 4000 km, konnten sich neben den Flüssen im Jahre 1880 der Aufhebung der Abgaben erfreuen.

Hinfort bestanden nur noch Abgaben auf den wenigen konzessionirten Kanälen, die in privaten Händen geblieben waren. Unter ihnen war am wichtigsten die berühmte alte Wasserstrasse zwischen dem Atlantischen und dem Mittelländischen Meere, die vom Südkanal und dem Garonne-seitenkanal gebildet wird. Die Südbahngesellschaft, die den ersten gepachtet und für den zweiten vom Staate die Konzession erhalten hatte, erhob auf beiden Abgaben, die den Zweck hatten, zu Gunsten des Schienenweges den Wasserverkehr niederzuhalten und im wesentlichen nur die laufenden Ausgaben zu decken. Die Abgabensätze waren denn auch in der Hauptsache erheblich höher, als wir sie für die staatlichen Wasserstrassen kennen gelernt haben. Sie waren für beide Kanäle verschieden. Auf dem 213 km langen Garonne-seitenkanal wurden nur zwei Waarenklassen unterschieden; aber die Berg- und Thalfahrt wurde nicht gleich belastet. Es wurde dort erhoben für das Tonnenkilometer:

	auf der Bergfahrt Cts.	auf der Thalfahrt Cts.
bei Waaren der I. Klasse . . . .	4	3
„ „ „ II. „ . . . .	3	2.

Auf dem Südkanal hingegen wurde schon wegen der natürlichen Verhältnisse ein Unterschied zwischen Thal- und Bergfahrt nicht gemacht; es wurden hier aber nicht weniger als 5 verschiedene Waarenklassen aufgestellt. Es betrug hier die Abgabe für das Tonnenkilometer bei den Waaren

I. Klasse	6 Cts.
II. „	5 „
III. „	4 „
IV. „	3 „
V. „	2 „

Die Erhebungseinheit war hier aber nicht, wie auf dem Garonne-seitenkanal, das Tonnenkilometer, sondern der Transport einer Tonne auf eine Entfernung von 5 km; jede angefangenen 5 km Fahrt wurden für voll gerechnet.

Von diesen beiden Generaltarifen wurden jedoch so viele Ausnahmen gemacht, dass ihre Anwendung selbst fast zur Ausnahme wurde. Es be-

standen neben ihnen nämlich nicht weniger als 15 Spezialtarife für besondere Arten von Gütern. Sie sind von Renaud<sup>85)</sup> in die folgenden vier Gruppen getheilt worden:

1. zehn Spezialtarife für gewisse Waaren, die die ganze Länge der beiden Kanäle von Bordeaux nach Cette und umgekehrt zurücklegen. Es sind das Stahl, Eisen, Schwellen, Holz, Marmor, Salz, Hafer, Weizen, Mais, Hanf, Oelkuchen und chemische Erzeugnisse. Sie geniessen gegenüber den Sätzen der allgemeinen Tarife eine Ermässigung von 15—60 0/0;
2. ein Spezialtarif für eine Reihe von Waaren, die von einem ausländischen Hafen am Mittelmeer nach einem solchen am Atlantischen Ozean gehen; für sie beträgt die Ermässigung gar 80 0/0;
3. drei Spezialtarife, die für Anthrazitkohlen, Bauholzflösse, Stalldünger u. s. w. eine allgemeine Ermässigung von mehr als 60 0/0 einführen;
4. ein Spezialtarif, der eine Ermässigung von ungefähr 30 0/0 gewährt, für den Transport gewisser Güter zwischen bestimmten Orten am Kanal.

Ausserdem bestanden auf beiden Kanälen besondere Tarife für leere Schiffe; sie setzten für das Fahrtilometer die folgenden Abgaben fest:

	Südkanal	Garonne-Seitenkanal	
		Bergfahrt	Thalfahrt
	Cts.	Cts.	Cts.
Schiffe von 80 t Tragfähigkeit und mehr	10	10	4
Schiffe von 20—79 t Tragfähigkeit . .	7,5	7,5	3
Schiffe von weniger als 80 t Tragfähigk.	5	5	2,5.

Zur Nachtzeit musste jedes beladene und unbeladene Schiff an jeder Schleuse eine Zuschlagsgebühr von 30 Cts. zahlen.

Der jährliche Durchschnittsertrag aller dieser Abgaben auf den beiden Kanälen wird für die Zeit von 1884—1893 auf rund 1,25 Millionen Francs angegeben. Ihm standen Ausgaben gegenüber, die nur eine Höhe von 1 080 000 Fracs. erreichten, weil sie wahrscheinlich in den engsten Grenzen des unumgänglich Nothwendigen gehalten wurden. Da ausserdem beide Kanäle insbesondere aus Ufernutzungen und Verpachtungen aller Art auch noch Nebeneinnahmen lieferten, die im genannten zehnjährigen Durchschnitt nicht weniger als rund 310 000 Fracs. betragen, so erzielte die Südbahngesellschaft aus beiden Kanälen einen jährlichen Gewinn, der nicht weit hinter 1/2 Millionen Francs zurückblieb. Dabei ist allerdings zu beachten, dass das Anlagekapital sehr unvollständig, für den Garonne-Seitenkanal überhaupt nicht in Anschlag gebracht worden ist; doch haben

beide Kanäle, ehe die konkurrierende Eisenbahnlinie gebaut wurde, einen so starken Verkehr gehabt, dass angenommen werden darf, dass das Anlagekapital grösstentheils amortisirt worden ist.

Heute hat auch auf dem Süd- und auf dem Garonne-Seitenkanal die Abgabenerhebung aufgehört. Beide Kanäle sind, wie wir sahen, im Jahre 1898 verstaatlicht worden; damit fallen sie unter die betrachteten Gesetze, die dem Staate die Erhebung von Binnenschiffsabgaben verbieten.

Heute ist deshalb auch die nichtstaatliche Erhebung von Abgaben auf den französischen Wasserstrassen sehr eingeschränkt. Im wesentlichen kommt sie nur auf dem Sambre-Oisekanal und den Kanälen von Paris in Betracht, denen noch der kleine Kanal von St. Dizier nach Vassy hinzugesellt werden kann.

Der Sambre-Oisekanal, der durch Verknüpfung der beiden seinen Namen bildenden Nebenflüsse die Maas mit der Seine in schiffbare Verbindung setzt, hat einen Tarif, der nicht weniger als 6 Waarenklassen unterscheidet. Die Abgaben, die, wie auf dem Südkanal, nach Wegestrecken von 5 km berechnet werden, betragen für das Tonnenkilometer:

in der	I. Klasse	4 Cts.
„ „	II. „	3 „
„ „	III. „	2 „
„ „	IV. „	1,6 „
„ „	V. „	1,2 „
„ „	VI. „	1 „

Leere Schiffe haben für je 5 km 2 Fres., für die ganze 38 km betragende Länge des Kanals also 16 Fres. zu zahlen. Die Höhe dieser Sätze, insbesondere auch für unbeladene Schiffe wird dadurch gemildert, dass die Kanalgesellschaft kostenlos das Ziehen aller Schiffe im Kanale übernimmt. Die Einnahmen aus diesen Abgaben sind recht beträchtlich. Sie betragen im Durchschnitt der Jahre 1884—1893 jährlich 843 000 Fres.; zu ihnen kamen noch Nebeneinnahmen in der Durchschnittshöhe von 26 000 Fres. hinzu, sodass die Gesamteinnahme sich auf 869 000 Fres. stellte. Diesen Einnahmen standen im Jahresdurchschnitt des gleichen Zeitraums nur 482 000 Fres. Ausgaben für Unterhalt, Betrieb und Verwaltung gegenüber. Es dürfte deshalb nicht nur eine Verzinsung und eine Amortisation des Anlagekapitals sich ergeben, sondern auch darüber hinaus noch ein Gewinn für die Kanalgesellschaft.

Aehnlich liegen die Verhältnisse auf den Kanälen der Stadt Paris, dem Ourcq-, St. Martin- und St. Deniskanal. Die Stadt Paris, die zu Anfang des Jahrhunderts für diese drei Wasserstrassen eine unkündbare Konzession erhielt, überliess anfangs die Kanäle Unternehmern, erwarb

jedoch in den Jahren 1861 und 1876 alle ihre Rechte zurück. Seitdem hat sie beträchtliche Summen — in den Jahren 1884—1893 16 Millionen Francs — auf die Kanäle für Reparaturen und Verbesserungen verwendet; seitdem leitet sie auch den Betrieb selbst und nimmt selbst die Kanalabgaben ein. Die Regelung dieser Abgaben ist auf allen drei Kanälen verschieden. Auf dem 6,6 km langen St. Deniskanal und dem nur 4,5 km messenden St. Martinkanal werden je 5 Waarenklassen unterschieden, die sich jedoch auf beiden Wasserstrassen keineswegs decken. Die Abgaben werden nach der Tonne und der Schleuse erhoben; der St. Martinkanal zählt 9 Schleusen, der St. Deniskanal heute 7 Schleusen, doch werden bei diesem letzten der Abgabenerhebung noch die 12 Schleusen zu Grunde gelegt, die vor dem neuerlichen Umbau bestanden. Die Abgaben betragen nach der Tarifeinheit der Schleuse, sowie berechnet auf ein Tonnenkilometer:

Waaren- klasse	St. Deniskanal		St. Martinkanal	
	für die Tonne und Schleuse	für das Tonnen- kilometer	für die Tonne und Schleuse	für das Tonnen- kilometer
	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
I.	7	12,7	20	40
II.	6	10,9	10	20
III.	5	9	7,5	14,8
IV.	4	7,3	5	10
V.	2	3,6	3	6.

Auf dem dritten, dem Ourcqkanal, werden 6 Waarenklassen unterschieden und die Abgaben nach Tonnen und Wegestrecken von 5 km und zwar verschieden für die Thal- und Bergfahrt berechnet. Auf das Tonnenkilometer berechnet, betragen diese Abgaben in Centimes:

	Thalfahrt	Bergfahrt
I. Waarenklasse . . . . .	2,0	0,8
II.       "       . . . . .	1,2	0,8
III.       "       . . . . .	1,0	0,8
IV.       "       . . . . .	0,8	0,8
V.        "       . . . . .	0,6	0,4
VI.       "       . . . . .	0,4	0,4.

Unbeladene Schiffe sind auf dem Ourcqkanal abgabenfrei. Auf den beiden anderen Kanälen unterliegen sie jedoch beträchtlichen Abgaben. Es müssen nämlich an einer jeden Schleuse zahlen:

	auf dem St. Deniskanal	auf dem St. Martinkanal
	Frcs.	Frcs.
Schiffe von einer Tragfähigkeit von 200 t und mehr	3,75	5,00
„ „ „ „ „ 150—199 t . .	3,00	4,00
„ „ „ „ „ 100—149 „ . .	2,25	3,00
„ „ „ „ „ weniger als 100 t	1,50	2,00

Allerdings besteht für diese hohen Tarife eine wichtige Beschränkung. Die angeführten Sätze werden nämlich nur dann erhoben, wenn die Schiffe, weder vor noch nach der Fahrt ohne Ladung, den Kanal beladen befahren; sonst genießt ein leeres Schiff für so viele Schleusen Abgabefreiheit, wie es vorher mit Ladung durchfahren hat oder nachher mit Ladung durchfahren wird.

Bei Fahrten zur Nachtzeit hat jedes Schiff auf allen drei Kanälen an jeder Schleuse und an jeder beweglichen Brücke eine einheitliche Gebühr von 50 Cts. zu zahlen.

Diese allgemeinen Bestimmungen, die wir bisher betrachtet haben, sind auf allen drei Kanälen vielfach durchbrochen worden durch eine grosse Reihe von Spezialtarifen. Ihrer sind so viele, dass es unmöglich und zwecklos ist, zu versuchen, über sie einen Ueberblick zu geben. Sie setzen beträchtliche, bis zu 75% gehende Ermässigungen fest für durchgehende Güter, für Güter, die von bestimmten Orten, z. B. Rouen, kommen, für Güter, die zwischen bestimmten Plätzen verfrachtet werden, für gewisse Güter, die eine bestimmte Mindestzahl von Kilometern zurücklegen, für Güter bestimmter Art und bestimmter Herkunft. Ein äusserst komplizirtes, durch zahllose Rücksichten bestimmtes System, in dem die Ausnahmen so überwiegen, dass die Regel nur noch vereinzelt zur Anwendung kommt.

Auch hier ist der finanzielle Erfolg ein durchaus günstiger. Im Durchschnitt der zehn Jahre 1884—1893 brachten die Abgaben ein auf dem

Oureqkanal . . . . .	126 000 Frcs.
St. Martinkanal . . . . .	261 000 „
St. Deniskanal . . . . .	430 000 „
	<u>zusammen 817 000 Frcs.</u>

An sonstigen Einnahmen gingen im selben Zeitraum im jährlichen Durchschnitt 265 000 Frcs. ein, sodass die Gesamteinnahme auf 1 082 000 Francs im Jahre stieg. Dem stand ein Aufwand von 440 000 Frcs. im Jahresdurchschnitt an Unterhaltungskosten gegenüber. Von dem verbleibenden Rest von 642 000 Frcs. gingen zunächst noch die Kosten für

die Verwaltung ab und sind die Anlagekapitalien, also insbesondere die erwähnten, kürzlich von der Stadt aufgewendeten 16 Millionen Francs zu verzinsen. Von den Pariser Kanälen kann demnach, wie vom Sambre-Oisekanal, gesagt werden, dass sie sich selbst bezahlt machen.

Ungefähr dasselbe kann von einem kleinen Kanal gesagt werden, der endlich noch erwähnt werden möge, weil er erst kürzlich gebaut worden ist. Es ist das der nur 23 km lange Kanal von St. Dizier nach Vassy, der von dem Kanal der oberen Marne abgezweigt ist, um die Eisenerz-lager und Wälder im Thale der Blaise besser auszunutzen und den Absatz den dortigen Eisenwerken zu erleichtern. Auf diesem Kanale werden die folgenden Abgaben für das Tonnenkilometer erhoben:

I. Klasse (Eisenerze, Steine und Sand)	. . . . .	3,5 Cts.
II. „ (Steinkohlen und Koks)	. . . . .	4,0 „
III. „ (Holz, Gusseisen und Roheisen)	. . . . .	5,0 „
IV. „ (alle anderen Güter)	. . . . .	6,0 „

Jedes leere Schiff zahlt 50 Cts. für jedes Kilometer Fahrt.

Trotz des geringen Verkehrs, der im Jahre 1895 181 424 t nicht überstieg, deckt auch dieser Kanal einigermassen seine Kosten. Die Einnahmen aus den hohen Schiffahrtsabgaben beliefen sich im Durchschnitt der zehn Jahre 1884—1893 auf 107 000 Francs, wozu aus sonstigen Nebeneinnahmen noch 9 000 Francs hinzukamen. Dieser Gesamteinnahme von 116 000 Francs stand eine gesammte durchschnittliche Jahresausgabe von 24 000 Francs gegenüber. Es blieb also der freilich nicht ganz ausreichende Betrag von 92 000 Francs übrig, um das Anlagekapital, das auf 3,5 Millionen Francs veranschlagt worden war, zu verzinsen.

Von allen in diesem Abschnitt betrachteten Kanälen kann demnach behauptet werden, dass sie im allgemeinen befriedigende finanzielle Erfolge erzielten. Das ist nicht verwunderlich, wenn man die Höhe der Abgaben sich vergegenwärtigt. Die im Jahre 1880 beseitigten Binnenschiffahrtsgebühren des Staates bewegten sich zwischen  $\frac{1}{10}$  und  $\frac{1}{2}$  Cts. für das Tonnenkilometer; hier betrug sie für dieselbe Einheit auf dem

Ourcqkanal . . . . .	0,4— 2 Cts.
Sambre-Oisekanal . . . . .	1,0— 4 „
Garonne-Seitenkanal . . . . .	2,0— 4 „
Südkanal . . . . .	2,0— 6 „
Kanal von St. Dizier nach Vassy . . . . .	3,5— 6 „
St. Deniskanal . . . . .	2,0— 7 „
St. Martinkanal . . . . .	6,0—40 „

Nur auf einem dieser Kanäle, dem zuerst genannten, sinken demnach die Abgaben in ihren niedrigsten Sätzen auf das Maximum des staatlichen

Tarifs vom Jahre 1867 herab. Auf allen anderen bewegen sie sich schon in ihren Mindestsätzen zwischen dem Doppelten und dem Zwölffachen des ehemaligen Höchstbetrages. In den am meisten belasteten Waarenklassen wachsen die Abgaben auf diesen nichtstaatlichen Wasserstrassen gar bis zum Achtzigfachen des ehemaligen Höchstbetrages an.

Merkwürdiger als die Thatsache, dass mit Abgaben von solcher Höhe beträchtliche Einnahmen erzielt werden, ist der Umstand, dass der Verkehr solche Abgaben erträgt. Während die um das Vielfache geringeren staatlichen Gebühren eine solche allgemeine Unzufriedenheit erregten, dass sie ihr schliesslich zum Opfer fielen, hat man von Beschwerden über die Abgabenhöhe auf den heutigen nichtstaatlichen Kanälen Frankreichs — von dem Süd- und Garonne-Seitenkanal sehen wir hier ab<sup>86)</sup> — wenig gehört. Woher kommt das? Woher sind diese hohen nichtstaatlichen Binnenschiffsabgaben nicht nur weniger unbeliebt, sondern wahrscheinlich auch thatsächlich weniger drückend, als es die niedrigen staatlichen Abgaben waren? Die Antwort liegt auf der Hand. Abgesehen von dem psychologischen Erfahrungssatze, dass das Publikum — fast instinktmässig — ein ganz anderes Recht auf Kritik und Unzufriedenheit dem Staate, als privaten Unternehmern gegenüber zu besitzen glaubt, so erklärt sich der anscheinende Widerspruch leicht dadurch, dass die Besitzer der heutigen nichtstaatlichen Kanäle von der staatlichen Abgabefreiheit profitieren. Sie besteuern nicht nur den Verkehr, der auf den kurzen Kanalstrecken, die ihnen gehören, sich vollzieht; sie besteuern den ganzen Durchgangsverkehr, der gezwungen ist, ihr Bereich zu passiren. Da auf den weitaus längsten Strecken seit dem Jahre 1880 keine Abgaben mehr erhoben werden, sind auf kleinen Theilstrecken um so höhere Abgaben möglich geworden. Was unerträglich erscheint, wenn es auf die wenigen Kilometer, die ein jeder der heutigen nichtstaatlichen Kanäle nur lang ist, vertheilt wird, verliert seine Unerträglichkeit, wenn es sich auf die 140 km betragende heutige Durchschnittslänge aller Binnenschiffahrtsfahrten in Frankreich oder gar weitere Entfernungen vertheilt. So ist die staatliche Abgabefreiheit die Voraussetzung für die heute bestehenden nichtstaatlichen Binnenschiffsabgaben in Frankreich. Nur durch dieses Korrelat werden sie in ihrer heutigen Höhe erträglich, ja möglich.

## VII

### **Die Bewegung zur Wiedereinführung von Binnenschiffsabgaben in Frankreich.**

---

Wenn auch heute Binnenschiffsabgaben beschränkt sind auf die kleine Gruppe der noch übrig gebliebenen nichtstaatlichen Kanäle, so ist doch auch auf diesem Gebiet ein ähnlicher Umschwung der Anschauungen eingetreten, wie wir ihn gegenüber den Bauplänen des Freycinet'schen Programms kennen gelernt haben. Allerdings vollzieht sich der Umschwung hier nicht so schnell. Bei den Neubauten von Kanälen handelte es sich nur um einen negativen Entschluss und der wurde, wie wir sahen, bereits im Jahre 1883 gefasst; hier, wo es sich um die positive Wiedereinführung eines komplizierten, niemals gern gesehenen Verwaltungsapparates handelt, stellen der Aenderung sich beträchtliche Hemmnisse entgegen. Aber trotzdem macht die Bewegung für Wiedereinführung von Binnenschiffsabgaben seit etwa 10 Jahren in Frankreich bemerkenswerthe Fortschritte.

Man empfindet es heute in Frankreich vielfach als „antidemokratisch“, die Gesammtheit für Vortheile zahlen zu lassen, die nur einer kleinen Schaar Bevorzugter zu gute kommen.<sup>87)</sup> Man hebt hervor, dass die Wasserstrassen nicht, wie die Landstrassen, fast gleichmässig das ganze Land durchziehen und jedem mehr oder minder von Nutzen sind, sondern auf bestimmte Gegenden, insbesondere den Norden und Nordosten — „le tiers environ de notre territoire“ — beschränkt sind und nur von einer kleinen Zahl von Interessenten, mit denen der Staat sich unmöglich zu identifizieren vermag, benutzt werden können. Fehle es aber an allgemeinem Interesse, so fehle es auch an einer Veranlassung, einer Berechtigung des Staates, die Kosten für den Bau, die Unterhaltung und Verwaltung der Wasserstrassen zu tragen.<sup>88)</sup> Das sei unsomewhat der Fall, wenn man in Betracht ziehe, wem eigentlich die kompensationslosen Aufwendungen des Staates zu gute kämen. Dann zeige sich, dass gerade die reichsten und fortgeschrittensten Theile Frankreichs es seien, die des Vorzugs einer kostenlosen Benutzung kostspieliger Wasserstrassen sich erfreuten, sodass das Eintreten der Gesammtheit für dieselben das Eintreten des schwächeren Theiles für den stärkeren bedeute. Die gerechte Gleichheit in der Behandlung der verschiedenen Theile des Landes sei

deshalb wieder herzustellen durch die Einführung von Binnenschiffahrtsabgaben, die nicht Unbetheiligte, vielleicht gar minder günstig gestellte Konkurrenten, sondern nur die Nutzniesser der Wasserstrassen selbst belasteten und damit der Binnenschiffahrt ihre nothwendige finanzielle Unabhängigkeit gäbe. Das sei umsomehr geboten, als die französischen Wasserstrassen nicht nur von Inländern benutzt würden; seien doch von den 15 925 Schiffen von einer Gesammttragfähigkeit von 2 996 230 t, die im Jahre 1891 auf den französischen Wasserstrassen gezählt wurden, 1892 mit einer Tragfähigkeit von 562 448 t belgisch, 301 mit einer Tragfähigkeit von 68 304 t deutsch, 128 mit einer Tragfähigkeit von 14 210 t holländisch und luxemburgisch gewesen und seien doch im Jahre 1895 von 27 Millionen Tonnen, die auf allen Wasserwegen Frankreichs verfrachtet wurden, reichlich 2,8 Millionen auf Belgien und mehr als eine halbe Million auf Deutschland entfallen. Nach diesen letzten Zahlen kämen also die grossmüthigen Aufwendungen des Staates zu  $\frac{1}{3}$  Ausländern, nach den Zahlen über die Schiffstragfähigkeit gar zu  $\frac{1}{5}$  Ausländern zu gute. Dazu komme, dass die in den Ozean mündenden natürlichen Flüsse Einfallstrassen für die ausländische Konkurrenz bildeten; namentlich auf der Seine, deren Bergverkehr den Thalverkehr weit übertrifft, sei durch die neuesten Kanalisirungs- und Regulirungsbauten eine Frachtermässigung herbeigeführt worden, die den die Fremdwaaeren treffenden Einfuhrzoll reichlich kompensire. Man hat daher gesagt: „La gratuité des voies navigables (canaux) qui crée aux produits étrangers des transports privilégiés est en contradiction avec le régime économique légal du pays.“<sup>89)</sup> Das erleidet allerdings thatsächlich in der Hinsicht eine gewisse Einschränkung, als über die Landgrenzen auf den Kanälen überwiegend Kohlen nach Frankreich eingeführt werden.

Zu diesen allgemeinen Argumenten kommen die Spezialgesichtspunkte der Interessenten hinzu. Es ist selbstverständlich, dass die Eisenbahninteressenten, wie für jede andere Massregel, die ihre Stellung im Konkurrenzkampf mit der Binnenschiffahrt stärkt, auch für die Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben auf den Wasserstrassen eintreten. Sie können auch ihre durch das eigene Interesse gebotene Stellungnahme durch allgemeine Gründe stützen. Die Besonderheit der französischen Verhältnisse lässt das allerdings vielfach in einer uns eigenartig erscheinenden Weise geschehen.

In Frankreich liegen ja Eisenbahnen und Wasserstrassen — von Ausnahmen abgesehen — nicht in derselben Hand; diese gehören vielmehr heute fast ausschliesslich dem Staate, jene überwiegend Privatgesellschaften. Diese Privatgesellschaften haben das natürliche Bestreben, in ihrem Geschäftsinteresse möglichst jede Konkurrenz zu beseitigen und

den Verkehr zu monopolisiren. Daraus erwächst die Gefahr, dass sie ihre grosse Macht zum Schaden des Landes und zum Schaden einzelner rücksichtslos ausnutzen. Dieser Gefahr, die man in Preussen durch die Eisenbahnverstaatlichung beseitigen zu müssen glaubte, muss auch der Staat in Frankreich begegnen. Ein Mittel dazu findet er in den staatlichen Wasserstrassen, die — wie wir schon gesehen haben — gerade unter diesem Gesichtspunkte als „modérateur nécessaire de la toute-puissance des voies ferrées“ mannigfacher Förderung sich zu erfreuen hatten. In Frankreich handelt es sich demnach für den Staat nicht in erster Linie darum, durch Schaffung einer gleichen oder ähnlichen finanziellen Grundlage das „Gleichgewicht“ zwischen beiden rivalisirenden Verkehrsmitteln herzustellen, sondern darum, die Wasserstrassen zu einem möglichst wirksamen Gegengewicht gegenüber der gefahrvollen Macht der Eisenbahngesellschaften auszubilden. Das ist aber umsomehr der Fall, je weniger die Wasserstrassen belastet werden.

Aber auch wenn es gelte, das Gleichgewicht herzustellen, so würde die Lage in Frankreich vielfach eigenartig, verschieden von der in Preussen sein. Während der Staat bei uns sehr bedeutende Einnahmen aus den ihm gehörenden Eisenbahnen zieht, hat der französische Staat für das Netz von Privatbahnen sehr grosse Ausgaben gemacht, denen unmittelbare Einnahmen nicht gegenüber stehen. Diese Aufwendungen sind zweierlei Art. Sie sind erstens staatliche Beihilfen beim Bau der Privatbahnen; sie sind zweitens staatliche Zinsbürgschaften, staatliche Zuschüsse zu den jährlichen Betriebseinnahmen. Zu Beginn des Jahres 1896 belief sich die Betheiligung des Staates an den rund 15 800 Millionen Francs betragenden Anlagekosten der konzessionirten Hauptbahnen auf 4023 Mill. Francs. Das staatliche Bürgschaftserforderniss in den 30 Jahren 1864—93 betrug nach v. Kaufmann <sup>90)</sup> 1188 Millionen Francs, zu denen in den Jahren 1894—97 noch weitere 194 Millionen Francs hinzugekommen sind. Die durch die Steuerzahler aufzubringende Gesamtausgabe für die Eisenbahnen ist für das Jahr 1896 auf 250 Millionen Francs berechnet worden.<sup>91)</sup> Der Staat hat also in Frankreich weit grössere Aufwendungen für Eisenbahnen als für Wasserstrassen gemacht. Auf Grund dieser Thatsache ist die Forderung der finanziellen Gleichstellung der beiden rivalisirenden Verkehrsmittel in die Forderung der Verringerung der auf den Steuerzahlern drückenden Eisenbahnlast umgeschlagen. Man will dem Staate die erheblichen Jahresausgaben an Zinsbürgschaften ganz oder wenigstens theilweise ersparen. Man erstrebt also eine Erhöhung der Eisenbahneinnahmen und hofft diese dadurch zu erreichen, dass man die Konkurrenz der Wasserstrassen durch die Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben verringert. So glaubt man im gemeinsamen Interesse der Eisenbahnen

und des Staates die Forderung der Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben aufstellen zu müssen.

Bei dieser Argumentation wird jedoch zweierlei ausser Acht gelassen. Erstens sind die unzureichenden Einnahmen keineswegs stets überwiegend auf den Wettbewerb der Wasserstrassen zurückzuführen. Gerade die Eisenbahnnetze, die dieser Konkurrenz am schärfsten ausgesetzt sind, machen keine oder geringe Anforderungen an den Staat; so erhält das Nordbahnnetz keine staatlichen Bürgschaftszahlungen, und die Gesellschaft, welche die Bahn von Paris zum Mittelmeer besitzt, bedarf ihrer auch nicht mehr; dagegen die Eisenbahnnetze, die fast gar keiner Binnenschiffahrtskonkurrenz begegnen, wie das des Südens und das von Orléans, nöthigen den Staat zu beträchtlichen Zuschüssen.<sup>92)</sup> Zweitens ist aber auch nicht berücksichtigt worden, dass den Ausgaben des Staates sowohl Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften, als auch Einnahmen aus den privaten Eisenbahnen gegenüberstehen.

Zunächst stellt die Zinsgarantie sich rechtlich nur als ein rückzahlbarer Vorschuss dar, der jährlich um einen Zinsbetrag von 4 0/0 erhöht wird. Von den 151 Millionen Francs, die im Jahre 1898 die Bürgschaftsschuld der Paris-Lyon-Mittelmeer-Linie betrug, entfielen beispielsweise 17 Millionen Francs auf Zinsen. Es ist zwar fraglich und viel umstritten, ob die ganze Bürgschaftsschuld jemals an den Staat zurückgezahlt werden wird; vereinzelt geschieht das aber schon heute; von der genannten Eisenbahngesellschaft, die im Jahre 1893 noch einen Zinszuschuss von 30 Millionen Francs vom Staate erhielt, sind im Jahre 1897 10 Millionen Francs zurückbezahlt worden. Zweitens stehen den staatlichen Kapitalbeihilfen nicht unbedeutende Vortheile gegenüber, die der Staat mittelbar aus den Privatbahnen zieht. Die Berechnung dieser Vortheile ist nicht leicht und daher streitig. Es können natürlich nur die Einnahmen den Eisenbahnen gut geschrieben werden, die der Staat infolge des Konzessionssystems erhält, die mit der Verstaatlichung fortfallen würden. Als solche sind zu betrachten die Steuer auf Personenbillette und Eilgut, deren Erträgniss seit dem Jahre 1892 auf etwa 50 Millionen Francs jährlich sich beläuft, ferner die Stempelsteuer für Frachtbriefe und Empfangsscheine, die etwas mehr als 30 Millionen Francs im Jahre einbringt, endlich auch die verschiedenen Abgaben von den Eisenbahnpapieren, durch die auch eine Einnahme von mehr als 50 Millionen Francs im Jahre erzielt wird. Die beiden ersten dieser Steuern lasten allerdings rechtlich ebenso auf der Binnenschiffahrt, wie auf den Eisenbahnen, sie bringen dort thatsächlich aber so gut wie gar nichts ein, weil der Personen- und Eilgutverkehr auf den Wasserstrassen fast verschwindet und der Gebrauch von Frachtbriefen und Empfangsscheinen nicht vorgeschrieben ist.

Zu diesen mittelbaren Einnahmen des Staates aus den Eisenbahnen, die zusammen für das Jahr 1886 — allerdings unter Einschluss der Kleinbahnen — auf 159 Millionen Francs berechnet worden sind.<sup>93)</sup> kommen noch Ersparnisse hinzu, die der Staat in verschiedenen Zweigen seiner Verwaltung durch unentgeltliche Transporte oder Transporte zu ermässigten Sätzen macht. Der Geldwerth dieser Ersparnisse ist natürlich nicht leicht zu ermitteln; er ist früher stark übertrieben worden; neuerdings ist er amtlich nach massvolleren Grundsätzen, als bisher, auf 77 Millionen Francs im Jahre berechnet worden. Danach stellen sich der auf 250 Millionen Francs bezifferten Gesamtjahresausgabe des Staates Einnahmen in der Höhe von 235 Millionen Francs gegenüber, sodass beide sich nahezu gleichkommen. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gewährte nach einer Berechnung ihres Direktors im Jahre 1897 Einnahmen und Ersparnisse im Werthe von 67 Millionen Francs oder 8 0/0 des 796 Millionen Francs betragenden staatlichen Kapitalbeitrags.

Diesem Zustand gegenüber wird von der Seite der Eisenbahninteressenten auf die Wasserstrassen verwiesen, die nicht nur mit ihrem Anlagekapital dem Staate zur Last fallen, sondern deren Unterhaltung und Beaufsichtigung sogar aus Staatsmitteln bestritten werden, ohne dass andere direkte und indirekte Einnahmen, als die geringen Erträgnisse aus Grassechnitt, Fischerei und ähnlichem und die noch geringeren aus den erwähnten auch die Binnenschifffahrt treffenden Steuern ihnen gegenüber stehen. So gelangt man auch in Frankreich, wenn auch nicht vom staatlichen, so doch vom Eisenbahnstandpunkt aus zur Forderung nach gleicher finanzieller Behandlung der beiden rivalisirenden Verkehrsmittel zur Forderung der Herstellung des „Gleichgewichts“ zwischen ihnen. Besonders nachdrücklich ist diese Forderung in einer Rede aufgestellt worden, die der Direktor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Noblemaire, am 25. April 1898 vor der volkswirtschaftlichen Gesellschaft in Lyon gehalten hat.<sup>94)</sup> Wollte der Staat dieselbe grossmüthige Freigiebigkeit, wie den Wasserstrassen gegenüber auch den Eisenbahnen gegenüber üben, so würde seine Gesellschaft, wie der viel beachtete Redner ausführte, ihre Gütertarife für das Tonnenkilometer, die im Jahre 1886 noch fast 6 Cts. betragen hätten, gegenwärtig 5 Cts. betragen, auf 2 Cts. herabsetzen können. Da es aber natürlich ausgeschlossen sei, dass in dieser Weise das Gleichgewicht, das die Gerechtigkeit und die gesunden Prinzipien der Wirtschaftslehre erforderten, hergestellt werde, so fordert er, dass der Staat aufhöre, den ganzen Betrag der Anlagekosten der Wasserstrassen ausschliesslich sich, d. h. der Gesamtheit der Steuerzahler aufzubürden und dass er einen beträchtlichen Theil von den Gegenden tragen lasse, die allein von ihnen unmittelbar Nutzen hätten.

Da Interessentenbeiträge in Binnenschiffahrtsabgaben ihr nothwendiges Korrelat finden, so ist die Forderung in letzter Linie auch auf die Wiedereinführung dieser gerichtet.<sup>95)</sup>

Wichtiger als die Thatsache, dass eine solche Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben auf Seiten der Eisenbahninteressenten befürwortet wird, ist der Umstand, dass auch bei den Freunden der Wasserstrassen sich ein Stimmungsumschwung angebahnt hat. Hier ist es die zunehmende Beschränkung der vom Staate für die Wasserstrassen verfügbaren Mittel, die am meisten dazu beigetragen hat, diesen Erfolg zu zeitigen. Sie hat erkennen lassen, dass die völlige Abhängigkeit von der Staatskasse auch Nachtheile hat. Denn diese Abhängigkeit hat zur Folge, dass jede unerwünschte Entwicklung der Staatsfinanzen einen Gegenstoss gegen das Binnenschiffahrtswesen ausübt, zumal wenn dieses nicht gerade der Gunst der öffentlichen Meinung sich erfreut. Es erscheint aber sehr zweifelhaft, ob jemals wieder, wie vor 20 Jahren, ein enthusiastisches allgemeines Interesse für die Binnenwasserstrassen in Frankreich sich wird erwecken lassen. Es erscheint gleichzeitig — wie Felix Faure in der Abgeordnetenkammer in einem Bericht vom 16. März 1893 ausführte<sup>96)</sup> — für lange Zeit fast ausgeschlossen, dass der Staat für die Verbesserung und den Ausbau der Binnenwasserstrassen beträchtlich mehr als 15 Millionen Francs im Jahr wird erübrigen können. Auf einen weiteren Ausbau des Kanalnetzes kann daher kaum gerechnet werden, wenn es nicht gelingt, eine andere regelmässige Einnahmequelle sich zu erschliessen. Auch lässt die Scheu vor neuen Ausgaben nur durch die Gewissheit sich mildern, dass ihnen fortlaufende Einnahmen gegenüber treten werden, die zum mindesten annähernd eine Verzinsung und Amortisation des angelegten Kapitals verbürgen. Derartige Zweckmässigkeits-erwägungen waren es, welche selbst in die Kreise der Wasserstrassenfreunde dem Gedanken der Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben Eingang verschafften.

Auch im Parlamente gewinnen diese Ideen Vertreter. Sie drängen sich insbesondere in die Berichte der Budgetkommission der Abgeordnetenkammer über den Etat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Schon in dem für das Jahr 1891 heisst es:<sup>97)</sup> ils — le Gouvernement et le Parlement — ont manifesté l'un et l'autre leur inclination vers un système qui ferait payer à l'usager au moins une partie importante, sinon la totalité des améliorations apportées à chaque voie au même à chaque portion de voie navigable. Derselbe Gedanke klingt immer wieder an. In dem Bericht für das Jahr 1897 kleidet er sich beispielsweise in die folgende Form:<sup>98)</sup> nous avons donc intérêt à hâter l'achèvement de notre réseau de navigation intérieure; et pour y arriver plus promptement, sans

accroître les charges du budget, il conviendrait peut-être de faire contribuer à la dépense les intéressés, c'est-à-dire ceux qui se servent des ouvrages. Dabei verwahrt man sich stets emphatisch dagegen, dass man die gesetzlich aufgehobenen Binnenschiffahrtsabgaben wieder herstellen wolle. Die aufgehobenen Abgaben sollen aufgehoben bleiben. Man ermüdet nicht, de repousser le rétablissement des droits de navigation tels qu'ils étaient appliqués avant leur suppression prononcée par la loi du 19 février 1880, parce qu'ils avaient alors le caractère d'un véritable impôt, apportant à la circulation toutes les entraves d'une barrière inflexible et d'un surcroît de charge sans aucun lien avec le service rendu par la voie de communication.<sup>99)</sup> Im Interesse des guten Zwecks einerseits und der Konsequenz des Handelns andererseits redet man sich wirklich ein, dass die Abgaben, die man jetzt einführen wolle, nicht nur gegen früher einige Aenderungen in ihrer praktischen Veranlagung aufweisen würden, sondern etwas prinzipiell anderes seien, als jene vor fast zwei Jahrzehnten beseitigten Abgaben, bei denen auch ein Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben nicht erzielt wurde und bei denen in den verschiedenen Perioden ihrer oft wechselnden Regelung ganz dieselben Gesichtspunkte strengen Gebührenprinzips, zumal in der Theorie, hervorgetreten sind, wie jetzt.

Und es blieb nicht ausschliesslich bei Betrachtungen. Es wurde vielmehr sowohl im Parlamente, als auch von der Regierung die Initiative zur Einführung von neuen Binnenschiffahrtsabgaben ergriffen. Zuerst geschah das im Jahre 1887. Bereits in diesem Jahre wurde in der Abgeordnetenkammer bei der Budgetberathung ein Amendement, das auf die Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben gerichtet war, eingebracht; es wurde jedoch alsbald wieder zurückgezogen. Im folgenden Jahre stellten die Abgeordneten Versigny, Mercier, Marquiset und Levrey bei der Berathung des Budgets für das Jahr 1889 wiederum denselben Antrag in der Absicht, de diminuer les charges de la garantie d'intérêt aux chemins de fer, en égalisant les conditions de la concurrence entre la batellerie et les voies ferrées. Ihr Wortführer Versigny nannte, bei der Verhandlung des Antrags am 8. Dezember 1888, die Beseitigung aller staatlichen Einnahmen aus der Binnenschiffahrt une erreur financière et économique. Er erklärte, dieser Irrthum müsse um so mehr wieder beseitigt werden, als die Verhältnisse seit dem Jahre 1880 sich so völlig verändert hätten; erstens sei die Finanzlage des Staates aus einer Periode des Geldüberflusses dauernd in eine solche des Gegentheils umgeschlagen; zweitens hätten die Wasserstrassen aber auch nicht mehr eine so wichtige Funktion, wie früher den Eisenbahnen gegenüber zu üben, weil diese inzwischen ihre Tarife herabgesetzt hätten und der Staat selbst durch die

Verträge vom Jahre 1883 zum Theilhaber der Eisenbahngesellschaften geworden sei, der sich nur selbst Konkurrenz mache, wenn er die Wasserstrassen begünstige; durch eine solche Begünstigung schmälere er nicht nur seine Einnahmen, sondern erhöhe er infolge seiner Bürgschaft gleichzeitig seine Ausgaben. Da aber die Binnenschifffahrt, wie Versigny meinte, bei völliger Beseitigung ihrer Vorzugsstellung den Wettbewerb der Eisenbahnen nicht auszuhalten vermöge, so begnügte er sich mit der Forderung, sie solle nur einen Theil der Kosten aufbringen. Anfangs beantragte er, von Waaren aller Art einen einheitlichen Abgabensatz von  $\frac{1}{4}$  Cts. zu erheben; später aber gab er im Interesse der Möglichkeit einer Anpassung an den verschiedenen Werth der Güter seinem Antrage die folgende Fassung:

A partir du premier avril 1889, il sera perçu un péage ou droit de navigation par chaque tonne kilométrique de marchandise transportée sur les canaux et rivières navigables, d'après un tarif dressé par un réglemant d'administration publique dont le maximum ne pourra dépasser 2 Centimes par tonne.

Doch der Antrag, der mit rücksichtsloser Offenheit das Eingeständniss eines begangenen Irrthums, die Rückkehr zu dem vor dem Jahre 1880 bestandenen Abgabewesen forderte, fand wenig Beifall. Die Budgetkommission erklärte sich einstimmig gegen ihn. Die Abgeordnetenkammer wies ihn am 8. Dezember 1888 mit 481 gegen 47 Stimmen zurück.

Aber wenn er auch unmittelbar eine schwere Niederlage erlitt, so sollte er doch mittelbar nicht ohne Erfolg bleiben. In demselben Schriftstück, in dem der Antrag Versigny scharf bekämpft wurde, machte nämlich der Berichterstatter der Budgetkommission, Felix Faure, selbst einen Vorschlag, der schliesslich auf eine Wiedereinführung von Binnenschifffahrtsabgaben hinauslief.<sup>100)</sup> Der Ausgangspunkt dieses Vorschlags war der Wunsch nach einer besseren Organisation der Binnenschifffahrt. Die bestehenden politischen und wirthschaftlichen Organisationen waren unter ganz anderen Gesichtspunkten geschaffen worden, als im Hinblick auf die Binnenschifffahrt; die Anlieger decken sich nicht mit den Verkehrsinteressen, um so weniger, je mehr es um einen Durchgangsverkehr sich handelt; die Handelskammern, die Departements und Gemeinden sind deshalb mit den Angelegenheiten der Binnenschifffahrt nicht genügend vertraut und nicht geeignet, ihre Interessen zu vertreten. Damit hängt es zusammen, dass die von Fall zu Fall gemachten Versuche, die Interessen durch die bestehenden lokalen Organisationen, unter Gewährung des Rechts einer beschränkten Abgabenerhebung, unmittelbar zu den Kosten der Wasserstrassen heranzuziehen, regelmässig mit grossen Schwierigkeiten verbunden sind, oft erfolglos bleiben.<sup>101)</sup> Faure wollte deshalb

neben den Handelskammern besondere Schiffahrtskammern ins Leben rufen, die die Regierung in allen Schiffahrtsfragen berathen sollten, die den Betrieb auf den Wasserstrassen regeln, auch selbständig in die Hand nehmen durften, an die der Staat mit grösserer Aussicht auf Erfolg, als bisher, zur Aufbringung von Interessentenbeiträgen sich wenden konnte. Sollten aber diese Schiffahrtskammern Ausgaben machen, so mussten ihnen auch Einnahmequellen erschlossen werden. Faure befürwortete deshalb „une légère redevance sous forme de péage“. Er wollte also die Abgabenerhebung unter Vermittlung der Interessenten einführen, in der Hoffnung, sie auf diese Weise von sachlichen Missständen, vielleicht aber auch die Verwaltung von unberechtigten Klagen zu befreien.

Die Regierung ging auf diese Anregung ein. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Yves Guyot brachte am 15. Juli 1890 in der Abgeordnetenkammer einen Gesetzentwurf über die Binnenschifffahrt ein, die die angeführten Gedanken Faures in Gesetzesparagraphen fasste.<sup>102)</sup> In ihm wurde ebenfalls im Anschluss an neu zu errichtende Schiffahrtskammern die Einführung wenigstens vorübergehender Abgaben — nach dem Vorbilde des Gesetzes vom 19. Mai 1866, das im Anschluss an die Handelskammern für die Seehäfen dasselbe erfolgreich bestimmt hatte — beantragt. Es sollte hinfort nach Anhörung der Interessenten gestattet sein, von Schiffen, Waaren oder Reisenden Abgaben — als *rémunération d'un service spécial que l'on a reçu directement d'un certain outillage public* — für die Durchfahrt einer neugebauten oder verbesserten Wasserstrasse oder den Aufenthalt auf ihr zur Deckung der gemachten Aufwendungen zu erheben. Sobald die Einnahmen zu dieser Deckung ausreichen, sollen die Abgaben wieder aufgehoben werden, sodass sie einerseits dem Theil des Wasserstrassennetzes zu gute kommen, auf dem sie erzielt werden, und dass andererseits ein Druck ausgeübt wird, nur solche Aufwendungen zu machen, die wirklich rentabel sind, d. h. trotz einer die Kosten wieder einbringenden Abgabenerhebung noch eine Erleichterung für die Schifffahrt bedeuten.

Die Abgabenerhebung kann der Staat sich vorbehalten; er kann sie aber auch den Departements oder Gemeinden, den Handelskammern oder neueinzurichtenden Schiffahrtskammern übertragen; anscheinend ist ihre Uebertragung an die Schiffahrtskammern in erster Linie beabsichtigt gewesen, schon um die Regierung den beständigen Klagen der Schiffahrtsinteressenten zu entziehen und diese an der Abgabenerhebung möglichst selbst zu interessiren.

Zur möglichsten Vermeidung jeder Vorzugsbelastung sollen die Abgaben auf den Schiffahrtsverkehr in allen seinen Theilen sich erstrecken; um daher den Verschiedenheiten des Schiffahrtsbetriebes, sowie des Wasserweges sich überall anpassen zu können, sind die verschiedensten Erhebungs-

prinzipien für die Abgaben aufgestellt worden. Es werden zur Wahl gestellt:

1. die Schiffstragfähigkeit und zwar entweder die thatsächliche im Einzelfall oder die grösste polizeilich zulässige,
2. die Dauer des Aufenthalts des Schiffes,
3. die Anzahl der Passagiere oder andere Verkehrseinheiten,
4. das Gewicht der Waaren,
5. die Dauer des Aufenthalts der Waaren auf dem Wasser oder am Lande,
6. die zurückgelegte Entfernung.

Man kann auf jeder Strecke zwischen allen diesen Massstäben frei wählen, man kann sie auch nach Belieben mit einander verbinden. Ueberhaupt ist in der Veranlagung der Abgaben eine schrankenlose Freiheit gelassen worden. Für die Höhe der Abgaben sind jedoch Maximalbeträge festgesetzt worden und zwar die folgenden:

1. wenn die Abgabe auf die Durchfahrt durch eine Wasserstrasse, die durch einen Neu- oder Umbau verbessert worden ist, sich bezieht:
  - 5 Cts. für die Tonne Tragfähigkeit oder Ladung sowie für den Passagier;
2. wenn die Abgabe sich auf den Aufenthalt in einem Hafen oder auf einem bestimmten Theil einer Wasserstrasse sich bezieht:
  - 2,5 Cts. täglich für die Tonne Tragfähigkeit oder Ladung, mit dem Höchstbetrage von 25 Cts. für die Tonne,
  - 25 Cts. für den Passagier;
3. wenn die Abgabe auf die zurückgelegte Entfernung sich bezieht:
  - $\frac{1}{10}$  Cts. für das Kilometer und die Tonne Tragfähigkeit oder Ladung.

Es sind ferner besondere Ermässigungen und Befreiungen, insbesondere die Einführung von Abonnements gestattet; ein Mindestbetrag der Abgabenzahlung darf auch festgesetzt werden.

Ueberblicken wir die Gesammtheit der Bestimmungen dieser Gesetzesvorlage, so wird man kaum leugnen können, dass es sich um einen Versuch der Rückkehr zum Binnenschiffahrtsabgabenwesen handelt. Allerdings knüpft man nicht unmittelbar an das Gesetz wieder an, das im Jahre 1880 aufgehoben worden war. Man geht eher auf die Versuche zurück, die man bereits im Gesetz vom 30. Floréal des Jahres X gemacht hatte. Man nimmt neben dem Gebührenprinzip das Prinzip der Spezialisierung der Abgaben wieder auf und fasst beide noch insofern enger, als man nur zukünftige Ausgaben decken und deshalb die Abgabenerhebung

auch einstellen will, sobald das erreicht ist. Man kann aber daran zweifeln, ob dieser vorübergehende Charakter der Abgaben sich wirklich bewahren lässt, weil einmal die Nothwendigkeit von Aufwendungen sich immer von neuem wiederholt und weil es zweitens immerhin fraglich ist, ob die in Aussicht genommenen Abgaben überhaupt in kurzer Frist erhebliche Ausgaben wieder einbringen können. Jedenfalls ist es sachlich etwas gewagt, wenn auch politisch vielleicht nicht ungeschickt, geschickter als der offenherzige Antrag Versigny, dass im Gesetzentwurf gesagt wird, man denke nicht daran, die Binnenschiffahrtsabgaben, die im Jahre 1880 gerechter Weise aufgehoben worden seien, wieder einzuführen,<sup>103)</sup> und die Vorschläge des Gesetzes enthielten etwas wesentlich anderes.

Dieser Gesetzentwurf über die Binnenschiffahrt ist mit vielem Beifall aufgenommen worden. Seine Vorschläge wurden den Handelskammern unterbreitet und ihre weit überwiegende Mehrzahl erklärte sich für sie. Nur aus den Schifferkreisen erklangen lebhafteste Protestrufe gegen die beabsichtigten neuen Abgaben, die in Wirklichkeit nichts anderes sein würden, als die gewesen wären, die sie vor dem Jahre 1880 bedrückt hätten. Auch von der Kommission der Abgeordnetenkammer wurde der Gesetzentwurf sehr günstig beurtheilt; Felix Faure als Berichterstatter trat begreiflicherweise warm für ihn ein.<sup>104)</sup> Zur Verabschiedung ist er jedoch nicht gekommen. Man darf aber annehmen, dass er noch einmal zu neuem Leben erwachen wird, da fast bei jeder Budgetberathung auf ihn lobend verwiesen wird. So hiess es beispielsweise in dem Kommissionsbericht über das Budget des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für das Jahr 1897: *il est regrettable qu'on n'ait pas encore donné suite à cette idée, et nous croyons devoir la rappeler à l'attention du Gouvernement et du Parlement.*

Da, wie wir berechnet haben, unter der günstigsten Annahme 1,5 Cts. erforderlich sind, um die ordentlichen Ausgaben zu decken und die ausserordentlichen zu verzinsen, so reicht die geplante Abgabe von 0,1 Cts. bei weitem nicht aus, um die französische Binnenschiffahrt finanziell selbständig zu machen.

---

## A n m e r k u n g e n .

1) Peez, der wirthschaftliche Werth der Binnenwasserstrassen. Schriften des zweiten Binnenschiffahrtskongresses. Wien. 1886. — Friedrich Hahn, Frankreich in Kirchhoffs Länderkunde von Europa, Bd. II.

2) Man hatte schon seit dem 14. Jahrhundert, insbesondere in Flandern, kleine Kanäle von lokaler Bedeutung gebaut und dabei auch unbedeutende Niveauunterschiede durch primitive Mittel, hauptsächlich kleine geneigte Ebenen, über die die Schiffe ausserhalb des Wassers hinübergezogen wurden, — sogenannte „Overdracks“ — zu überwinden gesucht. Grössere Kanalbauten waren auf diese Weise nicht auszuführen. Vergl. Statistique de la navigation intérieure. Dépenses de premier établissement et d'entretien concernant les fleuves, rivières et canaux. Paris. 1892. S. 16.

3) Es ist das allerdings bestritten. Es wird von anderer Seite behauptet, die Erfindung der Kammerschleuse stamme aus Holland und gehe auf das Jahr 1253 zurück. Jedenfalls ist sie nicht vor dem Anfang des 16. Jahrhunderts nach Frankreich gekommen.

4) Die folgende geschichtliche Darstellung des französischen Wasserstrassenbaues sucht möglichst auf die französischen Originalquellen zurückzugehen. Unter ihnen steht obenan: Statistique de la navigation intérieure. Dépenses de premier établissement et d'entretien concernant les fleuves, rivières et canaux. Documents historiques et statistiques. Paris 1892. In mehr oder minder engem Anschluss an diese eingehende amtliche Veröffentlichung, die in erster Auflage bereits im Jahre 1888 herausgegeben wurde, ist eine umfangreiche französische Literatur entstanden. Aus ihr ist besonders hervorzuheben der Artikel „Canaux“ in Léon Say's Dictionnaire des finances. Bd. I (Paris 1889) S. 850—856; er ist verfasst von Beaurin-Gressier, Ministerialdirektor im französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten; er deckt sich daher zwar vielfach mit der amtlichen Darstellung, erhält aber auch andererseits einen gewissen authentischen Werth. Aus der übrigen mannigfaltigen französischen Literatur seien noch besonders hervorgehoben:

Colson, Transports et Tarifs. Deuxième édition. Paris 1898.

Picard, Traité des eaux. Bd. III. Paris 1893.

In der deutschen Literatur findet sich die ausgedehnteste Darstellung in dem Buch v. Kaufmanns über die Eisenbahnpolitik Frankreichs (Stuttgart 1896). Aus den ausgiebigen französischen Quellen, von denen jedoch die erwähnte wichtigste Originalquelle nicht zitiert, sondern nur vorübergehend und unvollständig im Texte einmal erwähnt wird, ist im 19. Kapitel dieses Buches über das ganze französische Binnenschiffahrtswesen ein mannigfaltiges Detailmaterial wiedergegeben worden.

Hier soll der Versuch gemacht werden, von dem soeben von uns aufgestellten Gesichtspunkt aus unter noch grösserer Ausnutzung der Quellen den spröden Stoff zu einem abgeschlossenen, möglichst anschaulichen Bilde zu verarbeiten.

5) Bereits Marius hat mit seinen Legionen bekanntlich einen Kanal von Arles zum Meere erbaut; doch ist keine Spur von ihm erhalten geblieben.

6) Adam de Craponne (1525—1576) projektirte hauptsächlich drei Kanäle. Erstens wollte er einen „Canal de Provence“ bauen, welcher die Durance zunächst mit Aix, später auch mit Marseille verbinden sollte. Zweitens überreichte er dem König Heinrich II. ein Projekt zu einem „Canal du centre“, durch den er in der Grafschaft Charolais in der Bourgogne den Ozean mit dem Mittelmeer in Verbindung setzen wollte. Endlich überreichte er im Jahre 1571 Katharina de Medici einen Plan für den „Canal de Languedoc“, den späteren „Canal du Midi“, für welchen er 5 Jahre lang Studien, insbesondere Nivellements gemacht hatte. Vergl. Martin, L'oeuvre d'Adam de Craponne, in den Annales des ponts et chaussées. 1874 S. 247—298. Zur selben Zeit, als diese Projekte, die erst nach vielen Jahrzehnten ausgeführt werden sollten, aufgestellt wurden, wurden in Frankreich am Ourcq (1528), an der Vilaine (1538) und am Lot (etwa 1540) die ersten Versuche mit dem Bau von Kammerschleusen gemacht. Vergl. de Mas, Rivières à courant libre. Paris 1899. S. 4.

7) Keller, Die Wasserstrassen Frankreichs. Petermanns Mittheilungen. 1881 S. 401—411, 449—458. Diesem Aufsatz, der einen Ueberblick über die französischen Wasserstrassen im Jahre 1880 giebt, wo die neue Umbaubewegung gerade einsetzte und die Kanäle im allgemeinen — wie angenommen werden darf — noch ihre ursprüngliche Anlage bewahrt hatten, sind in diesem Abschnitte die meisten Angaben über die Schleusenzahl der einzelnen künstlichen Wasserstrassen entnommen.

8) Diese Ziffer kann auf volle Zuverlässigkeit keinen Anspruch machen, während die Angaben für die spätere Zeit genau sind; insbesondere ist seit dem Jahre 1822 eine sorgfältige Statistik über die Ausgaben vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten geführt worden.

9) Rapport fait au nom de la commission du budget de 1889, par M. Félix Faure, député. Annexe No. 3011 de la séance du 15 octobre 1888.

10) Das Freycinet'sche Gesetz vom 5. August 1879 ist noch heute so wichtig, dass hier diese 20 Gruppen aufgeführt werden sollen, zumal da sie einen trefflichen Ueberblick über das bestehende, in den letzten 20 Jahren — wie wir sehen werden — wenig erweiterte französische Wasserstrassennetz geben. Als Hauptwasserstrassen wurden die folgenden, damals bereits vorhandenen oder im Bau begriffenen Wasserstrassen klassifizirt:

1. die Linie von Paris nach der belgischen Grenze bei Mons und zwar: die Seine, die kanalisirte Oise, der Oiseseitenkanal, der Kanal von Manicamp, der Kanal von Saint Quentin, die Schelde und der Kanal von Mons nach Condé;
2. die Abzweigung von der vorstehenden Linie nach Charleroi auf dem Kanal von der Oise zur Sambre und auf der kanalisirten Sambre;
3. die Verbindungslinie zwischen der Oise und Maas auf der kanalisirten Aisne, dem Aisneseitenkanal und dem Kanal der Ardennen;
4. die Linie von der Schelde zur Nordsee und zwar der Sensée-Kanal, die mittlere Scarpe, die Deule, der Kanal von Aire nach La Bassée, der Kanal von Neuffossé, die Aa, der Kanal von Calais und der Kanal von Bourbourg;

5. die Abzweigungen der voraufgehenden Linie nach der belgischen Grenze auf den Kanälen von Dünkirchen nach Furnes, von Bergues und von Colme, auf der kanalisirten Lys, auf dem Deule- und dem Roubaixkanal, auf der unteren Scarpe und der Schelde bis Condé;
6. der Kanal der Somme von dem Zusammentreffen mit dem Kanal von Saint Quentin an bis zur Bucht der Somme-Mündung;
7. die Linie von Paris nach der Ostgrenze auf der Marne, dem Marneseitenkanal, dem Rhein-Marnekanal und der kanalisirten Mosel;
8. der Ostkanal von Givet nach Port-sur-Saône, mit der kanalisirten Maas, dem Marne-Rheinkanal, der Mosel und dem Kanal von der Mosel zur Saône, sowie mit den Abzweigungen nach Nancy und Épinal;
9. der Rhone-Rheinkanal;
10. die Verbindung zwischen den Nord- und den Ostlinien durch den Aisne-Marnekanal;
11. die Linie vom Englischen Kanal zum Mittelländischen Meer durch die Seine und Yonne, den Kanal von Burgund, die Saône und Rhone;
12. die Verbindung des Ostkanals mit der vorstehenden Route auf der Saône von Port-sur-Saône nach Saint-Jean-de-Losne;
13. der Kanal der oberen Marne, der bei Vitry-le-François mit dem Marne-Rheinkanal in Verbindung steht und nach Donjeux sich fortsetzt;
14. die Verbindung zwischen Seine und Loire durch die Kanäle von Loing, von Briare und von Orléans;
15. die Loireseitenlinie durch den Kanal von Roanne nach Digoïn und den Seitenkanal von Digoïn nach Chatillon-sur-Loire;
16. die Verbindung zwischen Saône und Loire durch den Mittelkanal;
17. die Linie vom Atlantischen Ozean zum Mittelländischen Meer auf der Garonne, dem Garonneseitenkanal und dem Südkanal;
18. die Verbindung der vorstehenden Linie mit der Rhone durch die Kanäle von Beaucaire, la Radelle und Etangs;
19. die Route des Südwestens, nämlich die Charente, die Sèvre Niortaise und der Kanal von Marans nach la Rochelle;
20. der Kanal von Berry und die kanalisirte Cher.

<sup>11)</sup> Heute werden die Hauptlinien regelmässig auf etwa 6 000 km beziffert; wie das mit den obigen Ziffern zu vereinigen ist, lässt sich nicht ersehen und ist in der Literatur nicht aufgeklärt.

<sup>12)</sup> Rapport fait au nom de la commission du budget chargée d'examiner le projet de loi portant fixation des recettes et des dépenses de l'exercice 1889 (ministère des travaux publics) par M. Félix Faure. Journal officiel. 1888 Annexe No. 3011.

<sup>13)</sup> Es waren dies die folgenden Kanäle:

1. die Verbindung der Oise mit der Aisne;
2. die Verbindung der Marne mit der Saône;
3. die Verbindung des Doubs mit der Saône von Montbéliard nach Confandry;
4. die Verbindung der Schelde mit der Maas;
5. ein Loireseitenkanal von Orléans nach Nantes;
6. die Verbindung der Loire mit der Garonne;

7. ein Seitenkanal des Küstensees von Thau, zur Verbindung des Südkanals mit der unteren Rhone;
8. die Verlängerung des Loireseitenkanals von Roanne nach Saint-Rambert und Fouillouse, um den Industriebezirk von Saint Etienne mit der Loire in Verbindung zu setzen;
9. ein Kanal zur Verbindung des nördlichen Industriebezirkes mit Paris;
10. ein Kanal von Havre nach Tancarville, um diesen wichtigen Seehafen mit dem Binnenwasserstrassennetz in bessere Verbindung zu setzen.

14) Zu den nicht staatlichen Kanälen sind, wie im vorausgehenden, nicht nur die dauernd und zeitlich konzessionirten gerechnet, sondern auch diejenigen, auf welche die Gesetze der Jahre 1821 und 1822, die juristisch das Eigenthumsrecht des Staates zwar nicht antasten, Anwendung finden.

15) Sie umfassen auch die Ausgaben für die mit Elsass-Lothringen an Deutschland abgetretenen Kanäle, die auf 65 Millionen Francs beziffert werden. Vgl. de Mas, Rivières à courant libre. Paris. 1899. S. 10.

16) v. Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs. Bd. I S. 401.

17) Die thatsächlichen Ausgaben betragen in den Jahren 1879—1890:

	für Kanäle Francs	für Flüsse Francs	für beide zusammen Francs
1879	23 784 109	15 800 912	39 585 021
1880	36 246 384	26 341 381	62 587 765
1881	41 120 753	26 531 628	67 652 381
1882	38 798 416	24 983 701	63 782 117
1883	39 698 131	32 640 617	72 338 748
1884	22 974 444	22 777 391	45 751 835
1885	19 729 667	12 522 684	32 252 351
1886	16 097 235	12 894 503	28 991 738
1887	11 232 320	10 761 421	21 993 741
1888	10 583 526	11 303 309	21 886 835
1889	9 955 087	10 832 512	20 787 599
1890	9 873 916	9 894 491	19 768 407

18) Colson, Transports et Tarifs. II. ed. Paris 1898 S. 126.

19) Mit Bezug auf die Kanalbauten sagte der Abgeordnete Le Cour in der französischen Abgeordnetenversammlung am 26. Juni 1889: le programme de 1879 est resté lettre morte à l'égard des canaux . . . Le pays . . . a comparé l'emphase de vos promesses avec la médiocrité des résultats acquis.

20) Verhandlungen der französischen Abgeordnetenversammlung, 1895. Annexe 1549.

21) In der Sitzung der Abgeordnetenversammlung vom 28. November 1895.

22) Von neuerdings gebauten kleineren Kanälen sind zu nennen: der Kanal von Lens und der Kanal von St. Dizier an der Marne nach Vassy; beide sind auch bereits vor dem Jahre 1883 begonnen worden. Der 23 km lange Kanal

St. Dizier—Vassy hat dadurch ein gewisses Interesse, dass er der letzte Kanal zweiter Klasse ist, an dessen Bau die Regierung in starkem Masse sich betheiligt hat. Die Genehmigung für ihn war schon (durch das Gesetz vom 8. April 1879) erteilt, als das Freycinet'sche Gesetz in Kraft trat. Er ist einem Privatmann konzessionirt worden. Seine Kosten sind auf  $3\frac{1}{2}$  Millionen Francs veranschlagt worden, wovon der Staat  $\frac{2}{3}$  trägt. Bis zum Ende des Jahres 1891 war diese Summe bis auf einige Tausend Francs ausgegeben. Seit 1883 wird der Kanal bereits befahren. — Der Bau des 8 km langen Kanals von Lens, der die kanalisirte Souchez, einen Nebenfluss der Deûle, verlängert, beruht auf einem Dekret vom 28. März 1881. Seine Kosten waren auf  $1\frac{1}{2}$  Millionen Francs veranschlagt worden. Im Jahre 1891 waren mehr als 2 Millionen Francs für den Bau ausgegeben. Eine Kohlengesellschaft hat einen Beitrag von 500 000 Francs zu den Baukosten geleistet und ausserdem dem Staate 1 000 000 Francs vorgeschossen. Seit 1886 wird der Kanal befahren.

<sup>23)</sup> Vergl. eine ausführliche Beschreibung des Marne-Saônekanals von G. Keller in der Zeitschrift für Bauwesen 1882 Sp. 329—360 und 447—458.

<sup>24)</sup> Colson, Transports et Tarifs. 2. Aufl. Paris 1898. S. 135.

<sup>25)</sup> Die kurz nach dem Kriege eingesetzte französische Enquête-Kommission über den Ausbau der Wasserstrassen in Frankreich hatte sich allerdings gegen dieses Prinzip der staatlichen Freigebigkeit nachdrücklich ausgesprochen. In dem von Krantz verfassten Schlussbericht vom 13. Juni 1874 (Uebersetzung von Ernest Pontzen. Wien. 1875. S. 14 f.) heisst es nämlich:

„Bezüglich dieser — der Herstellung neuer Wasserstrassen — wird die Mitwirkung der Betheiligten, der Departements, Städte und Privaten unbedingt nöthig und unter allen Gesichtspunkten empfiehlt es sich, dieselbe nicht nur in Anspruch zu nehmen, sondern sogar zur absoluten Bedingung der Herstellung dieser neuen Wege zu machen.

Dieser Vorgang ist schon deshalb angezeigt, um die Belastung des Staatsschatzes zu verringern. Dieser Grund allein hätte schon seine Bedeutung; aber es giebt noch andere triftigere Gründe, welche die Intervention der Betheiligten absolut nothwendig erscheinen lässt. Es ist diese Theilnahme nämlich in der That das sicherste Kriterium, der unzweifelhafteste Beweis für das Bestehen der zu befriedigenden Interessen. Welches immer die Beharrlichkeit sei, mit der man ein Unternehmen befürwortet, so gross auch das Aufgebot von Verstand und Geist sei, der zu dessen Begründung entfaltet wird, welches auch das Gewicht der ins Feld geführten Thatsachen und Namen sei, immer bleibt es gestattet, ein Unternehmen für nur wenig nützlich zu erachten, wenn keiner von jenen, die in der Folge die Früchte und Vortheile desselben zu ernten berufen sind, im Interesse desselben irgend ein Opfer bringen will.

Diese Mitwirkung ist somit nicht nur deshalb, weil sie eine Verringerung der den Staatsschatz treffenden Lasten zur Folge hat, sondern, und zwar vornehmlich deshalb entschieden unentbehrlich, weil dieselbe für die Regierung eine moralische Garantie gegen besondere Beeinflussung und gegen Ueberstürzung bietet.

Obwohl die Kommission das Berechtigte dieser Mitwirkung anerkennt, glaubt sie sich nicht berufen, die Modalitäten und das Mass derselben näher zu bezeichnen, dieselbe wird in der den einzelnen zur Theilnahme herangezogenen Individuen, Gruppen oder Orten entsprechendsten Weise erfolgen: durch Zinsengarantie, durch

Anleihen zu niederem Zinsfusse, durch Geldsubvention, durch Annuitäten, durch Grundabtretungen u. s. w.“

26) *Beaurin-Gressier* sagt (a. O. II. S. 652): un grand nombre d'esprits étaient frappés des dangers que faisait courir à nos finances le système qui met exclusivement à la charge du budget les travaux concernant les voies navigables.

27) Gesetz vom 9. August 1888.

28) Gesetz vom 15. Juli 1885.

29) Gesetz vom 20. Juli 1887.

30) Gesetz vom 1. September 1884.

31) Gesetz vom 30. April 1886.

32) Der Senat nahm sogar am 28. Juni 1889 die folgende weitgehende Resolution *Teisserenc de Bort* an:

Les ressources nécessaires seront créées par le département, les villes et les chambres de commerce intéressées, sous forme d'une annuité suffisante pour rembourser le capital et les intérêts en 45 années au plus et obtenues par des droits de port établis sur la double assiette:

1. du jaugeage des navires;
2. de la valeur et du poids des marchandises destinées à être mises en consommation.

Die Kommission, an die der Gesetzentwurf zurückgewiesen wurde, schloss sich dieser sehr weitgehenden Resolution allerdings nicht an, sondern empfahl in ihrem Bericht vom 29. Mai 1891 den Staat in Höhe eines Drittels — abgesehen von den natürlich auch von ihm zu tragenden Ausgaben für militärische Zwecke — beteiligt zu lassen. Man einigte sich jedoch in der Sitzung vom 25. Juni 1891 nur darin, die Vorlage wieder an die Regierung zurückzuverweisen.

33) Es wurde diese Hälfte der Kosten derartig vertheilt, dass die Handelskammer von Havre, die vom Departement de la Seine Inférieure eine Subvention von 2 864 500 Francs und von der Stadt Havre eine solche von 1 200 000 Francs erhielt, 13 750 000 Francs und die Handelskammer von Rouen, die vom genannten Departement 1 562 500 Francs und von der Stadt Rouen 1 000 000 Francs erhielt, 7½ Millionen Francs übernahm; beide haben das Recht, durch Erhebung von Abgaben sich zu decken. Auch dieses Mal wurde im Berichte der Finanzkommission des Senats vom 23. November 1894 (No. 26) die Frage aufgeworfen: *Mais cette participation de l'Etat pour une somme de 21 250 000 Francs n'est-elle pas trop considérable? Ne pouvait on pas la diminuer sans inconvénient ou même la supprimer?* Doch wurde dieses Mal diese Frage verneint und zwar hauptsächlich im Hinblick auf die Konkurrenz der Auslandshäfen, insbesondere Antwerpens, deren geringe Hafenkosten eine Erhöhung der Abgaben in den französischen Häfen über den im Gesetzentwurf vorgesehenen Betrag nicht gestatten und damit eine weitere Heranziehung der Interessenten ausschliessen. Doch sollten diese nach dem Verlangen des Senats im Falle der Ueberschreitung des Voranschlags noch möglichst mitherangezogen werden; insbesondere sollten die durch die Abgabenerhebung von den Handelskammern erzielten Ueberschüsse für diesen Fall zur Verfügung stehen.

34) Im Bericht der Budgetkommission des französischen Abgeordnetenhauses über den Etat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für das Jahr 1897 —

**Journal officiel, Séance de 11 juillet 1896, Annexe No. 2047** — heisst es z. B.: **On sait que dans tous les travaux neufs de nos ports maritimes l'Etat ne contribue à la dépense que pour une part, le surplus est à la charge des intéressés, qui sont autorisés à rentrer dans tout ou partie de leurs avances à l'aide de droits de péage. Il n'y a pas de raison pour que l'on n'agisse pas de même à l'égard des canaux. On y avait songé il y a quelques années.**

<sup>35)</sup> Die letzten abschliessenden Vereinbarungen über den Simplon-Durchstich wurden am 3. August 1898 zwischen der Schweiz und Italien getroffen. Am 19. August 1898 wurden bereits die ersten Sprengungen vorgenommen. Vgl. J. Charles Roux, *Voies navigables et voies ferrées. Revue politique et parlementaire* vom 10. Dezember 1898.

<sup>36)</sup> In dem am 12. März 1895 vorgelegten neuen Gesetzentwurf (No. 1226 der Drucks. der Deputirtenkammer) heisst es ausdrücklich: *pour se conformer aux indications données en dernier lieu par le Sénat dans la discussion du projet de loi relatif à l'amélioration du port du Havre et de la basse Seine.*

<sup>37)</sup> Vergl. *Questions Lyonnaises* par M. Noblemaire. Paris 1898.

<sup>38)</sup> *Projet de loi portant déclaration d'utilité publique des travaux d'établissement d'un canal de Marseille au Rhône. Journal officiel 1899. Annexe No. 727.*

<sup>39)</sup> Dieser Kanal sollte von der oberen Deûle in der Nähe von Courcelles-lès-Lens ausgehen, die Scarpe bei Courchelettes unter Berührung von Douai schneiden, den Senséekanal bis Arleux benutzen, von dort die Richtung auf Péronne einschlagen, dann dem Sommekanal bis Ham folgen und von diesem Orte aus, über Noyou, unter Benutzung des Oiseseitenkanals nach Janville gehen; endlich sollte der Oiseseitenkanal bis Méry-sur-Oise verlängert werden. — Die Abgeordnetenkammer hatte sich bereits im Jahre 1882 für einen Theil des Projektes, dessen Ausführung 56 Millionen Francs kosten sollte, erklärt; doch der Senat hat damals auch diesen Theil abgelehnt.

<sup>40)</sup> *Projet de loi relatif à l'amélioration de la ligne de navigation de Mons à Paris, entre Etrun et Janville, abgedruckt mit Motiven im Journal officiel. 1898. Annexe No. 3 036.* Die Kommission der Abgeordnetenkammer hat unter Zustimmung zu den Gründen der Regierung am 24. März 1898 den Entwurf befürwortet; vergl. a. O. Annexe No. 3 162.

<sup>41)</sup> Vergl. z. B. den Bericht der französischen Budgetkommission vom 10. Juli 1896 (*Journal officiel. Annexe No. 2 012*), in dem von beiden Projekten gesprochen wird, als ob ihre Ausführung nah bevorstehe.

<sup>42)</sup> Bereits am 2. Dezember 1893 wurde in der Abgeordnetenkammer ein Antrag auf Konzessionirung des Baues dieses Seekanals von Paris nach Rouen gestellt. Eine eingesetzte Kommission sprach sich in einem Bericht vom 18. Juni 1897 mit beträchtlicher Majorität für ihn aus. Zur Verhandlung kam es jedoch nicht wegen Schlusses der Legislaturperiode. Deshalb ist am 4. Juli 1898 ein neuer Antrag eingebracht worden. Vergl. *Journal officiel 1898. Annexe No. 165.*

<sup>43)</sup> Vergl. *Archiv für Eisenbahnwesen* 1888 S. 270.

<sup>44)</sup> Vergl. den vom 2. April 1896 datirten Bericht der Hauptkommission nebst den Berichten der drei eingesetzten Unterkommissionen im *Journal officiel. 1896 S. 2656—2696.*

<sup>45)</sup> Bericht der Budgetkommission der französischen Deputirtenkammer über den Etat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für das Jahr 1896. Journal officiel 1895. Annexe No. 1549.

<sup>46)</sup> Ziffern der Budgetbewilligungen, nicht der wirklichen Ausgaben. Sie dürften jedoch in diesem Zeitraume nicht nennenswerth von einander abweichen.

<sup>47)</sup> Die Länge der canaux habituellement fréquentés par la batellerie d'intérieur wird auf 4870 km angegeben. Thatsächlich befahren wurden z. B. im Jahre 1895 nur 4779 km. Ausserdem bestehen auch heute noch 300 km nichtstaatlicher Kanäle. Die obige Annahme ist also eine sehr günstige.

<sup>48)</sup> Nach der letzten mir zugänglichen Statistik wurden auf den französischen Kanälen Tonnenkilometer geleistet:

1893 . . .	2 065 Millionen
1894 . . .	2 260 „
1895 . . .	2 158 „

---

6 483 Millionen oder im Durchschnitt 2 161 Millionen.

Die Ansetzung von 2 400 000 tkm für das Jahr 1897 dürfte demnach nicht ungünstig sein. — Darüber, wie diese tonnenkilometrischen Ziffern gewonnen werden, vergl. H. Schumacher, Die französische Binnenschiffahrtsstatistik und ihre neuesten Ergebnisse im Zentralblatt der Bauverwaltung. 1896. No. 7, sowie vom selben Verfasser, Das Binnenschiffahrtswesen Frankreichs und seine neueste Entwicklung in derselben Zeitschrift. 1895. No. 8.

<sup>49)</sup> J. Hirsch und M. B. de Mas, Ziehen und Fortbewegen der Schiffe auf Kanälen, kanalisirten Flüssen und freifliessenden Strömen. Binnenschiffahrtskongress. Haag. 1894.

<sup>50)</sup> Colson, Transports et Tarifs, II. ed. Paris 1898. S. 108.

<sup>51)</sup> Vergl. oben S. 314.

<sup>52)</sup> Bericht vom 21. Dezember 1897, Journal officiel, Annexe 2928.

<sup>53)</sup> Das Departement de la Seine 6 Millionen Frcs., das Departement de la Seine-Inférieure 1 200 000 Frcs., das Departement de Seine et Oise 500 000 Frcs., sowie die Stadt Rouen 500 000 Frcs.

<sup>54)</sup> Vgl. ausführlich Girardon, Flussregulirung bei niedrigem Wasserstande. 6. Binnenschiffahrtskongress, Haag 1894.

<sup>55)</sup> Vgl. auch de Mas, Rivières à courant libre (Paris 1899), der auf S. 478 f. zu etwas niedrigeren Gesamtsummen gelangt.

<sup>56)</sup> Ziffern der Budgetbewilligungen, nicht der wirklichen Ausgaben, die jedoch in diesem Zeitraume nicht nennenswerth von einander abweichen werden.

<sup>57)</sup> Die Länge der „fleuves, rivières, lacs et étangs habituellement fréquentés par la batellerie d'intérieur“ wird auf 6 975 km angegeben; thatsächlich befahren wurden im Jahre 1895 nur 6 662 km. Zu beiden kommen aber noch Strecken bloss flossbarer natürlicher Wasserstrassen hinzu.

<sup>58)</sup> Nach der letzten mir zugänglichen Statistik wurden auf den französischen Flüssen Tonnenkilometer geleistet:

1893 :	1 539 Millionen
1894 :	1 652 „
1895 :	1 608 „

---

4 799 Millionen oder im Durchschnitt 1 600 Millionen.

Die Annahme von 1 750 Millionen für das Jahr 1897 dürfte deshalb nicht zu niedrig erscheinen.

59) Ziffern der Budgetbewilligungen, nicht der wirklichen Ausgaben.

60) In der Tabelle sind alle Kanäle von einer schiffbaren Länge von 50 km und mehr aufgeführt.

61) Diese Zahlen umfassen Ausgaben, die sich auch auf den kanalisirten Cher beziehen.

62) Colson, *Transports et Tarifs*. II. ed. Paris 1898. S. 133.

63) Zu demselben Ergebniss gelangt de Mas, *Rivières à courant libre* (Paris 1899), wenn er auf S. 9, nach Abzug der etwa 2 Millionen Francs betragenden Einnahmen, die alljährliche finanzielle Belastung des französischen Staates durch seine Wasserstrassen auf 13 Millionen Francs beziffert.

64) Lasteyrie als Berichterstatter der Budgetkommission in der Abgeordneten-kammer am 9. Dezember 1897.

65) *Projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1897*. S. 1043.

66) Die folgende geschichtliche Darstellung beruht wiederum in erster Linie auf dem angeführten Hauptwerk der *Statistique de la navigation intérieure* aus dem Jahre 1892. Neben ihm sind hauptsächlich zu nennen:

Beaurin-Gressier, *Navigation intérieure* in Léon SAYS *Dictionnaire des finances*. Bd. II (1894) S. 645 ff.

Couvreur, *Gebühren und Zölle auf den Wasserstrassen Frankreichs*. Referat auf dem 5. internationalen Binnenschiffahrtskongress in Paris 1892.

Renaud, *Die Abgaben auf den französischen Schiffahrtsstrassen*. Referat auf dem 6. internationalen Binnenschiffahrtskongress im Haag 1894.

67) Piaut unter *Transports* im *Dictionnaire des finances*. Bd. II S. 1428.

68) Vergl. u. a. Doren, *Untersuchungen zur Geschichte der Kaufmannsgilden des Mittelalters*. 1893. S. 67 ff., sowie Couvreur a. O.

69) *Statistique de la navigation intérieure*. Paris 1892. S. 14.

70) Forbonnais, *Recherches et considérations sur les Finances de France* Basel 1758. I S. 304.

71) Lexis im *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*. Bd. II S. 641.

72) Allerdings lebte der Grundsatz der Einnahmespezialisirung in beschränktem Masse noch wieder auf. Zu Gunsten besonderer Bauten wurde er auf Grund eines Gesetzes vom 24. März 1825 auf die Garonne, Sèvre Niortais und Allier wieder angewandt und brachte für sie bis Ende der dreissiger Jahre etwa 1,8 Millionen Francs auf.

73) Auf dem Canal du Centre wurden Berg- und Thalfahrt nicht unterschieden. Es wurde vielmehr für die ganze Strecke eine einheitliche Gebühr von 20 Cts. für die Waaren der ersten, von 10 Cts. für die Waaren der zweiten Klasse und von 6 Cts. für Kohlen festgesetzt.

74) Auf dem Mittelkanal sind für die ganze Strecke 40 Cts. für das „decastère“ zu zahlen.

75) Diese Verordnung blieb auch nach Aufhebung der staatlichen Binnenschiffahrtsabgaben bestehen; die Schiffsaiche ist noch heute für jedes Fahrzeug, das die französischen Wasserstrassen befährt, obligatorisch.

76) Conseil supérieur des voies de communication. Paris. Imprimerie nationale 1878. Documents-annexes No. 2. Dazu die Verhandlungen im Annexe No. 11.

77) a. a. O. S. 47—93.

78) Der nicht uninteressante Beschluss möge im Wortlaut hier mitgetheilt werden: Le conseil supérieur des voies de communication émet l'avis:

1. que le principe d'une taxe soit maintenu, en exprimant le voeu que le taux puisse en être abaissé, quand les améliorations projetées sur les voies navigables auront développé les transports;
2. que toutefois on pourra autoriser des relèvements de taxes d'une durée restreinte, lorsque ces relèvements seront, après enquête, sollicités par les départements, les communes ou les chambres de commerce, à titre de contribution des intéressés aux travaux, dans les conditions du paragraphe ci-après:

Pour opérer ou hâter l'exécution des travaux d'extension du d'amélioration des voies navigables, l'Administration des travaux publics ne devra pas négliger le concours des départements, des communes ou des chambres de commerce, non seulement lorsque ce concours sera offert sous forme de subvention à fournir sur leurs ressources ordinaires, mais encore lorsqu'ils demanderont le droit de percevoir des taxes dont le produit sera affecté à l'intérêt et à l'amortissement des emprunts qui auront été gagés sur ces taxes, et dont le montant sera versé au Trésor public, soit à titre d'avance, soit à titre de subvention, suivant les conditions arrêtées entre le Gouvernement et les dits départements, communes ou chambres de commerce, sous la sanction de la loi.

79) Dieser letzte französische Binnenschiffahrtsabgabentarif, der am 1. April 1867 in Kraft trat und auf den elsass-lothringischen Kanälen in Geltung war, als sie in deutsche Verwaltung übergingen, ist abgedruckt im Deutschen Handelsarchiv 1867 S. 358.

80) Er sagte z. B. mit Bezug auf das Gesetz vom 5. August 1879: Les chemins de fer veulent tuer la batellerie avant que les grands travaux proposés par M. de Freycinet soient exécutés. . . . La batellerie se meurt, et elle sera morte quand le magnifique réseau qu'on lui promet sera réalisé. Mit Bezug auf das Eisenbahngesetz sagte er ferner: Depuis que vous avez supprimé cette taxe (sur les chemins de fer de petite vitesse), la batellerie succombe dans une lutte inégale. Er verlangte Aufhebung der difference de traitement und fügte hinzu: vous subventionnez l'un et vous faites payer l'autre.

81) Nach amtlichen Mittheilungen — Conseil supérieur u. s. w. S. 72 — setzten sich die dépenses afférentes au personnel spécial de la navigation, wie folgt, zusammen:

traitement de 82 receveurs . . . . .	196 400 Frcs.
traitement de 200 surveillants, préposés et buralistes . . . . .	142 617 „
remises aux buralistes . . . . .	11 696 „
allocations aux receveurs pour frais de loyer, frais de bureau et commis auxiliaires . . . . .	48 481 „

zusammen . . . 399 194 Frcs.

Das machte ungefähr 9,5 % der Bruttoeinnahmen aus. Es ist allerdings zu beachten, dass die erwähnten Beamten nicht nur mit der Abgabenerhebung, sondern mit der Ueberwachung der Wasserstrassen auch in anderen Beziehungen, sowie mit statistischen Erhebungen betraut waren, sodass ein Theil der Ausgaben auch nach der Beseitigung der Binnenschiffahrtsabgaben bestehen blieb.

<sup>82)</sup> Guyot in der Abgeordnetenversammlung am 1. August 1879.

<sup>83)</sup> Die Einnahmen aus den Steuern, die auf der Binnenschiffahrt ruhen, sind ausserordentlich gering. Vergl. unten Abschnitt VII.

<sup>84)</sup> Vergl. hauptsächlich Renaud, Die Abgaben auf den französischen Schiffahrtsstrassen. Referat auf dem 6. internationalen Binnenschiffahrtskongress im Haag 1894.

<sup>85)</sup> a. a. O. S. 7.

<sup>86)</sup> Ueber diese beiden, heute staatlichen Wasserstrassen sind zahlreiche Beschwerden laut geworden; insbesondere in den Jahren 1863—1865 gelangten viele Petitionen über sie an den Senat. Der Südkanal mit seiner Fortsetzung, dem Garonne-Seitenkanal, ist aber auch nicht der Theil eines grossen Wasserstrassennetzes, sondern eine isolirte Verkehrsstrasse.

<sup>87)</sup> Vergl. sogar Beaurin-Gressier in Says Dictionnaire des finances II S. 654.

<sup>88)</sup> Piaut, Sous-chef de bureau à la Direction générale des contributions indirectes, sagt im Dictionnaire des finances II S. 1429: En équité l'Etat ne devrait intervenir dans la dépense que proportionnellement aux avantages généraux qui peuvent résulter pour le pays de l'utilisation des voies navigables.

<sup>89)</sup> Albert Jubault, Etude sur le rétablissement des droits de péage sur la navigation intérieure. Dieppe 1895. S. 17.

<sup>90)</sup> Die Eisenbahnpolitik Frankreichs Bd. II S. 468.

<sup>91)</sup> Colson, Transports et Tarifs. II. ed. S. 330.

<sup>92)</sup> Say, Dictionnaire des finances. Bd. II S. 653.

<sup>93)</sup> Colson a. a. O. S. 333.

<sup>94)</sup> Questions Lyonnaises Discours prononcé par M. Noblemaire, directeur de la Compagnie P.-L.-M. au banquet annuel de la Société d'Économie politique de Lyon le 25 avril 1898. Paris 1898.

<sup>95)</sup> Vergl. auch die Einleitung von Henry Haguët, des Direktors des „Journals des Transports“ zu seiner Uebersetzung der Ulrich'schen Schrift „Die Staatseisenbahnen und Staatswasserstrassen“. Paris 1898. Vergl. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 6. Juli 1898.

<sup>96)</sup> Journal officiel, 1893, Annexe No. 2645.

<sup>97)</sup> Journal officiel, 1890, Annexe No. 644.

<sup>98)</sup> Journal officiel, 1896, Annexe No. 2047.

<sup>99)</sup> Journal officiel 1890, Annexe No. 644.

<sup>100)</sup> Annexe No. 3011 de la séance du 15 octobre 1888.

<sup>101)</sup> Camille Krantz, der Minister der öffentlichen Arbeiten in Frankreich, hat in seinem Bericht über das Budget des von ihm jetzt verwalteten

**Ministeriums für das Jahr 1896 — Journal officiel 1895, Annexe No. 1549, S. 511 — gesagt: Les chambres de commerce, les départements et les villes n'ont en effet que bien rarement un intérêt assez direct à l'exécution des travaux de cette nature pour les décider à intervenir.**

Das hat bereits die Commission de la navigation intérieure, die vom Conseil supérieur des voies de communication eingesetzt wurde, im Jahre 1878 ausgeführt. Bei ihren eingehenderen Betrachtungen kam sie zum Schlusse: Donc, pour la navigation intérieure, l'intervention des chambres de commerce, comme celle des conseils généraux ou des communes, paraît difficilement réalisable. Un seul moyen des lors se présente: une taxe spéciale portant sur les marchandises qui circulent sur ces voies. Vergl. die amtliche Veröffentlichung des genannten Conseils (Paris 1878) S. 138—140. Aehnlich sprach sich in der Sitzung des Conseils vom 11. März 1878 insbesondere der Directeur des routes et de la navigation, Rousseau, aus. Vergl. a. a. O. S. 90—92.

<sup>102)</sup> Projet de loi sur la navigation intérieure, Annexe No. 838 de la séance du 15 juillet 1890.

<sup>103)</sup> Les droits de navigation ont été dûment supprimés en 1880; il ne saurait être question de les rétablir.

<sup>104)</sup> Annexe No. 2645 de la séance du 16 mars 1893.

---