



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die deutschen Schiffsabgaben und das Ausland

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Denn so empfindlich und reizbar, wie wir Reichsdeutsche in allem sind, was unsere eigene liebe Persönlichkeit angeht, genau so empfindlich ist der Schweizer überall da, wo er mit Recht oder Unrecht eine reichsdeutsche Einmischung in die Angelegenheiten seines Landes wittert. Und dann, wer selber im Glashaufe sitzt, soll nach andern nicht mit Steinen werfen: die schamlose Bevorzugung der französischen Sprache als der „vornehmeren“ kann man in Stuttgarter und Berliner Gasthöfen ebensogut erleben wie in Zürich und Bern. Also alles mahnt uns: Fangen wir bei uns selber mit der Pflege reindeutscher Sprache, wahrhaft deutscher Gesinnung und Lebensführung an; dann folgt das andere, die Festhaltung der Deutschschweizer beim geistigen Deutschland, ganz von selbst nach.



Die deutschen Schiffsabgaben und das Ausland



urch die Vorabstimmung im Bundesrat über den preußischen Entwurf betreffs Wiedereinführung der Schiffsabgaben ist diese bedeutungsvolle Frage grundsätzlich entschieden worden, und zwar im Sinne Preußens. Alle Hoffnungen der Abgabengegner auf das Festbleiben von mindestens vier thüringischen Staaten, wodurch eine Verfassungsänderung unmöglich gewesen wäre, sind fehlgeschlagen. Nur die beiden Neuf haben im Verein mit Sachsen, Hessen und Baden, die durch die Schiffsabgaben am meisten betroffenen Staaten, dem führenden Bruder im Reiche die Stirne geboten. Erst am 26. Januar ist Sachsen-Meiningen abgefallen, so daß die für Preußen günstige Stimmung also erst in zwölfter Stunde eingetreten ist.

Die wirtschaftlichen Nachteile dieses preußischen Sieges haben wir bereits in Nummer 6 erörtert, auf die innerpolitischen kommen wir gelegentlich noch zurück. Der Sieg Preußens scheint uns ein Pyrrhusieg des Reichsgedankens!

Aber die Einführung der Wasserzölle auf den bedeutungsvollsten schiffbaren Strömen berührt die reichsdeutschen Interessen nicht allein. Von der für Dreihunderttonnenfähne zugänglichen Obstraße gehören 109 km österreichischen Landen an und die Mündungen des Rheins liegen im Königreiche der Niederlande. Somit ergibt sich also die Notwendigkeit, mit diesen beiden Staaten ein Einverständnis zu erzielen. Im Falle einer Oberrheinregulierung bis zum Bodensee wird auch eine Vereinbarung mit der Schweiz erforderlich. Als in den Flitterwochen des Deutschen Reichs die Abgabefreiheit auf den deutschen Flüssen gewährleistet wurde, da sprach man von einer der größten Errungenschaften des internationalen Verkehrs und begrüßte die neue Maßnahme als

eins der segensreichsten Ergebnisse der eben vollzogenen deutschen Einheit. Und noch in einer im Dezember v. Js. von den Regierungen Badens und Sachsens dem Bundesrate überreichten Denkschrift wird die Abgabefreiheit der deutschen Ströme als „ein Wahrzeichen der deutschen Einheit und als ein Bollwerk des guten Einvernehmens zwischen den deutschen Bundesstaaten“ bezeichnet. Aber heute liegen die Verhältnisse so, daß das Reich in Wien und im Haag anklopfen und die betreffenden Regierungen um ihre Bereitwilligkeit zu Verhandlungen zwecks Wiedereinführung von Schifffahrtszöllen auf Elbe und Rhein bitten muß. Denn eine einseitige Lösung der Frage ohne Rücksicht auf bestehende Verträge mit ausländischen Staaten soll nach einer Erklärung der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ nicht erfolgen. Am Tage vor dieser Veröffentlichung hatte der mährische Landtag eine Entschließung angenommen, in welcher die Regierung aufgefordert wird, unter keiner Bedingung die Aufhebung der freien, durch internationale Verträge gewährleisteten Elbschifffahrt zuzulassen und unter keinem Vorwande der Erhebung von Abgaben auf der Elbe zuzustimmen. Und in der bisweilen halbamtlichen Wiener „Sonntags- und Montagszeitung“ konnte man kurz vorher lesen: „Wenn die deutsche Reichsregierung nur einen Augenblick vernünftigen Erwägungen zugänglich ist, dann wird sie erkennen, daß schon das Aufwerfen der Frage der Schifffahrtsabgaben in Österreich als ein Akt der höchsten Feindseligkeit empfunden wird und daß ein weiteres Fortschreiten auf diese Weise einen Riß durch die politische Interessengemeinschaft machen müßte, der nicht ausheilen könnte.“ Die stets offiziöse „Politische Korrespondenz“ sagte sogar bei einer Besprechung der obenerwähnten deutschen Auslassung unzweideutig heraus, man habe es in Wien „übel empfunden“, daß Preußen nicht zuvor bei Österreich angefragt habe, bevor es im Reiche selbst Schritte tat, um die Mehrheit im Bundesrate für seine Pläne zu sichern. Nun stehe Österreich vor einer schon im Zuge befindlichen Aktion und sei in die Zwangslage versetzt, entweder den Bundesgenossen zurückzuweisen oder eigene Lebensinteressen zu verletzen. Deutlicher kann kaum die Erbitterung Österreichs gegen den preußischen Bundesgenossen gezeichnet werden und zwischen den Zeilen ist zu lesen, daß der Minister des Äußern der öffentlichen Meinung geradezu ins Gesicht schlagen würde, wenn er nachgäbe. Daß sich der Standpunkt der österreichischen Regierung aber genau mit dem der öffentlichen Meinung deckt, hat der Handelsminister Weiskirchner bei einer Interpellation im Reichsrat am 4. März unzweideutig festgelegt, indem er jeden Zweifel darüber beseitigte, daß Österreich zu irgendwelchen Zugeständnissen, welche die volle Freiheit der Elbschifffahrt berühren, nicht zu haben sein werde. Auch habe Graf Lehrenthal bei seinem Besuche in Berlin dem Reichskanzler gegenüber diese Auffassung bereits vertreten. Aber die Stimmung in Holland ist nicht günstiger. Nachrichten aus verbürgten Quellen wußten neuerdings zu berichten, daß die niederländische Regierung jeden Versuch von Berlin aus, etwa im Haag oder an den holländischen Gesandten mit Unterhandlungen heranzutreten, ablehnen wird. Holland wird jede auf die Rhein-

Schiffahrt bezügliche Änderung, also auch die Frage der Schiffsabgaben, falls diese zur internationalen Verhandlung gebracht werden sollte, an die Internationale Rheinkommission verweisen. Angesichts dieser Umstände gewinnt die neuerlich wieder aufgegriffene Erzählung vom „Brieftuch des Deutschen Kaisers“ ganz besondere Beachtung.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ hat halbamtlich erklärt, daß eine „einseitige Lösung“ der Frage über die Erhebung von Schiffsabgaben nicht beabsichtigt sei und auch in der Begründung zu Artikel V des preußischen Gesetzesentwurfs vom 13. März 1909 heißt es, daß den für Österreich und die Niederlande aus internationalen Vertragsbestimmungen hervorgehenden Rechten „selbstverständlich nicht vorgegriffen“ werden solle. Die hier in Betracht kommenden Staatsverträge sind der Vertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und Österreich wegen Aufhebung des Elbzolles vom 22. Juni 1870 und die revidierte Rheinschiffsabgabe vom 17. Oktober 1868. Soweit mit dem österreichischen und holländischen Standpunkt zu rechnen ist, stehen beide Abkommen der Einführung von Abgaben auf Elbe und Rhein entgegen (Laband, Piloty und D. Mayer). Diesen Standpunkt teilt auch die preußische Staatsregierung, da den Rechten dritter Staaten „selbstverständlich nicht vorgegriffen“ werden soll. Nach der Gesetzgebung des preußischen Entwurfs über die Schiffsabgaben würde es also einer Änderung des gegenwärtigen durch die Verträge vom 22. Juni 1870 und 17. Oktober 1868 bedingten Rechtszustands bedürfen. Durch etwaige Kündigung seitens des Reichs können diese Verträge jedoch nicht abgeändert werden, wie nur Ulrich (Preußische Verkehrs- und Staatsfinanzen S. 72) fälschlich meint. Denn es handelt sich um politische, nicht aber um soziale Staatsverträge, die in beiden Fällen eine Kündigungsklausel nicht enthalten, also auf „ewige Zeiten“ abgeschlossen sind und nur auf dem Wege bundesfreundlicher Verhandlungen abgeändert bzw. aufgehoben werden können. Besonders haben die Niederlande von jeher die Unkündbarkeit der Rheinschiffsabgabe betont. So vor allem durch den Minister des Auswärtigen in der Sitzung der Zweiten Kammer vom 12. Dezember 1904, wenn er sagte: „Durch Annahme dieses Artikels (3 der Rheinschiffsabgabe, welcher eine Abgabe auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen verbietet) ist die Schiffahrt auf dem Rhein für alle Zeiten gegen die Möglichkeit einer Erhebung von Zöllen gesichert, so daß eine Veränderung in dem gegenwärtigen Zustand des Rheins nicht ohne Zustimmung von Holland stattfinden kann.“ Bezeichnend für die Stimmung in holländischen Abgeordnetenkreisen war, daß man in jener vorerwähnten Kammer Sitzung von den Zöllen als einem „Überbleibsel aus der Zeit der Raubritter“ sprach, die nicht nur verderblich für Handel und Schiffahrt, sondern gleichzeitig ein zum Himmel schreiendes Unrecht seien. Eine amtliche Auslassung der österreichischen Erklärung über die Unkündbarkeit des Elbzollvertrages liegt allerdings noch nicht vor, erübrigt sich auch durch die einstimmige Ansicht der namhaftesten Staatsrechtsschriftsteller. In einer Auslassung der „Neuen Freien Presse“ vom

11. Februar d. Js., die von einem früheren Eisenbahn-Generaldirektor stammt, wird die Unkündbarkeit jedoch mit Nachdruck betont, so daß also auf beiden Seiten Übereinstimmung darin besteht, daß der deutschen Reichsregierung gegenüber Österreich und den Niederlanden nur der Weg des gütlichen Übereinkommens bleibt.

Für eine Neuordnung des vertraglichen Zustandes zwischen dem Reich und den beiden in Betracht kommenden Nachbarstaaten ergeben sich nun zwei Möglichkeiten. Die erste Möglichkeit ist die, daß Österreich und Holland in der Gemeinschaft der Uferstaaten auf Grundlage der Bildung des Zweckverbands und der Stromkasse mit eintreten. Eine solche Regelung entspräche in vollkommenstem Maße den preussischen Wünschen.

Aber es ist nicht an den Eintritt Hollands in einen Zweckverband zu denken, da man hierin eine Einengung der staatlichen Selbständigkeit der Niederlande erblickt, eine Auffassung, die besonders in der Zweiten Kammer am 3. März v. Js. stark betont wurde (Handelingen der Staten-Generaal. 1908/09. S. 1676 ff.). Daß auch Österreich sich von dem Eintritt in einen Zweckverband unter allen Umständen fernhalten müsse, haben die dortigen Schiffsvereine, allen voran der Elbeverein, die Handelskammern von Reichenberg und Wien, denen sich hinterher die meisten anderen österreichischen Handelskammern angeschlossen, der Zentralverband der Industriellen Österreichs und ähnliche wirtschaftliche Körperschaften in ausführlichen Eingaben an die Regierung begründet. Einen besonders scharfen Standpunkt in dieser Angelegenheit haben die am Elbverkehr beteiligten Eisenbahnen in einer Denkschrift an das Ministerium eingenommen. Es bliebe somit nur der zweite Weg, und zwar der, daß Holland und Österreich einer Änderung der Dinge in dem Sinne zustimmen, daß Deutschland auf seinem Gebiete die Neuordnung dem Abgabengesetze entsprechend vornimmt, die beiden anderen Staaten dagegen auf ihren Gebieten freie Hand behalten. Ein derartiger Rechtszustand hat jedoch zur Voraussetzung, daß zwischen Deutschland und den beiden anderen Staaten je ein Handelsvertragsverhältnis besteht, welches die Gleichstellung der Ausländer mit den Inländern auch in eisenbahn- und stromtarifarischer Hinsicht ausspricht. Alle österreichischen und holländischen Schiffe müßten hiernach ebenso behandelt werden wie deutsche innerhalb der deutschen Reichsgrenzen, d. h. abgabepflichtig sein, während die deutschen Fahrzeuge in Österreich und Holland einem Abgabenzwange nicht unterlägen. Aber auf Stromverbesserungen der niederländischen Strecken wird das Deutsche Reich durch diese zweite Weise keinerlei Einfluß erlangen. In dieser Richtung können nur Zweckverbände wirksam sein.

Österreich und die Niederlande sind heftige Gegner der Schiffsabgaben, weil sie mit Recht darin eine Schädigung ihrer Volkswirtschaft sehen. Namentlich wird von den Interessenten des ersten Staates darauf hingewiesen, daß die Abgaben eine Ergänzung des deutschen Schutzzolles seien und zu einer Umgehung des Zoll- und Handelsbündnisses führen könnten. Man erinnert sich,

daß die preußischen Agrarier im Kampfe um das Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 die Einführung von Schiffsabgaben verlangt haben, um die Durchfuhr des österreichischen Zuckers zu erschweren, und man sieht in den Schiffsabgaben nur das erste Zeichen einer neuen, folgenschweren Verkehrspolitik, welche als letztes und eigentliches Ziel den Eisenbahn- und Schiffsverkehr dem Einflusse der Einzelstaaten Deutschlands ganz entziehen und der preußischen Handels- und Zollpolitik dienstbar machen will. Eine solche Politik wird für Österreichs Volkswirtschaft aber als höchst bedrohlich erachtet.

Die offene Elbe ist der einzige Strom, der in Österreich einen Schiffsverkehr aufzuweisen hat, welcher sich mit den reichsdeutschen Flüssen messen kann und hinter welchem der Donauverkehr, aber auch der Schiffsverkehr von Triest weit zurückbleiben. Der Gesamtverkehr auf der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze, welcher im Jahre 1903 mit 4,22 Millionen Tonnen seine Höchstziffer erreichte, betrug im Durchschnitt der Jahre 1903 bis 1908 (für 1909 liegen die amtlichen Ziffern noch nicht vor) etwa 3,9 Millionen Tonnen. An diesem Verkehr war der Grenzverkehr bei Schandau mit durchschnittlich 3,66 Millionen Tonnen beteiligt. Die Landesgrenze passierten tal- und bergwärts über 22000 Schiffe das Jahr. Von diesem Grenzverkehr entfielen auf die Talfahrt, also auf die österreichische Ausfuhr, im Durchschnitt der Jahre 1903/08 rund 3,2 Millionen Tonnen und auf den Bergverkehr, also die österreichische Einfuhr, durchschnittlich 0,55 Millionen Tonnen. Demgegenüber betrug der Gesamtverkehr auf der Donau 1907 nur 0,45 Millionen Tonnen, also etwa ein Neuntel des Elbeverkehrs, und in Triest stellte sich 1906 der gesamte Umschlag auf nur 1,68 Millionen Tonnen, also kaum die Hälfte des Elbeverkehrs. An der österreichischen Ausfuhr im Elbeverkehr ist die böhmische Braunkohle mit 60 bis 70 Prozent beteiligt, Zucker, Melasse und Sirup mit 12 bis 14 Prozent, der Rest entfällt auf Brauerste, Hölzer, Steine, Petroleum und Glas. Wie fördernd diesem Verkehr die Abgabefreiheit war, läßt sich daran ermessen, daß seit 1872 sich der Elbgrenzverkehr (Ausfuhr) verzehnfacht, die Einfuhr aber verzwanzigfach hat. Und nun denke man sich diesen Verkehr mit Abgaben belastet. Ein mit Zucker von Auffig nach Hamburg schwimmender Kahn mit 600 Tonnen Ladung würde von der Landesgrenze bis Hamburg (620 km) den Betrag von 372 Mark an Schiffsabgaben zu zahlen haben, und da der österreichische Zuckerelexport über die Elbe etwa 350000 Tonnen das Jahr beträgt, würden rund 200000 Mark an Abgaben entrichtet werden müssen. Die Fracht der Kohle von Auffig nach Magdeburg würde pro Tonne eine Belastung von 37 Pfennig erfahren, das ist eine Verteuerung um 7 Prozent. Die Reichenberger Handelskammer hat in dem von ihr der Regierung erstatteten Gutachten ausgeführt, daß der österreichische Elbeverkehr ohnehin hart um seine Existenz kämpft und keinerlei neuerliche Belastung vertragen könne. Die Gesamtbelastung wird in diesem Gutachten unter der Annahme von 0,07 Pfennig Abgaben für den Tonnenkilometer auf

eine Million Mark geschätzt. Die österreichischen Schiffe werden deshalb schwerer als die meisten deutschen getroffen, weil sie die größte Strecke bis zum offenen Meere (Hamburg) zu durchfahren haben, auch wenn nach neuerlichen, aber nicht amtlichen Meldungen der anfänglich vorgesehene einfache Entfernungstarif durch einen Staffeltarif ersetzt werden soll.

Für Hollands gegnerische Stellung zur deutschen Abgabepolitik auf natürlichen Wasserstraßen sind zwei Faktoren ausschlaggebend. Einmal glaubt man, daß die holländischen Schiffer die Abgaben nicht tragen können, und zwar aus Gründen, die wir in unserer vorigen Abhandlung ausführlich dargelegt haben, weil sie in gleicher Weise auch für die Verhältnisse der deutschen Binnenschiffer gelten. In Holland überwiegen die Kleinschiffe, die ohnehin schwer zu kämpfen haben. Dann aber haben die Niederlande durchaus kein Interesse an einer Stromvertiefung. Für die kleinen Rähne reichen die heutigen Verhältnisse vollkommen aus. Je größere Schiffe aber vom Meere aus den Rhein hinauffahren können, desto geringer wird der Umschlagsverkehr Rotterdams.

Man weiß in Holland sehr gut, daß die Stadt Köln seit langem dem Plane nachjagt, ihren Hafen zum Seehafen zu machen, was nach einer weiteren Rheinregulierung auch kommen wird. Jede Erschwerung des holländischen Schiffsgewerbes vergrößert den Aktionsradius der Mittelmeerhäfen, namentlich von Genua und Triest, deren Regierungen heute schon alle Anstrengungen machen, das Hinterland dieser Häfen zu erweitern. Die Eröffnung der Simplonbahn hat ohnehin schon eine starke Verschiebung der Wettbewerbsgrenze auf Kosten der Holländer zur Folge gehabt, während sich andererseits die vorübergehende Verkehrsstörung auf den italienischen Eisenbahnen im Sommer 1904 durch einen erhöhten Verkehr von Rotterdam sehr bemerkbar machte. Ob Holland durch weitere Tarifiermäßigungen auf seinen Eisenbahnen den Abbruch des Verkehrs seiner Seehäfen wettmachen kann, erscheint angesichts der von Frankreich und Belgien in gleicher Richtung befolgten Politik doch sehr unwahrscheinlich.



Denn so empfindlich und reizbar, wie wir Reichsdeutsche in allem sind, was unsere eigene liebe Persönlichkeit angeht, genau so empfindlich ist der Schweizer überall da, wo er mit Recht oder Unrecht eine reichsdeutsche Einmischung in die Angelegenheiten seines Landes wittert. Und dann, wer selber im Glashaufe sitzt, soll nach andern nicht mit Steinen werfen: die schamlose Bevorzugung der französischen Sprache als der „vornehmeren“ kann man in Stuttgarter und Berliner Gasthöfen ebensogut erleben wie in Zürich und Bern. Also alles mahnt uns: Fangen wir bei uns selber mit der Pflege reindeutscher Sprache, wahrhaft deutscher Gesinnung und Lebensführung an; dann folgt das andere, die Festhaltung der Deutschschweizer beim geistigen Deutschland, ganz von selbst nach.



Die deutschen Schiffsabgaben und das Ausland



urch die Vorabstimmung im Bundesrat über den preußischen Entwurf betreffs Wiedereinführung der Schiffsabgaben ist diese bedeutungsvolle Frage grundsätzlich entschieden worden, und zwar im Sinne Preußens. Alle Hoffnungen der Abgabengegner auf das Festbleiben von mindestens vier thüringischen Staaten, wodurch eine Verfassungsänderung unmöglich gewesen wäre, sind fehlgeschlagen. Nur die beiden Neuf haben im Verein mit Sachsen, Hessen und Baden, die durch die Schiffsabgaben am meisten betroffenen Staaten, dem führenden Bruder im Reiche die Stirne geboten. Erst am 26. Januar ist Sachsen-Meiningen abgefallen, so daß die für Preußen günstige Stimmung also erst in zwölfter Stunde eingetreten ist.

Die wirtschaftlichen Nachteile dieses preußischen Sieges haben wir bereits in Nummer 6 erörtert, auf die innerpolitischen kommen wir gelegentlich noch zurück. Der Sieg Preußens scheint uns ein Pyrrhusieg des Reichsgedankens!

Aber die Einführung der Wasserzölle auf den bedeutungsvollsten schiffbaren Strömen berührt die reichsdeutschen Interessen nicht allein. Von der für Dreihunderttonnenfähne zugänglichen Obstraße gehören 109 km österreichischen Landen an und die Mündungen des Rheins liegen im Königreiche der Niederlande. Somit ergibt sich also die Notwendigkeit, mit diesen beiden Staaten ein Einverständnis zu erzielen. Im Falle einer Oberrheinregulierung bis zum Bodensee wird auch eine Vereinbarung mit der Schweiz erforderlich. Als in den Flitterwochen des Deutschen Reichs die Abgabefreiheit auf den deutschen Flüssen gewährleistet wurde, da sprach man von einer der größten Errungenschaften des internationalen Verkehrs und begrüßte die neue Maßnahme als