

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Druck und Verlag von Lepsch & Reichardt in Dresden.

Lobeck & Co. Dreiring-Cacao.
 Hoflieferanten Sr. Maj. d. Königs v. Sachsen. Einzelverkauf: Dresden Altmarkt 2.

Besonderer
 ...
 ...
 ...

Anzeigen-Zarif
 ...
 ...
 ...

Biesolt & Lockes
Meissner Nähmaschinen
 haben Welttruff
 * Haupt-Niederlage bei
M. Eberhardt, Mechaniker
 Dresden, Marienstrasse 11.
 Reparaturen aller Systeme in eigener Werkstatt.

Zuverlässige, richtiggehende Uhren
 nur bewährte Fabrikate
 nur bewährte Fabrikate
 Neueste Uhrketten, Ringe, Trauringe
 empfiehlt **Aug. Reinhardt, Seestraße 9.**

Eier-Lebertran
 Salomonis-Apotheke, Neumarkt 5.
 ...
 ...

Rönisch Pianos K. S. Hoflieferant - Magazin: Dresden, Waisenhausstrasse 24.

Für eilige Leser.

Wutmaßl. Witterung: Kühl, ohne erhebliche Niederschläge.
 Der Präsident der 2. Ständekammer Herr Dr. Vogel gab gestern abend im Ständehaus eine Bankett, auf dem Herr Staatsminister Dr. v. Küger in einer Ansprache der Hoffnung auf ein geblühendes Zusammenarbeiten von Landtag und Staatsregierung zum Wohle des Sachsenlandes Ausdruck gab.
 In der geistigen Sitzung der Ersten Kammer erstattete Oberbürgermeister Geh. Rat Dr. Beutler den Bericht über den Beschlusstwurf wegen der vorläufigen Erhebung der Steuern und Abgaben für 1910, der unverändert angenommen wurde.
 Die heutige Stadtvorstandssitzung wird sich mit der Vorlage des Rates betr. Erlaß für die wegfallenden indirekten Abgaben beschäftigen.
 Dem Reichstage sind bis gestern 85 Initiativ-Anträge zugegangen.
 Die Zentrumsfraction des Reichstages hat den ersten Teil des früheren Toleranzantrages wieder eingebracht. Der Entwurf des Gesetzes über die Beizertanen, beihilfe vom 13. Juli 1909 kann vom Bundesrat wegen eines Formfehlers nicht angenommen werden.
 „Parasol V“, der zu Sportzwecken dienen soll, wurde gestern in Bitterfeld fertiggestellt und unternahm seine erste Probefahrt.

Einführung von Schiffsabgaben. Denkschrift Sachsens und Badens.

Die bereits vor einigen Tagen angekündigte Denkschrift der Regierungen von Sachsen und Baden ist heute veröffentlicht worden. Wir geben hier ihrem wesentlichen Inhalte nach wieder:
 Am 1. April 1905 zu erhaltene des preussischen Gesetzes vom 1. April 1905 zu erhaltene, dessen § 19 vorsieht, daß auf den im Interesse der Schifffahrt regulierten Flüssen Schiffsabgaben zu erheben sind, hat die preussische Regierung dem Bundesrat den Entwurf eines Gesetzes, betr. die Erhebung von Schiffsabgaben, vorgelegt. Schon bei der ersten Prüfung dieses Entwurfs ergab sich, daß der Vorlage in allen ihren Teilen die erhebliche verfassungsrechtliche und wirtschaftspolitische Bedeutung beizumessen ist; inwiefern aber konnte nicht unbemerkt bleiben, daß die Begründung des Entwurfs mit der ungewöhnlichen Tragweite der vorgeschlagenen gesetzlichen Bestimmungen nicht in jeder Beziehung Schritt hält. Mit Rücksicht hierauf stellte die badische Regierung am 22. April 1909 dem Bundesrat den Antrag, die Beratung des Entwurfs auszuschieben, bis von Preußen eine wirtschaftlich-finanzielle Begründung vorgelegt und von den einzelnen Regierungen geprüft sein werde. Ein nach Inhalt und Zweck im wesentlichen gleicher Antrag wurde am 30. April 1909 von der sächsischen Regierung beim Bundesrat eingebracht. Die Begründung dieses Antrages hebt hervor, daß man, wenn überhaupt auf die Abgabefreiheit der Ströme verzichtet werden solle, die Abgaben nur als Gegenleistung für ganz bestimmte Projekte erheben dürfe, deren Durchführbarkeit außer jedem Zweifel liege und deren Inhalt in keinen Einzelheiten den Interessen die Ausführung genauer Bestimmungen darüber gewähre, welche Vorteile ihnen die Ausführung der Projekte bieten werde. Ohne den Erfolg dieser Anträge abzuwarten, haben die Regierungen von Sachsen und Baden nicht gehandelt — schon um die Beratung des Entwurfs nicht länger als nötig hinauszuziehen —, die Prüfung der Vorlage nach allen in Betracht kommenden Richtungen fortzusetzen. Bei den angeführten Erwägungen sind grundsätzliche Bedenken von erheblicher Bedeutung und Tragweite hervorgetreten.
 I.
 Die Befreiung der Schifffahrt auf den deutschen Strömen von Klüffeln und Wasserweggebern aller Art ist das Ergebnis einer jahrzehntelangen kämpferischen Entwicklung. Die Gerungenheit leucht langen Kampfes besteht darin, daß auf den natürlichen Binnenwasserstraßen weder Abgaben mit Steuercharakter (Wasserzölle), noch Gebühren für die Befahrung des Wasserstraßen (Wasserweggebühren) erhoben werden dürfen. Die Unterhaltung (Wasserweggebühren) erhoben werden dürfen. Ein neuerdings hat ein preussischer Schriftsteller (Peters) die Auffassung vertreten, daß zu den besonderen Anlässen, für deren Benutzung nach Artikel 51 Abs. 4 der Reichsverfassung Gebühren erhoben werden dürfen, die Verbesserung und Erhaltung der Fahrtrinne auf regulierten Strömen gehöre. Dieser Auffassung haben aber namhafte deutsche Staatsrechtslehrer, wie Laband, Fluta, Otto Mayer, nachdrücklich widersprochen. In Wirklichkeit sind auf allen großen Strömen sämtliche Befahrungsabgaben, soweit solche zur Zeit des Inkrafttretens der Verfassung des Norddeutschen Bundes noch bestanden, vollständig abgeschafft worden. Das Ziel der Entlastung des Schiffsverkehrs auf den natürlichen Wasserstraßen von Befahrungsabgaben aller Art war schon in Artikel III der Wiener Kongressakte mit den Worten „encourager le commerce en facilitant la navigation“ gekennzeichnet. Es ist bekannt, so heißt es in einem österreichischen Memoire über die Donau-Schifffahrt, daß auf dem Rhein und auf der Elbe die dort bestehenden höchst lästigen Schiffsabgaben der vorzüglichen Gegenstand seiner sich immer heftigeren, mobilisierenden Beschwerden und Klagen sind, welche man überall erheben hört, und welche sich bis jetzt fruchtlos von

einer Revisionskommission zur anderen fortzuschleppen, ohne eine gründliche Abhilfe zu finden.“
 Die Erwartungen, die man an die Aufhebung der Befahrungsabgaben aller Art geknüpft hatte, sind durch die großartige Entwicklung der deutschen Binnen-Schifffahrt erfüllt, wenn nicht übertrieben worden. Und diese Entwicklung ist nicht den Schiffahrtsunternehmern allein, auch nicht nur der Bevölkerung der Hafenplätze und ihrer näheren Umgebung zugute gekommen, sondern hat Deutschlands gesamte Volkswirtschaft befruchtet. Der außerordentliche Aufschwung des Handels und der Industrie auch in den vom Meere entfernten Teilen des Reiches ist zu einem sehr wesentlichen Teile der Aufhebung aller Wasserzölle und Wasserweggebühren zu danken. Erst die Abgabefreiheit der natürlichen Wasserstraßen schuf die Möglichkeit des Fernbezugs, der Verarbeitung und Verwertung auch geringwertiger Rohmaterialien in großem Maßstabe. Die am mittleren und oberen Laufe der Ströme gelegenen Gebiete wurden damit dem Massenverkehr erst erschlossen. Handelsbetriebe und industrielle Betriebe von großem Umfange und Werte wurden nicht nur an den Strömen selbst, sondern auch in beträchtlicher Entfernung davon unter der Wirkung und im Vertrauen auf die verfassungsmäßig gewährte Abgabefreiheit der Ströme errichtet. Unter dem Segen der Abgabefreiheit hat sich die binnenländische Industrie, der binnenländische Handel auch an dem mittleren und oberen Laufe der Ströme entwickelt. Die Wiedereröffnung der Befahrungsabgaben würde die Industrie an den Unterläufen der Ströme, die ohnehin durch die Nähe der Seehäfen im Ausfuhrverkehr und beim Bezuge von Roh- und Hilfsstoffen aus dem Auslande große natürliche Vorzüge genießt, im Wettbewerb mit der Industrie an den mittleren und oberen Läufen weiter begünstigen und künstliche Beschränkungen der Produktions- und Absatzbedingungen herbeiführen, die für ganze Gruppen binnenländischer Unternehmungen verderblich wirken könnten.
 Ferners notwendig erweist sich die Beibehaltung der Abgabefreiheit der natürlichen Binnenwasserstraßen im Hinblick auf die deutsche Schutzpolitik. Der energische Schutz der Nationalproduktion nach außen bedingt im Innern die freie Ausgestaltung sozialer Verkehrsverhältnisse behutsam möglicher Ausnutzung aller nationalen Produktivkräfte für heimischen und fremden Verbrauch. Nach außen geschickt, kann die Volkswirtschaft im Innern die wichtige Arbeitsteilung der Produktion vollziehen, ohne die Entwertung der Produktivkräfte fürchten zu müssen. Der Fortschritt in Technik und Wissenschaft verlangt in Industrie und Landwirtschaft eine Vermehrung der Austauschprozesse und damit Verkehrsintensivierung und Erleichterung, insbesondere bezüglich der Kraftkosten für Transportmittel, u. a. auch zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit mit dem Auslande. Besonders wichtig ist dabei die freie Benutzung der Binnenwasserstraßen für ein volkswirtschaftliches Gebiet mit geringer Meereseinstufung, wie für Deutschland. Die Konkurrenzfähigkeit mit anderen Nationen erfordert Vereinfachung des Meeres im Auslande, durch freie Ausfuhr und möglichst billige Anlaufbenutzung. ... Die Gerechtigkeit erhebt, daß die ohnedies viel schwerer erreichbaren Binnenströme der Gebirgsregionen nicht durch Abgabenerhebung geschädigt und damit tatsächlich noch weiter vom Meere weg verlagert werden, als sie sich schon befinden.“ (Unterstaatssekretär v. D. von Maur, Bericht in der Hauptversammlung des Vereins für Sebnung der Elbe, und Kanalschifffahrt in Bayern vom 18. Juni 1905.) Ausführungen gleichen Inhalts sind in den Vollsvertritten zahlreicher einzelstaatlicher deutscher Bundesstaaten, insbesondere im sächsischen und im badischen Landtage mit allgemeiner Zustimmung angenommen worden. Der Hinweis darauf, es entspreche der Billigkeit nicht, wenn nach bestehendem Rechte ein Teil der Wasserstraßen — die Kanäle und kanalisierten Flüsse — abgabepflichtig sei, während ein anderer Teil — die regulierten Ströme — dem Verkehr unentgeltlich zur Verfügung käme, kann keine Ausführungen nicht entkräften. Die regulierten Ströme sind trotz der Mängel, die auf die Verbesserung und Erhaltung ihrer Schiffbarkeit durch Baggerarbeiten, Vertiefung von Buchten, Parallelwerken und ähnliche Maßnahmen aufgewendet worden sind und fortwährend aufgewendet werden müssen, natürliche Wasserstraßen geblieben. Der Unterschied erhebt sich deutlich daraus, daß auf den regulierten Strömen die Beförderung der Schiffe lediglich durch Benutzung des Stromes und der auf den Schiffen befindlichen Triebkraft erfolgt, während auf den kanalisierten Flüssen die Schiffe durch besondere Vorrichtungen und Maßnahmen an der Wasserstraße selbst von dem tieferen auf den höheren Wasserpiegel gehoben oder umgekehrt gesenkt werden müssen. Am übrigen sind die großen deutschen Ströme, insbesondere Rhein und Elbe, als die von der Natur geschaffenen Vermittler des Verkehrs zwischen Oberdeutschland, Mitteldeutschland und der Meeresküste, allen Kanälen und kanalisierten Wasserstraßen an volkswirtschaftlicher und politischer Bedeutung überlegen. Ihr Wirkungsbereich, ihre Ausdehnungskraft und ihre befruchtende Wirkung erstrecken sich nach allen Richtungen hin weiter als die der kanalisierten und künstlichen Wasserstraßen. Sie gehören zu dem legendenbringenden Nationalbesitz und sind es — weit mehr noch als die abgabefreien Landstraßen — wert, auf Kosten der Allgemeinheit in ihrem Bestand und wo es nötig, verbessert zu werden. Auch durch Bezugnahme auf die Entgeltlichkeit der Staats-eisenbahnen läßt sich die Abgabefreiheit der natürlichen Wasserstraßen nicht als unbillig hinstellen. Die Staats-eisenbahnen sind gewerbliche Transportunternehmen des

Staates auf entgeltlich erworbenen und künstlich hergestellten Schienenwegen. Die Ströme dagegen sind die von der Natur geschaffenen Wege zur Selbstversorgung der Transporte. Zudem ist die Herstellung und Unterhaltung der Eisenbahnanlagen in der Regel weit kostspieliger als die Unterhaltung und Verbesserung der natürlichen Ströme.

Tritt aber, wie zu erwarten, mit der Einführung der Befahrungsabgaben im Endresultate eine Erhöhung der Schiffsraten ein, so wird diese von den nachteiligen Folgen für die Gesamtwirtschaft befreit sein. In erster Linie wird sie naturgemäß den Aktionsradius der Binnen-Schifffahrt verringern und die Verkehrsverhältnisse der einzelnen Umflugsplätze untereinander verschärfen. Die den Seehäfen entfernteren Umflugsplätze müssen einen Teil ihres Verkehrs an die den Seehäfen näheren Umflugsplätze abgeben. Damit würden nicht nur die ferneren Umflugsplätze selbst schwer geschädigt werden, sondern auch die von ihnen ausgehenden Eisenbahnlinien, die zumeist anderen Staaten angehören, als die in den ferneren Umflugsplätzen einmündenden Eisenbahnhäfen. Dem Talverkehr würden die geringwertigen Rohstoffe (Steine, Sand usw.) verloren gehen, die am Oberlauf der Ströme gewonnen oder erzeugt werden und deren Beförderung sich nur bei niedrigen Talfrachten lohnt. Mit der Erhöhung der Schiffsraten würde ferner eine Verteuerung vieler Roh- und Hilfsstoffe eintreten, die von den Seehäfen den Gebieten am mittleren und Oberlauf der Ströme durch Binnen-Schifffahrt zugeführt werden. Zahlreiche industrielle und landwirtschaftliche Betriebe dieser Gebiete sind die Ströme als billige Zufuhrstraßen für Bauhölzer, Erze, Kohlen, Düngemittel, Getreide, Leinwand, Holz, Petroleum, Spinnstoffe und andere Roh- und Hilfsstoffe von hoher Bedeutung. Die Verteuerung dieser Stoffe würde die Produktionskosten vieler Erzeugnisse erhöhen und damit zahlreichen Betrieben den Wettbewerb mit der Industrie der Seehäfen und des Auslandes erschweren. Durch die Erhöhung der Schiffsraten würde auch der Absatz zahlreicher Erzeugnisse gefährdet, die jeither auf den Strömen befördert wurden. Für die oben erwähnten billigen Rohstoffe spielt die Höhe der Fracht eine ausschlaggebende Rolle. Für die gesamte Bevölkerung der am mittleren und oberen Laufe der Ströme gelegenen Teile Deutschlands droht mit der Beibehaltung der Abgabefreiheit dieser Transportwege eine Preissteigerung wichtiger Lebensmittel und Verbrauchsgüter. Nicht ohne Grund ist endlich in der Denkschrift die Befürchtung laut geworden, daß die Binnen-Schifffahrt den Aktionsradius der Seehäfen an den Rhein, Weiser- und Elbemündungen zugunsten der Mittelmeerhäfen beeinträchtigen und dadurch der deutschen Volkswirtschaft schwere Schäden zufügen würden. Bekanntlich hat Österreich-Ungarn in jenseitigster Verkehrspolitik die Häfen von Triest und Venedig ausgebaut, die Eisenbahnverbindungen dieser Häfen verbessert (Lauterbahn) und auf den meisten überreichlichen und ungarischen Bahnen Vorzugsrechte zugunsten zahlreicher Gütertransporte von und nach diesen Häfen eingeführt. Auch in der Schweiz ist man beabsichtigt, den Verkehr aus dem Osten von Genoa, der im Wettbewerb mit dem Verkehr aus den nördlichen Häfen steht, zu fördern. Es bedarf keiner näheren Darlegung, daß die Einführung von Schiffsabgaben auf den deutschen Strömen diese Vorteile zum Nachteil der deutschen Häfen nur untergehen würde.

Schon auf Grund dieser allgemeinen Erwägungen vermögen die Regierungen Sachsens und Badens die Einführung von Schiffsabgaben auf den regulierten Flüssen als den Gesamtinteressen des deutschen Volkes entsprechend und ausnahmslos nicht anzuerkennen. Sie können daher eine Abänderung der erwähnten Vorrichtung der Reichsverfassung nicht als gerechtfertigt erachten.

II.
 Wegen die von der königlich preussischen Regierung ertriebene Änderung der Reichsverfassung sprechen aber ferner noch Gründe besonderer Art, die sich aus der vorgeschlagenen neuen Fassung des Artikels 51 Abs. 4 der Reichsverfassung ergeben. Die Vorrichtung, daß auf allen natürlichen Wasserstraßen Abgaben nur für solche Werke, Einrichtungen oder sonstige Anhalten erhoben werden dürfen, welche den Verkehr wesentlich erleichtern, hat deshalb ebensowenig Bedeutung, wie die ausschließliche Bestimmung, daß die Abgaben die zur Herstellung und Unterhaltung erforderlichen Kosten nicht übersteigen dürfen. Denn umfaßt der Abgabebereich einmal ein ganzes Stromgebiet oder Wasserstraßennetz, so lassen sich weder die Ausgaben ausscheiden, die zwar für die Schiffahrtstrassen aufgewendet worden sind, aber den Verkehr nicht wesentlich erleichtern, noch wird bei der Fülle von Aufgaben, die in einem so umfassenden Wasserstraßennetz erwachsen und deren Durchführung sich auf Jahre erstreckt, irgendeine Grenze hinsichtlich der Höhe der Abgaben einschalten werden können. Es bleibt somit die erste Gefahr, daß, wenn der Entwurf Gesetzeskraft erlangen sollte, die mit schweren Kämpfen besetzten Wasserzölle in neuer Gestalt wieder auflägen.

III.
 Eine Reihe schwerwiegender weiterer Bedenken gegen die Einführung von Befahrungsabgaben für den Verkehr auf den natürlichen Binnenwasserstraßen und gegen die zu diesem Zwecke vorgeschlagene Änderung des Artikels 51 der Reichsverfassung ergeben sich aus den Bestimmungen des Artikels II der Vorlage, welche erkennen lassen, wie —

Trinkt Pfunds Milch!