

Die Binnenschifffahrt nach dem Kriege.

Die nachstehenden Darlegungen können als Ausführungen eines hervorragend unterrichteten Sachmannes besondere Beachtung beanspruchen. Der Verfasser schlägt seinerseits vor, die durch das Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 vorgegebenen, aber noch nicht praktisch gewordenen Schiffsabgaben durch Zuschläge zur Reichsverkehrsabgabe zu ersetzen. Er will damit einen Streitgegenstand beseitigen, zugleich aber auch Mittel zum Ausbau der Binnenwasserstraßen nach dem Kriege gewinnen. Es ist wahrscheinlich, daß sich über diesen, hiermit zur Erörterung gestellten Plan zunächst die beteiligten Schiffahrtskreise selbst äußern. Die Ausführungen verdienen auch um deswillen Beachtung, weil eine den modernen Verkehrsansprüchen gerecht werdende Regelung der Binnenwasserstraßen in der Ausgestaltung Mitteleuropas unentbehrlich ist.

Die Förderung der Binnenschifffahrt durch den Ausbau unseres Wasserstraßennetzes, wird eine der wichtigsten Aufgaben unserer Verkehrspolitik nach dem Kriege sein. Die einzelnen Bundesstaaten, vor allem Preußen, und im Rahmen seiner Zuständigkeit auch das Reich werden es in dieser Hinsicht gewiß nicht an sich fehlen lassen.

Aber auch abgesehen und unabhängig von dieser staatlichen Fürsorge, deren Maß immerhin von der Finanzlage abhängig bleiben wird, kommen für die nächste Zukunft nach dem Kriege einige wirtschaftliche Tatsachen in Betracht, die geeignet sind, die Lage der Binnenschifffahrt günstig zu beeinflussen.

Einerseits wird das Angebot von Schiffsraum und Transportleistungen sich verringern, weil Hunderte von Fahrzeugen, namentlich von älteren, ganz oder teilweise hölzernen Rähnen in der langen Kriegszeit bei ungenügender Unterhaltung zugrunde gegangen sind, während die Neubautätigkeit fast ganz geruht hat, und weil auch die Reih der schiffahrtskundigen Mannschaft gekürzt sind, nicht nur durch Tod und Kriegsbeschädigung, sondern wahrscheinlich auch durch dauernden Uebergang von Schiffsteuten, die in der Rüstungsindustrie lohnende Beschäftigung fanden, in andere Berufe. Auch nach dem Kriege wird die Neubautätigkeit noch längere Zeit durch hohe Preise gehemmt sein.

Andererseits ist mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß das Angebot von Gütern und die Nachfrage nach Schiffsräumen stark zunehmen wird. Für diese Annahme spricht die Erwägung, daß die Wiederherstellung unseres so lange gehemmten Wirtschaftslebens nach dem Frieden, die Wiederherstellung des früheren Standes in Hervorbringung und Verbrauch, eine gewaltige Güterbewegung sowohl im eigenen Wirtschaftsgebiet als auch im Wechselverkehr mit dem Ausland erfordert, also ein außerordentliches Bedürfnis nach Transportleistungen zeitigen wird. Nur des Beispiels halber mag hier auf den Häuserbau hingewiesen werden, der schon vor dem Kriege lange darniederlag und seitdem völlig zum Stillstand gekommen ist, demnächst aber in entsprechend vergrößertem Maße wieder einsehen wird, sowie auf die Landwirtschaft, die dem jahrelang überanstrengten Acker die nötige Kraft wieder zuführen muß; schon hieraus ergibt sich für zwei wichtige Schiffstransportgüter, für Baustoffe und Düngemittel, eine sehr verstärkte Nachfrage nach Raum.

Im Auslandsverkehr wird die völlige Räumung unserer Lager von überseeischen Rohstoffen eine stürmische Nachfrage nach solchen und eine entsprechende Güterbewegung in den Seehäfen zur Folge haben, ebenso wie etwas später unsere Industrie wieder ihre Erzeugnisse auf den Weltmarkt bringen wird, um die Einfuhr zu bezahlen und Absatzgebiete zurückzugewinnen oder sich neu zu schaffen. Das lange zurückgehaltene Rohstoffbedürfnis des Auslandes wird sich allmählich in bringender Form geltend machen. Freilich wird diese Entwicklung durch den — infolge des großen Verlustes von Seeschiffsräumen zu gewärtigenden — sehr hohen Stand der Seefrachten und der seitlich die Einfuhr in Betracht kommt, durch das Sinken der deutschen Währung zunächst empfindlich gehemmt werden. Aber ein gewisses, immerhin recht beträchtliches Maß von Ein- und Ausfuhr wird trotz hoher Frachten und Warenpreise von vornherein notwendig stattfinden müssen, und jene Hemmungen werden allmählich sich mindern.

Außerdem werden aller Wahrscheinlichkeit nach die Verhältnisse sich in nächster Zukunft insofern zu Gunsten der Binnenschifffahrt verschieben, als sie — sowohl für den Auslandsverkehr als auch für den inneren Güterumlauf — auf eine im Vergleich mit der Eisenbahn geringere Erhöhung ihrer Unkosten und demnach mit einer Vergrößerung ihres bisherigen Frachtvorsprungs rechnen kann. Diese Verschlebung wird einerseits durch staatlichen Eingriff, andererseits durch die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung einreten. Der staatliche Eingriff liegt in der prozentualen Reichsfrachtsteuer, die bei gleicher Höhe des Steuerjahres von den höheren Eisenbahn- und den niedrigeren Wasserfrachten die Spannung zwischen beiden vergrößert. In gleicher Richtung, aber in weit stärkerem Maße wird sich wahrscheinlich die Steigerung der Beförderungselbstkosten geltend machen. Diese sind bekanntlich für die Wasserstraßen und die Schifffahrt weit geringer als für die Eisenbahnen; die letzteren haben mit viel größeren Aufwendungen für Anschaffung und Unterhaltung der Transportmittel, für die bewegende Kraft und für Löhne zu rechnen. Die Tatsache der geringeren Selbstkosten für die Güterbewegung auf Wasserstraßen enthält die eigentliche wirtschaftliche Rechtfertigung jeder Wasserstraßenpolitik. Wenn sie aber zutrifft, ist auch die Annahme gerechtfertigt, daß die Wertenerhöhung der Materialpreise und Löhne, die wir nach dem Kriege zu erwarten haben, die Selbstkosten der Schifffahrt viel weniger als die der Eisenbahn in die Höhe treiben und demgemäß den Abstand zwischen beiden vergrößern wird. Die Frachtlage werden auf die Dauer nicht umhin können, der Bewegung der Selbstkosten sich anzupassen. Die Staaten mit Eisenbahnbesitz werden weder geneigt noch auch imstande sein, auf ihre bisherigen Reineinnahmen aus diesem Besitze zu verzichten, und deshalb ihre Eisenbahntarife auf die eine oder die andere Art erhöhen müssen.

Die Richtung, in der sich die künftige Entwicklung der Binnenschifffahrt im allgemeinen und ihres Verhältnisses zur Eisenbahn im besonderen bewegen wird, ist abhängig von einer Anzahl von Faktoren, die sich im einzelnen schwer vorabbestimmen lassen. Immerhin kann von den hier besprochenen doch gesagt werden, daß sie geeignet sind, den Beschäftigungsgrad und die Verdienstmöglichkeit der Schifffahrt in günstigerem Lichte erscheinen zu lassen. Denn je größer die Spannung zwischen den Frachten der beiden Wettbewerben den Verkehrsanstalten ist, um so entschiedener werden Handel und Verkehr sich der billiger arbeitenden zuwenden. Die Güterbewegung sucht diejenigen Straßen, auf denen sie die geringsten Reibungswiderstände in Gestalt von Frachtkosten findet. Sie tut es um so stärker und nachhaltiger, je größer die Unterschiede in der Höhe dieser Kosten — hier der Eisenbahnen und Wasserstraßen — sind. Auch werden die kommenden Zeiten des schweren Kampfes um die Wiederaufrichtung unseres Wirtschaftslebens Hervorbringer und Verbraucher unserer nötigen, ihre Unkosten zur Kriegswirtschaft — jeden Frachtwortteil schärfer auszunutzen als bisher. Die Schifffahrt wird hieraus den Vorteil einer gesteigerten Nachfrage nach Raum und Schleppkraft, einer entsprechend höheren Frachtkonjunktur und eines erhöhten Ertragnisses ziehen können.

So sehr diese Konjunktur auch der lange darniederliegenden Schifffahrt zu gönnen wäre, so sind andererseits doch im Interesse der gesamten deutschen Volkswirtschaft hohe Frachten, sondern möglichst niedrige Beförderungskosten das dauernd Erstrebenswerte. Die Senkung des Frachtenstandes ohne Schwächung des angemessenen Verdienstes der Schifffahrt, die wichtige Mittelstandsinteressen in sich schließt und vor Nachteile bewahrt bleiben muß, ist aber nur durch Verbesserung unserer Wasserstraßen erreichbar, weil Herabdruck der Unkosten der Güterbeförderung ermöglicht werden. Denn je größer und gleichmäßiger die Fahrwege auf den Strömen sind, umso mehr Güter können in einem Jahr

zeug befördert, umso weniger Gesamtstreckraum braucht für die gesamte Güterbewegung bereitgehalten zu werden, weil Material und Personal besser ausgenutzt werden können.

Es gilt also die Weiterarbeit am Ausbau der deutschen Wasserstraßen nach dem Frieden. Diese Aufgabe kann freilich bei dem Ernst unserer künftigen Finanzlage ohne Erschließung neuer Einnahmequellen nicht gelöst werden; aber vielleicht lassen sich auch hierfür neue Mittel und Wege finden, die unter den im Kriege geschaffenen neuen Verhältnissen zu einer annehmbaren Lösung führen. Die neuen Verhältnisse sind dadurch gegeben, daß nunmehr von Reichswegen eine Steuer von allen Schiffsfrachtbriefen eingeführt werden, neben der die Erhebung der früher geplanten Schiffsabgaben offenbar ungewinnlich wäre. Die Schifffahrt würde durch Zeitverlust, Kontorarbeit und Schreibwerk unnötig belastet werden, wenn man ihr neben der prozentual berechneten und deshalb leicht einzulegenden Frachtsteuer noch die nach einem dreifachen Maßstabe: Streckenfernung, Gewicht und Güterklasse, für jedes Frachtkollo zu kalkulierende Verkehrsgebühr oder Schiffsabgabe abfordern wollte. Es liegt schon aus dieser praktischen geschäftlichen Erwägung nahe, die früher so hart umstrittene Schiffsabgabe nunmehr ganz fallen zu lassen und die Strombaukostenbeiträge, die man der Schifffahrt nicht umhin kann aufzuerlegen, als Zuschläge zur Reichsfrachtsteuer zu erheben.

Die Strombauverbände der Uferstaaten würden hier dem Reiche ähnlich gegenüberstehen wie die Gemeindeverbände den Staaten bei Erhebung von kommunalen Zuschlägen zu den Staatssteuern.

Da das Reich zur Erhebung seiner Steuer einen Verwaltungsapparat in Bewegung setzen muß, dessen Tätigkeit durch Miteinziehung von Zuschlagsprozents, nicht stärker beansprucht wird, so entstehen durch die letztere keinerlei besondere Unkosten; der Ertrag würde ungekürzt für die Arbeiten zur Verbesserung des Fahrwassers verwendet werden können, während die Erhebung von Schiffsabgaben neben der Steuer einen besonderen Erhebungsaufwand verursachen würde. Auch nach einer anderen Richtung würde vielleicht die Zuschlagsfrachtsteuer sich vorteilhaft von der Schiffsabgabe unterscheiden, insofern nämlich die Abgabe zu allen Zeiten gleichmäßig das Frachtgeschäft belastet, während die Steuer — vermöge ihres prozentualen Charakters — die Schifffahrt stärker heranzieht bei hohen Frachten, wie sie bei günstiger Lage der Schifffahrt gezahlt werden, sie aber schon und relativ entlastet bei niedrigen Frachten, bei schlechterem Geschäftsgange und geringem Verdienst. Der Ertrag müßte natürlich in beiden Fällen derselbe sein, entsprechend dem natürlichen an Baukosten.

Eine mäßige Steigerung der Steuerprozente von Schiffsfrachtbriefen würde die Wettbewerbsstellung der Wasserstraßen gegenüber den Eisenbahnen umso weniger gefährden, als die ersteren ohnehin gegenüber den letzteren eine Vergrößerung des Frachtvorsprungs zu erwarten haben.

Die Zuschläge würden in staatsrechtlicher Hinsicht denselben Charakter haben, wie die Abgabe, auf der sie sich aufbauen, nämlich den einer Reichssteuer; sie würden sich von der Grundbelastung nur dadurch unterscheiden, daß ihr Ertragnis vom Reiche den Strombauverbänden oder, wo solche nicht bestehen, den Einzelstaaten gewissermaßen als Dotation für volkswirtschaftliche Neubauten, d. h. für die wirksame Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes zugeführt wird. Ohne ein solches Eingreifen und Ausschließen sind die hochfliegenden, aber auch sehr nötigen und vielversprechenden Pläne, die in allen Gebieten unseres deutschen Vaterlandes für die Herstellung neuer und die Verbesserung bestehender Wasserstraßen eifrig betrieben werden, niemals zu verwirklichen; darüber kann kein realpolitisch denkender Kopf sich irgend welchen Illusionen hingeben.

Im übrigen können und müssen die Organisationen der Strombauverbände mit der darin geordneten Beteiligung der Strombauverbände an der Verwaltung, mit der finanziellen Struktur bei den Stromlassen und allen anderen Einrichtungen bestehen bleiben. Nur die Kanäle, aus welchem die Stromlassen gespeist werden sollen, müßten neu und anders gehalten werden, insofern die Schiffsabgaben verschwinden und eine Steuer an ihre Stelle tritt.