

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906**

17 (17.1.1906) Badischer Landtag. 9. öffentliche Sitzung der Zweiten  
Kammer



# Karlsruher Zeitung.

Nr. 17.

Mittwoch, 17. Januar

1906.

## Badischer Landtag.

### 9. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Dienstag, den 16. Januar 1906.

#### Tagesordnung:

- Anzeige neuer Eingaben. Sodann
1. Wahl des Präsidenten.
  2. Beantwortung der Interpellationen
    - a. der Abgg. Wittum und Gen., betr. Einföhrung von Schiffsabgaben — Drucksache Nr. 20 — (Fortsetzung),
    - b. der Abgg. Bechtold und Gen., betr. Arbeitervertretungen (Arbeiterkammern, Arbeitsamt) — Drucksache Nr. 25. —

Am Regierungstisch: Minister des Innern  
Dr. Schenkel und Geh. Oberregierungsrat Straub.

Vizepräsident Geß eröffnet die Sitzung um 9,50 Uhr  
vormittags.

Es werden folgende Eingänge verlesen:

1. Bitte der Steuermänner der badischen Bodensee-  
dampfschiffahrt in Konstanz um Verbesserung ihres Dienst-  
einkommens;
2. Bitte des Lokomotivführers a. D. Wilhelm Gröner  
in Konstanz um Gewährung eines Unfallruhegehalts;
3. Bitte der Landstraßenwärter um Besserstellung;
4. Petition des Bundes badischer Kleinbrauer um  
Abänderung des Biersteuergesetzes;
5. Petition des Wilh. Mäncke in Halle um Abschaf-  
fung der Prügelstrafe in der Schule (große Heiterkeit).

Auf Vorschlag des Vizepräsidenten werden Ziffer 1  
bis 3 der Budgetkommission, Ziffer 4 der zu bildenden  
Steuerkommission, und Ziffer 5 der zu bildenden Schul-  
kommission überwiesen.

Es ist ferner eingegangen:

6. Ein Antrag der Abgg. Bechtold und Gen. wegen  
Vorlage von Gesetzentwürfen, die Verstaatlichung der  
Mobilien-, Hagel- und Viehversicherung betreffend.

Das Haus tritt hierauf in die Tagesordnung ein.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung: Der Abg. Dr.  
Wilckens wird mit 37 von 69 abgegebenen Stimmen zum  
Präsidenten gewählt.

Präsident Dr. Wilckens: Hochgeehrte Herren! Ich  
danke Ihnen von ganzem Herzen für das Vertrauen,

welches Sie mir durch die Wahl zum Präsidenten be-  
stundet haben, und ich kann nur sagen, daß ich mich ehr-  
lich und redlich bemühen werde, daselbe zu rechtfertigen.  
Mein Bestreben wird jederzeit auf prompte, gewissenhafte  
und unparteiische Leitung der Geschäfte gerichtet sein.  
Es wird dieses mein Bestreben aber nur dann Erfolg  
haben, wenn ich auf allen Seiten des hohen Hauses auf  
Ihre gütige Unterstützung und Nachsicht rechnen darf,  
worum ich Sie hiermit dringend gebeten haben möchte.

Im übrigen kann ich nur aufs lebhafteste den Grund  
meiner Berufung zum Präsidium, nämlich die Erkrankung  
unseres seitherigen hochverehrten und hochverdienten  
Präsidenten, meines lieben Freundes Gönner, bedauern  
und dem innigen Wunsche sowie der Hoffnung Ausdruck  
geben, daß er recht bald wieder hergestellt sein und damit  
die vorübergehende Schwierigkeit, welche für die Führung  
der Landtagsgeschäfte entstanden ist, gehoben werde möge.

Weiter möchte ich meine aufrichtigsten Wünsche für die  
baldige Wiedergenesung unseres bewährten ersten Vize-  
präsidenten, des Herrn Lauf, zum Ausdruck bringen,  
(Bravo).

Damit, hochverehrte Herren, übernehme ich nunmehr  
das Präsidium. (Bravo).

Zu Punkt 2a der Tagesordnung erhält zunächst das  
Wort:

Abg. Frühauß: Es ist gestern von verschiedenen  
Seiten ausgesprochen worden, daß in der von dem Herrn  
Minister abgegebenen Erklärung eine Abschwächung seines  
vor zwei Jahren in dieser Frage eingenommenen  
Standpunktes erblickt werden könne. Ich muß aber ge-  
stehen, daß ich eine solche Abschwächung darin nicht haben  
finden können, und bin ganz davon überzeugt, daß wir  
dem Herrn Minister die richtige Wahrung der Interessen  
unseres Vaterlandes ruhig anvertrauen können.

Der etwas verschiedene Ton der Erklärung im Gegen-  
satz zu früher rührt daher, daß wir eine Regierungs-  
erklärung und nicht bloß eine persönliche Meinungs-  
äußerung des Herrn Ministers vor uns haben. Es wäre  
sehr wunderbar, wenn nicht auch die Großh. Regierung  
etwas von der eisigen Kälte beeinflusst worden wäre, die  
allemaal sich verbreitet, wenn der preussische Junkerstaat  
seine Hand in die Verkehrsangelegenheiten des deutschen  
Reiches hineinreicht. Ich persönlich sehe in der Erklärung  
nicht eine Abschwächung, sondern vielmehr eine beabsichtigte  
Zuspitzung jenes von der badischen Regierung von jeher



eingenen Standpunktes. Es freut mich, daß die badische Regierung sich mit unerschütterlicher Beharrlichkeit auf den Rechtsstandpunkt stellt. Nur wenn man dem bestehenden Recht Gewalt antut, kann man auf dem Rheine besondere Schiffsabgaben einführen.

Wer die Entwicklung dieser Frage verfolgt, wird sich nicht wundern: Preußen hat hier lediglich ein Glied in der Kette seiner Verkehrspolitik überhaupt zu vertreten, die darauf hinausgeht, Rhein- und Elbschiffsabgaben um jeden Preis zu erreichen.

Diese Tendenz der preussischen Verkehrspolitik hat sich recht deutlich bei der Behandlung der Kanalvorlage im preussischen Landtag gezeigt. Dieses Parlament, das sich meines Erachtens mit geringem Recht eine Volksvertretung nennt, hat dem für die Interessen des ganzen Reichs höchst wichtigen Problem Gewichte angehängt, die meinen Gesinnungsgenossen im preussischen Landtag die Zustimmung zu dem Gesetzentwurf sehr schwer machten. Jedemfalls sollte in dieser Zustimmung keinesfalls eine Billigung der in der Kanalvorlage mitenthaltenen Schiffsabgaben liegen. Dies möchte ich dem Kollegen Schmidt gegenüber energisch betonen.

In dem Buche von Ulrich, einem Mitarbeiter des preussischen Ministers Thielen, das vor zwei Jahren auf meine Veranlassung für die Kammer in mehreren Exemplaren angeschafft wurde, ist mit schlagender Beweisraft nachgewiesen, daß der Verkehr auf dem Rhein und auf der Elbe nur infolge der Verbilligung und Erleichterung aller dafür bestehenden Grundbedingungen eine so enorme Ausdehnung gewonnen habe, und dabei wird richtig darauf hingewiesen, daß damit die Entwicklung der Güterfrachten und die Rentabilität insbesondere der preussischen Eisenbahnen leider nicht gleichen Schritt gehalten habe. Nun sollte man denken, daß ein Mann von der unzweifelhaft hochbedeutenden Qualifikation wie Ulrich zu dem sehr naheliegenden Schluß käme: So machen wir es eben zur Steigerung der Rentabilität der Eisenbahnen genau wie bei den Flüssen, wir erleichtern und verbilligen den Verkehr! Ulrich aber stellt die Dinge, wie ich annehme auf höheren Befehl, — direkt auf den Kopf und sagt: Man muß den Flußverkehr nach Möglichkeit erschweren, damit er dem stehengebliebenen Eisenbahnverkehr keine Konkurrenz macht. Die praktische Probe auf diese verwerbliche Ansicht hat man dann, wie ich bereits erwähnte, in Berlin bei der Behandlung, ich möchte lieber sagen der Mißhandlung der preussischen Kanalvorlage gemacht.

Ich muß nun gestehen, daß eines mir an den Freunden der Schiffsabgaben imponiert, nämlich die Konsequenz und die strenge Logik, die sie insofern für sich haben, als die Gedanken über Verkehrsentwicklung, auf die sie sich stützen, nichts anderes sind als dieselben Gedanken, die uns überall da begegnen, wo auf dem Gebiet der Verkehrspolitik entschiedene Fortschritte gemacht werden sollen. Jedoch halten auch die Konservativen nicht Stand. Ich habe vor mir das gestrige Blatt der „Frankfurter Zeitung“, wonach gestern in Dresden der Führer der Konservativen in der Zweiten Kammer, Opitz, im Verlauf der Debatte über die Schiffsabgaben erklärt hat, die Konservativen wünschten einmütig, es möchte der Regierung gelingen, das Uebel der Schiffsabgabe rechtzeitig abzuwenden. (Heiterkeit.) In Sachsen da sind die Konservativen nicht bloß mit vier Leuten vertreten, sondern da sind sie in der Mehrheit, und müssen sich als solche mit Rücksicht auf die Wählerchaft schwer hüten, sich an den Lebensinteressen des gesamten Volkes zu veründigen. (Sehr gut.) Auch die Herren Gierich sowohl wie Schmidt haben ihren prinzipiellen Standpunkt einigermaßen eingeschränkt und zwar auf solchen Gebieten, auf

denen sie Sachverständige zu sein scheinen. Insbesondere hat Herr Gierich sehr richtig davon gesprochen, daß die Bedürfnisse der Kleinmüller auf der Eisenbahn zu hoch tarifiert werden. Er vergißt nur den einfachen Rückschluß, daß, so wehe es dem betroffenen Interessenten tut, gerade so weh tut es den Interessenten in andern Dingen. Deshalb stehen wir grundsätzlich auf dem Standpunkt, den Verkehr nicht im einen oder andern Falle, je nachdem jene stark vertretenen Interessenten ihr Bedürfnis nachzuweisen verstehen, zu erleichtern, sondern überhaupt in allen Fällen den Verkehr im Sinne der Erleichterung und Entwicklung entgegenzukommen. Auch Herr Schmidt hat in Bezug auf die Landstraßen seine Gegnerschaft einzuschränken sich bewegen gefunden.

Nun müssen wir uns aber sagen, daß wir es hier nicht mit der konservativen Partei und auch nicht etwa mit widerstrebenden Interessen im bad. Lande zu tun haben, sondern mit ganz anderen, sehr realen Machtfaktoren, repräsentiert durch die Mehrheit der preuß. Duma in Berlin, von der wir allerdings eine billige Berücksichtigung der von uns vertretenen Interessen nicht erwarten dürfen, da sie den freien Verkehr mit höchst mißtrauischen Augen betrachtet und sich freuen würde, wenn es gelänge, an Stelle der freien Verkehrsstraße eine möglichst hohe Verkehrssteuer zu setzen. Dieselbe Mehrheit, die auch im Eisenbahnetat daran festhält, daß Ueberschüsse von 500 und mehr Millionen aus dem Eisenbahnverkehr durch Erhebung von offensichtlich zu hohen Tarifen erzielt werden, dieselbe Mehrheit strebt danach, diesen Zustand nunmehr auch auf die Schifffahrt zu übertragen. Diese Mehrheit ist fest entschlossen, den Verkehr auszusaugen bis zum letzten Pfennig und mit Hilfe der auf diese Weise erzwungenen Mittel sich von der Verpflichtung, die Staatsabgaben auf direktem und indirektem Besteuerungswege aufzubringen, freizumachen. Das ist das Streben, welches die Handlungsweise dieser Herren vorwärts treibt und wenn es nicht gelingt, im deutschen Reiche die nötigen Bundesgenossen zu finden und diesem Streben wenigstens insoweit Widerstand entgegenzusetzen, als wir davon betroffen werden, so werden wir in diese verhängnisvolle Politik hineingetrieben werden.

Wir sind deshalb berechtigt, alles aufzubieten, um dagegen zu kämpfen, daß dieser Zustand nicht auf uns übertragen werde. Deshalb sehe ich nicht in der Erklärung des Herrn Ministers eine Abschwächung gegenüber dem Standpunkt, der in diesem Saale vor zwei Jahren angenommen worden ist, wohl aber in den Erklärungen des Herrn Abg. Neuhaus, der uns auf Zuruf erklärt hat, daß er allerdings die im preussischen Landtag betriebene Politik durchaus begreiflich finde und der, indem er diese preussische Politik indirekt ausdrücklich gebilligt hat, eine Abschwächung der von ihm hier erklärten Ablehnung gegenüber dem Projekt, Schiffsabgaben zu erheben, meines Erachtens in viel wirksamerer Weise zum Ausdruck gebracht hat, als der Herr Minister oder irgend einer der anderen Herren, die zu dieser Frage gesprochen haben. Im preussischen Landtag wird man sich sagen: Solche Gegner müssen wir haben in Süddeutschland. (Sehr richtig!) Ich muß mich nach diesen Erklärungen des Herrn Abg. Neuhaus nur freuen, daß er nicht etwa auch im Reichstag Gelegenheit hat, die badischen Interessen in dieser Frage zu vertreten und ich hoffe, daß seine Freunde aus der Mitte dieses Hauses, die in der Lage sind, unsere Interessen in dieser Frage im Reichstag zu vertreten, diesem seinem Standpunkt nicht zustimmen.

Die Gefahr, die wir in diesem Projekt erblicken, ist für uns in Baden besonders groß, weil wir mit an der exponiertesten Stelle in ganz Deutschland stehen. Wir sind etwa 600 bis 800 Kilometer von der großen Weltstraße



des Meeres entfernt, wir stehen daher bei einer zunehmenden Belastung des Verkehrs auf dem Rhein in einem wesentlich ungünstigeren Verhältnis als die größten Konkurrenten unserer Industrie am Niederrhein. Deshalb sind wir hier berechtigt zu erklären, daß in Preußen auch auf diesen Gesichtspunkt sollte Rücksicht genommen werden, daß man nicht uns, die wir doch auch Mitglied des Deutschen Reiches sind, zu Unrecht belastet.

Mit Recht hat deshalb auch der Herr Abg. Neuhaus in diesem Zusammenhang auf den Aktionsradius hingewiesen und gesagt, daß er unter der Herrschaft dieser geplanten Schiffsabgaben kürzer und kleiner werden müßte. Als Vertreter der Stadt Karlsruhe, die mit Unterstützung des Staates zur Erbauung ihres Hafens viele Millionen aufgewendet hat, muß also auch ich energisch Protest gegen ein derartig verderbliches Projekt zum Ausdruck bringen.

Selbstverständlich sagt man uns heute: nur mäßige Abgaben sind geplant. Allein, wer die preußischen Zunker und ihre „Mäßigkeit“ bei der Erhebung von Abgaben kennt, die aus der Tasche anderer Leute bezahlt werden, der wird auch über ein derartiges Versprechen etwas anderes als Hohn nicht übrig haben. Und wer etwa so naiv sein sollte und sagen würde: „Vieles Freund, du siehst zu schwarz, du hast keine praktische Erfahrung“, den verweise ich auf die unter dem Deckmantel einer statistischen Gebühr eingeschmuggelten Getreidezölle von 50 Pf., von denen, als eine Steigerung auf 3 M. angeregt wurde, Bismarck erklärte, daß selbst der verrückteste Agrarier eine derartige Steigerung nie ins Auge fassen würde. Wir haben aber erlebt, daß sehr geschickte und durchaus nicht verrückte Agrarier über diese Sache weit hinausgegangen sind. So würde es selbstverständlich auch geschehen mit den Schiffsabgaben, man würde schröpfen und schröpfen bis zum Weißbluten, unbekümmert darum, ob der Verkehr zurückginge oder nicht.

Wegen der 17 Pf. pro Tonne allein, die der Abg. Gierich erwähnte, würde Preußen das Opium des Mittelens an der deutschen Reichsverfassung und der Rheinschiffahrtsakte wahrhaftig nicht auf sich laden, nicht den Bayern die solch große Opfer mit sich bringenden Versprechungen gemacht haben: es weiß vielmehr sehr genau, daß nachher erst die Hauptsache kommt. Ich bin der Überzeugung, daß wir in Baden, wenn die Einführung von Rheinschiffsabgaben in nennenswerter Höhe gelänge, schließlich gezwungen wären, zum Refaktiensystem überzugehen und aus der Staatskasse die Interessenten direkt zu entschädigen, wollten wir nicht Gefahr laufen, unsere Industrie wieder einschrumpfen und schließlich verschwinden zu sehen zu Gunsten der niederdeutschen Konkurrenz. Das ist keine übertriebene Befürchtung. Ich verweise Sie darauf, daß bis 1837 der Zustand eines solchen Refaktiensystems am Rhein tatsächlich schon einmal bestanden hat. In ihrer Notlage gegenüber dem preußischen Otkroi am Unterhein sahen sich die Oberheinfürstentümer ohne Ausnahme, einschließlich Badens, gezwungen, bares Geld aus ihrer Staatskasse herauszuzahlen, um ihre Schifffahrt schadlos zu halten gegenüber der schweren Schädigung, der sie am Unterhein durch das Rheinkotkroi ausgesetzt gewesen sind. Man kann also hier sagen: alles schon dagewesen und erprobt, aber zu leicht besunden und verworfen!

Und ich frage Sie, wie ständen wir da, wenn wir die mit den allgrößten Opfern erkaufte Befreiung des Schiffsverkehrs von Abgaben wieder aufheben lassen würden? Deshalb freuen wir uns, daß der Herr Minister in seiner Erklärung offen zum Ausdruck gebracht hat, daß wir hier

auf dem Standpunkt stehen bleiben wollen, nicht preußische und nicht badische, sondern Reichspolitik zu treiben. Reichspolitik muß das besonders deshalb auch sein, weil auch auswärtige Politik, insbesondere zu Holland in Frage kommt. Wir verlangen, daß diese Angelegenheit als Reichsangelegenheit behandelt und demgemäß von Organen des Reiches auch unsere Interessen mitberücksichtigt werden, gerade so gut wie die preußischen Interessen.

In diesem Sinne glaube ich deshalb, daß ich das Recht habe, dem Herrn Minister im Gegensatz zu dem leisen Tadel, der gestern gegen seine Erklärung erhoben worden ist, meine Zustimmung zu seiner Erklärung auszusprechen; und meine Freude würde nicht getrübt werden, wenn der Herr Minister Gelegenheit nehmen wollte, bei dieser verschiedenen Auffassung seiner Erklärung auszusprechen, daß ich den Sinn derselben richtig verstanden habe. (Bravo bei den Liberalen.)

Abg. Mayer: Der durch die Einführung von Schiffsabgaben entstehende Nachteil trifft nicht nur einen engen Kreis, sondern er trifft die Allgemeinheit. Ich gebe ja zu, daß Handel und Industrie vielleicht in erster Linie einen gewissen Vorteil von der bestehenden Abgabefreiheit auf den natürlichen Wasserstraßen haben und einen Nachteil empfinden würden, wenn diese Freiheit aufgehoben würde. Aber ich glaube, daß der Staat eine seiner vornehmsten Pflichten erfüllt, wenn er solche Einrichtungen schafft, die der Industrie und dem Handel zu einem gewissen Vorteil gereichen. Denn damit gewährt er der Industrie die Möglichkeit der Beschäftigung von bis dahin brach liegenden Arbeitskräften, er gewährt die Möglichkeit, solche Arbeitskräfte zu einer selbständigen Existenz, und damit zur Steuerfähigkeit für die Allgemeinheit heranzuziehen.

Die Industrie ist darauf angewiesen, ihre Produktionskosten auf das niedrigste Maß zu beschränken. Ein wesentlicher Teil der Produktionskosten liegt aber in der Fracht, die den Artikel, der zur Verarbeitung gelangen soll, belastet. Wenn nun durch Verbesserung der natürlichen Wasserströme diese Möglichkeit der Verbilligung der Fracht geschaffen wird, so wird damit der Industrie zunächst, aber zu gleicher Zeit auch der Allgemeinheit ein Vorteil gewährt. Denn von den aufgewandten Mitteln ist in erster Reihe der große Betrag, der durch die bessere Benutzung der Rheinufer für die anliegenden Ländereien erwächst, in Abzug zu bringen. Ich sehe also keinen Weg, die Kosten teilen zu können.

Der Herr Abg. Neuhaus hat schon gestern ausgeführt, daß mit einer Verteuerung der Rheinschifffahrt der Aktionsradius unserer badischen Handelsplätze zugunsten der französischen und italienischen Häfen verkürzt würde. Die dann nicht mehr benutzte badische Staatsbahn hätte also einen bedeutenden Ausfall an Frachten und an Verkehrsüberschüssen, wodurch die Renten der badischen Staatsbahn wesentlich herabgesetzt würden. Besonders würde die Erhebung der Abgaben nach Tonnenkilometer gerade die badischen Häfen, die viele Hunderte von Kilometern von der See entfernt liegen, ganz besonders schädigen, während es in den niederrheinischen Häfen weniger empfunden würde. Es wird selbst von Befürwortern der Abgaben zugegeben, daß zweifellos eine Verringerung der Frachtmengen, die die Rheinschifffahrt der Bahn zuführt, eintreten wird. Ich kann mich auf Grund meiner Ausführungen dem Wunsche, der von allen Seiten zum Ausdruck gekommen ist, nur anschließen, daß die Groß-Regierung auf dem Standpunkt, den sie eingenommen hat, beharren möge, damit die drohende Gefahr von unserem Vaterlande ferngehalten wird.



Abg. Lehmann: Die Erklärung der Regierung läßt im allgemeinen nichts zu wünschen übrig. Auch die Kammer nimmt denselben Standpunkt wie vor zwei Jahren ein, nur mit dem Unterschied, daß die Konservativen, die wieder in den Landtag eingezogen sind, einen entgegengesetzten Standpunkt gestern zum Ausdruck gebracht haben.

Auf die Rechtsfrage will ich nicht weiter eingehen, — diese wird ja der nächste Redner als Jurist eingehend behandeln — sondern nur darauf hinweisen, daß nicht nur durch eine geänderte Reichsverfassung Abgaben eingeführt werden können, sondern, daß hierzu auch die Zustimmung Hollands für die Rheinschiffahrt und für die Elbe die Oesterreichs erforderlich wäre, daß wir also nicht einseitig durch Reichsgesetz solche Abgaben einzuführen vermöchten.

Die Frage der Einführung der Schiffsabgaben ist heute ziemlich aktuell geworden; Preußen hat nicht nachgelassen und es sieht zu befürchten, daß auch die anderen Regierungen sich nicht scharf ablehnend verhalten werden. Wir haben es bereits gesehen, daß Bayern mit seinem großen Einfluß im Bundesrat umgefallen ist, und wenn dann im Landtag bei uns in Baden, die wir zweifellos am meisten damit getroffen werden würden, Stimmen sich für die Einführung der Schiffsabgaben erheben, so bedeutet das eine Stärkung der Freunde dieser Abgaben in Preußen, in Norddeutschland überhaupt.

Man hat gestern darauf verwiesen, daß ja auch für die natürlichen Wasserstraßen Aufwendungen gemacht würden und daß es daher gerecht sei, wie bei den künstlichen Wasserstraßen auch hierfür Abgaben zu erheben. Auf den ersten Blick scheint dieses Argument durchschlagend. Aber beim näheren Zusehen findet man doch, daß zwischen einer natürlichen und einer künstlichen Wasserstraße ein ganz bedeutender Unterschied besteht. Die natürliche Wasserstraße ist vorhanden, und die Regulierung geschieht nicht ausschließlich zu dem Zwecke der Schiffahrt, sondern sie ist auch aus anderen Gründen notwendig. Es liegt nämlich im allgemeinen Interesse, den Flüssen ein gewisses Bett zu geben, sie zu hindern, daß durch sie Ueberflemmungen verursacht werden usw. Alle diese ungeheuren Summen, die zur Regulierung der Flüsse aufgewandt werden, können also nicht allein der Schiffahrt zur Last gelegt werden (Sehr richtig!)

Und dann die künstlichen Wasserstraßen! Hier muß der Grund und Boden erworben werden. Dieser wird der allgemeinen Benutzung entzogen, genau so, als wenn man eine Eisenbahn baut. Er muß sich verzinsen, und wenn da Abgaben erhoben werden, so ist es genau das gleiche, als wenn man sich auf den Standpunkt stellt, daß die Eisenbahnfrachtsätze so gehalten werden müssen, daß die Eisenbahnen sich selber rentieren. Es kommt hinzu, daß der Bau von Kanälen durch das Land hindurch mit erheblicheren Unkosten verknüpft ist als der Bau von Eisenbahnen, weil ja durch Kanäle keine Steigungen überwunden werden können, weil Erhöhungen durchstochen und Talsenkungen aufgeführt werden müssen.

Und wenn die Frage aufgeworfen wird: gibt es denn überhaupt noch in dem Sinne natürliche Wasserläufe, wie es der Gesetzgeber gemeint hat, dann glaube ich, daß man dem Gesetze Zwang antun muß, um zu sagen: der Rhein ist kein natürlicher Wasserlauf mehr. Wenn man sich weiter auf den Standpunkt stellt, daß mit den Aufwendungen, die da gemacht werden im Interesse der Schiffahrt, die Schiffahrt belastet werden muß, ja, dann kommen wir auf den alten Standpunkt zurück, daß dann auch differenzierte Abgaben erhoben werden müssen, daß man dann nicht die Bewohner des Niederrheins zu den Kosten heranziehen kann, die wir etwa aufwenden auf dem Oberrhein, und umgekehrt. Dann kommen wir da-

rauf zurück, daß jeder Bundesstaat am Rhein die Berechtigung hat, besondere Abgaben zu erheben. Ich sehe auch gar keinen Grund, weshalb man nicht genau mit denselben Argumenten das abgeschaffte Schauffeegeld wiederum einführen soll. (Abg. Fröhlich: Sehr richtig!) Der Einwurf des Herrn Abg. Schmidt, der Unterschied zwischen Land- und Wasserstraßen bestehe darin, daß jeder Mann die Landstraßen benutzen könne, aber nicht das Recht habe, nun auch die Wasserstraße zu benutzen, ist nicht richtig. Jedermann muß zur Schiffahrt zugelassen werden. Ich glaube, darüber sind wir jetzt im Zeitalter des Verkehrs doch hinaus, daß jemals der Versuch gemacht würde, von neuem Schauffeegelder zu erheben, und wir können den Versuch, Schiffsabgaben zu erheben, mit denselben Argumenten zurückweisen.

Gestatten Sie noch eins: Der Abg. Gerich hat in der Einleitung seiner Rede sein Eintreten für die Schiffsabgaben nicht als seine persönliche Meinung hingestellt; er scheint aber im Laufe seiner Rede sich selber befehrt zu haben, und er war am Schlusse selber persönlich auch für die Schiffsabgaben.

Ich muß gestehen, vom Standpunkt der konservativen Partei war das gar nicht so unrecht. Denn im Grunde genommen läuft das agrarische Eintreten für die Erhebung von Schiffsabgaben auf eine Verteuerung des Getreides hinaus. Bei der preussischen Regierung und bei der Reichsregierung, soweit sie für diese Frage sich erwärmt, ist wohl mehr der finanzpolitische Gesichtspunkt ausschlaggebend; von einer Regierung, die die Fahrartensteuer vorschlägt, kann man natürlich auch erwarten, daß sie für Schiffsabgaben ist — denn die Schiffsabgaben sind noch lange nicht so ungeheuerlich, wie die vorgeschlagene Fahrartensteuer. (Sehr richtig!)

Ich glaube, daß der Abg. Neuhaus mit seiner Auffassung von der Zentrumsparthei wird abgeschüttelt werden. (Zurufe: Oho!) Wenn sie das tut, würde sie unrecht tun. (Sehr richtig!) Das ist Zentrumspolitik. Genau wie die Zentrumsparthei in Württemberg im Gegensatz zu der in Baden gegen eine Wahlreform ist, genau so gut können auch preussische Abg. für die Schiffsabgaben eintreten und badische dagegen sein. Das ist Zentrumspolitik, das ist agrarische Politik und gegen sie ist mit prinzipiellen Gründen nicht anzukämpfen.

Auch nicht gegen die preuß. Regierung, wenn man die Veröffentlichungen derselben, u. a. das Buch des preussischen Geh. Rats Ulrich, auf das der Abg. Fröhlich bereits Bezug genommen hat, betrachtet. Dieser hat im preuß. Abgeordnetenhaus, als die Staffeltarife angegriffen wurden, die Beschwerden der süddeutschen Landwirte damit verwiesen: „Nicht wir mit unserem Staffeltarif machen euch die Konkurrenz, sondern das billige Getreide kommt den Rhein herauf“. Bei den Staffeltarifen handelt es sich bekanntlich darum, das Getreide der ostpreussischen Junker zu billigen Frachtsätzen nach Westdeutschland zu befördern.

Weiter sagt er in seinem Buche: „Mit Recht hielt deshalb Herr Minister Thielen in seiner großen Rede über die Staffeltarife deren Gegnern in West- und Mitteldeutschland vor, daß sie sich in einem Widerspruch befänden, wenn sie die Staffeltarife verwerfen, aber für den Mittellandkanal und andere künstliche Wasserstraßen agitieren. Der Herr Minister sagte: „Und, meine Herren, was die Wasserwege betrifft — gerade diejenigen Herren, die von jeher und auch heute noch gegen die Staffeltarife ankämpfen, sind es, die in erster Linie als Kanalkisten zu bezeichnen sind (Heiterkeit), die für den Dortmund-Emskanal, den Mittelland-, den Weser-, den Rhein-Dortmundkanal, die Fortsetzung des neuen Kanals, die



Bertiefung aller Ströme auf das Lebhafteste eintreten. Meine Herren! Haben Sie sich einmal vorgestellt, welches denn die Wirkungen sein möchten, wenn diese Wasserstraßen in Betrieb sein werden? (Sehr gut.) Wir transportieren mit den Staffeltarifen immer noch mehrfach teurer, wie das die Wasserstraße tut — dann können Sie sich überhaupt nicht mehr wehren gegen das inländische und gegen das ausländische Getreide; dann kommt es zu ganz anderen Preisen noch in das Land hinein, als es mit unsern dagegen immerhin noch sehr unschuldigen Staffeltarifen der Fall ist.“

Ich will darauf verzichten irgend welche Zahlen zu geben, nur ein paar möchte ich mir noch erlauben anzuführen. Deutschland führte im Jahre 1902 23 Millionen Doppelzentner Weizen ein, davon wurden 13 Millionen Doppelzentner auf dem Rhein eingeführt. Wenn man auf agrarischem Standpunkt steht, so ist es erklärlich, daß man durch Erhebung von Abgaben die Einführung von Getreide erschweren möchte.

Noch eins: ich möchte nicht aggressiv werden, weil es bei dieser Frage nicht notwendig ist. Nur das eine möchte ich noch sagen: ich hege Zweifel daran, daß die Zentrumspartei auf diesem einmütig ablehnenden Standpunkt in dieser Frage stehen würde, wenn sie in in ihrer Mitte an Stelle von 11 Juristen 11 Landwirte haben würde. Ich glaube, daß sie dann auch wahrscheinlich der Einführung von Schiffsabgaben etwas freundlicher gegenüber stehen dürfte. Wir wenden uns gegen die Schiffsabgabe, weil sie den Verkehr verteuert, weil unsere Industrie erheblich geschädigt und damit die Arbeiterbevölkerung getroffen wird.

Wir werden aus dem Dilemma nicht herauskommen, so lange wir uns nicht entschließen, unsere Staatsmittel auf dem Wege aufzubringen, der allein gerecht ist, auf dem Wege der direkten Besteuerung mit hoher Progression. Dann würden alle die großen Vermögen, die etwa angesammelt werden durch Handel, meinetwegen durch Handel auf dem Rhein, wirkungsvoll getroffen, ohne daß wir den Nachteil der Verkehrshemmnisse mit in Kauf zu nehmen bräuchten. (Bravo bei den Sozialdemokraten.)

Abg. Rehner: Ich werde Ihnen nicht die langen juristischen Ausführungen machen, die der Herr Vorredner von mir erwartet hat. Ich habe mich lediglich deshalb zum Wort gemeldet, um einen Punkt noch etwas mehr zu betonen, als es in der bisherigen Debatte der Fall gewesen ist. Ich stehe auch auf dem Standpunkt, auf dem Fall alle Redner des Hauses standen, daß die Abgabefreiheit auf den schiffbaren Flüssen Deutschlands, insbesondere auch auf dem Rhein, bestehen bleiben muß, so wie sie durch Art. 54 der Reichsverfassung und durch die entsprechende Bestimmung der Rheinschiffahrtsakte statuiert ist. Es kann zwar, glaube ich, kein Zweifel darüber sein, daß die süddeutsche Landwirtschaft bis zu einem gewissen Grad ein entgegensetztes Interesse hat. Aber ich glaube, auch wenn man ein sehr guter Agrarier ist — und ich bilde mir ein, daß ich die Interessen der Landwirtschaft immer nach Möglichkeit vertreten habe — muß man sich doch überzeugen, daß in dieser Frage nicht die agrarischen Interessen allein maßgebend sein dürfen, sondern daß vielmehr die Interessen des Handels und der Industrie in einem Lande, das so weit oben an einem schiffbaren Fluß liegt, ausschlaggebend sein müssen. Und deshalb stehe ich, wie gesagt, durchaus auf dem Standpunkt, daß die Abgabefreiheit der Rheinschiffahrt und überhaupt der Flußschiffahrt in Deutschland, aufrecht erhalten werden muß in dem Sinne, wie sie in den genannten Gesetzen statuiert und bisher verstanden und geübt worden ist.

Aber auf einen Punkt, wie gesagt, möchte ich noch mehr hinweisen. In der Rheinschiffahrtsakte und in der deutschen Reichsverfassung ist eine Bestimmung enthalten, die zuläßt, daß besondere Abgaben, nicht etwa Kilometergelder für den ganzen Flußlauf, erhoben werden für besondere Veranstaltungen, die getroffen werden zum Zwecke der Erleichterung der Schiffahrt auf den Flüssen.

Nun sind wir ja im Begriffe, eine derartige besondere Veranstaltung zu machen, die den Zweck hat, die Schiffahrt auf dem Rhein zu erleichtern, es ist die Rheinregulierung von Sobernheim bis nach Straßburg. Nach dem, was anläßlich der Beratung in diesem Hause technisch über diesen Gegenstand bekannt geworden ist, bin ich der Meinung, daß es sich hier in der Tat um eine solche außergewöhnliche Veranstaltung handelt, für die eventuell, wenn es einmal so weit ist, besondere Abgaben eingeführt werden könnten, natürlich nur für die Strecken, auf denen diese besonderen Einrichtungen getroffen worden sind, nicht Kilometergelder für den ganzen Rhein. Daß es sich hier um besondere Veranstaltungen handelt und nicht um eine reguläre Instandhaltung des Schiffahrtsweges, das ergibt sich, glaube ich, schon daraus, daß es vieljähriger Verhandlungen bedurfte, bevor die angrenzenden Uferstaaten sich darauf verständigt haben, daß diese Veranstaltung gemacht werden soll.

Die projektierte Regulierung ist auch nach ihrer technischen Natur derart, daß man von einer besonderen Anlage wohl reden kann und muß. Denn diese Rheinregulierung von Sobernheim bis Straßburg besteht darin, daß eine vollständig neue Fahrtrinne hergestellt werden soll durch Ausbaggerung, durch Anwendung von Maschinen, durch Pflasterung u. dgl., woraus meines Erachtens hervorgeht, daß es sich dabei nicht handelt um eine gewöhnliche Instandhaltung des Schiffahrtsweges im Sinne der Rheinschiffahrtsakte und im Sinne der Reichsverfassung. Ich glaube, eine derartige Einrichtung, wie sie hier in Frage steht, läßt sich sehr gut vergleichen mit der Anbringung einer Schleuse in einem Schiffahrtsweg, mittels welcher zu Zeiten, wo der Wasserstand eine reguläre Befahrung nicht zuläßt, die Schiffahrt doch noch ausgenutzt werden kann. Es läßt sich eine derartige Einrichtung, wie sie hier am Oberrhein vorgeesehen ist, auch etwa vergleichen mit der Anbringung eines Umgehungskanales, der gemacht wird, um eine schwierige Stelle im eigentlichen natürlichen Fahrwasser zu umgehen. Also, ich bin der Meinung, daß das heute schon betont werden soll, daß wir uns seinerzeit, wenn einmal diese Herstellungen wirklich gemacht sind und sie der Schiffahrt zu Nutzen kommen, mit dieser Frage zu befassen haben werden. Ich glaube, die Frage sollte auch deswegen nicht übergegangen werden, weil hinter dem Projekt Sobernheim-Straßburg in vielleicht nicht allzu ferne Zeit ein zweites Projekt, nämlich das Projekt der Verlängerung der Fahrstraße des Rheins von Straßburg bis Basel, steht, und ich glaube, man spricht auch nicht von Phantasterei, sondern von Dingen, die im wirklichen Bereich der effektiven Möglichkeit liegen, wenn man davon redet, daß vielleicht nach der Strecke Straßburg-Basel eines schönen Tages auch die Verlängerung der Wasserstraße von Basel nach Konstanz kommen wird, und ich glaube, es werden diese großen Projekte seinerzeit gewiß nicht ausgeführt werden, wenn wir uns nicht dazu entschließen, von denjenigen Unternehmungen, die ein besonderes Interesse an dem Ausbau dieser Wasserstraßen haben, auch gewisse Beiträge zu fordern. Ich glaube, das ist auch aus dem Grunde durchaus berechtigt, weil, je weiter hinaus die Fahrstraße des Rheines ausgedehnt wird, umso mehr das wirtschaftliche Interesse des Landes



selbst zurücktritt, und lediglich Handelsinteressen und Verkehrsinteressen in den Vordergrund treten. Wenn wir nach Mannheim oder nach Straßburg Waren verschicken, so kommt in hervorragendem Maße dies dem Lande zugut, da die Waren vorwiegend für das Inland bestimmt sind. Wenn wir aber die Fahrstraße verlängern, etwa bis nach Basel oder noch weiter hinauf, so wird dann der Verkehr, der auf dieser weiterfortgesetzten Straße des Rheins bewältigt wird, vorwiegend sich nach dem Ausland bewegen, vor allem nach der Schweiz, und man kann dann nicht mehr sagen, daß die inländischen wirtschaftlichen Interessen es sind, die es bedingen, daß man keine Abgaben von der Schifffahrt erhebt. Es ist aber auch aus dem Grunde gerechtfertigt, wenn einmal diese weiteren Verlängerungen der Wasserstraße kommen, Abgaben von den betreffenden Interessenten zu erheben, weil nicht vergessen werden darf, daß die Landwirtschaft die Kosten, die durch die Korrektur des Rheines verursacht worden sind, bis auf den letzten Pfennig hat bezahlen müssen. Von 1818 bis 1902 sind von allen anliegenden Uferstaaten Rheinbeiträge erhoben worden (Zuruf vom Regierungsjahr: Ein Fünftel!), um die Kosten aufzubringen, die zur Regulierung des Rheines vorwiegend aus landwirtschaftlichen Gründen notwendig waren. Deswegen glaube ich, können sich auch Verkehr, Handel und Industrie nicht beschweren, wenn sie in der Zeit, da einmal diese große Ausgaben aufgewendet worden sind, auch zu einer gewissen Zahlung herangezogen werden.

Mehr will ich nicht ausführen. Nur ein Argument möchte ich noch widerlegen, das vorgebracht wurde, nämlich den Vergleich, bei dem gesagt worden ist, wenn man Schifffahrtsabgaben erheben wolle, müsse man auch auf das Chaußeegeld zurückkommen. Das ist, glaube ich, ein vollständig hinkender Vergleich. Chaußeen sind Verkehrssubstrate, die über das ganze Land gleichmäßig ausgedehnt sind und die von allen Seiten mehr oder weniger benützt werden. Bei den großen Wasserstraßen handelt es sich dagegen um ganz wenige, an den Fingern aufzuzählende Verkehrsstraßen, die nicht für den allgemeinen Verkehr sind, sondern nur von demjenigen gebraucht werden können, der mit ganz bestimmten, kostspieligen Verkehrsvehikeln ausgestattet ist, und da eben diese verhältnismäßig wenigen Leute eine sehr starke Macht über den Verkehr und dessen Preisbildung haben, deshalb glaube ich, ist dieses Argument jedenfalls nicht zu brauchen. Aber für mich ist es auch sonst bedeutungslos, denn ich stehe ja, und damit will ich schließen, auf dem Standpunkt, daß die Abgabefreiheit erhalten werden muß, so wie sie bisher bestanden hat, und daß wir uns nur das Recht vorbehalten sollen, wenn derartige Veränderungen einer Wasserstraße gemacht werden, wie sie hier jetzt in Aussicht stehen, zu überlegen, ob wir nicht dafür besondere Abgaben im Sinne des Artikels 54 der Reichsverfassung erheben wollen.

**Minister des Innern Dr. Schenk:** Bei der Gelegenheit, die den Gegenstand der Interpellation der Abgg. Wittum und Genossen bildet, handelt es sich um zwei Fragen: einerseits um eine Rechtsfrage und andererseits um eine Interessenfrage.

Was die Rechtsfrage anbetrifft, so herrscht sowohl in der Theorie, bei den Rechtslehrern, als auch bei meisten Männern, die sich in der Praxis aus Anlaß ihrer Amtstätigkeit mit der Sache zu beschäftigen hatten, eine fast allgemeine Uebereinstimmung darüber, daß ohne eine Abänderung oder doch eine authentische Auslegung der für diese Materie maßgebenden Rechtsnormen in Artikel 54 der Reichsverfassung und im Artikel 3 der Rheinschifffahrtsakte Schifffahrtsabgaben nicht eingeführt werden können.

Wenn bei diesem Anlaß etwas da und dort eine gewisse Erbitterung herbeigeführt hat, von der ich übrigens, wie ich mit Genugtuung hervorheben kann, trotz des beteiligten großen inländischen Interesses bei diesen zweitägigen Verhandlungen nichts habe bemerken können, so lag es daran, daß von der einen und anderen Seite versucht worden ist, auf die Sprungtange einer hoch entwickelten Auslegungskunst gestützt, über diese rechtlichen Hindernisse sozusagen im Administrativwege hinweg zu kommen. (Sehr richtig!) Dagegen empfiehlt es sich gewiß, darauf hinzuweisen, daß bei der überaus großen Mehrzahl objektiv und besonnen denkender Männer der Theorie und Praxis die Anschauung besteht: Es kann zur Einführung von Schifffahrtsabgaben nach Maßgabe der geltenden Rechtsnormen nur in der Weise geschritten werden, daß zuvor die entgegenstehenden rechtlichen Hindernisse, wie sie durch die Reichsverfassung und die Rheinschifffahrtsakte begründet sind, auf dem geordneten Wege des rechtlichen Vorgehens, also entweder durch authentische Auslegung oder durch Abänderung der geltenden Bestimmungen beseitigt werden.

Eine zweite Frage ist die Interessenfrage. Es handelt sich darum, ob es vom Standpunkt der Interessen der Allgemeinheit der beteiligten Staaten oder einzelner dieser Staaten aus zweckmäßig ist, Schifffahrtsabgaben einzuführen, und vor allem steht in Frage, welchen Standpunkt zu dieser Angelegenheit die Großh. badische Regierung zweckmäßigerweise einnehmen soll. In dieser Beziehung liegen, wie ich bereits in der Erklärung der Großh. Regierung hervorgehoben habe, die Materialien zurzeit überhaupt gar nicht vor, auf Grund deren eine endgültige Entschliebung über diese Interessenfrage getroffen werden könnte. Es ergibt sich zwar aus dem § 19 des preussischen Gesetzes vom 1. April 1905 mit entschiedener Klarheit, daß die preussische Regierung die Verpflichtung übernommen hat, Schifffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen, die reguliert worden sind, einzuführen. Und es soll diese Einführung spätestens zu dem Zeitpunkt geschehen, in dem das neue preussische Kanalsystem ganz oder wenigstens zu einem Teile in Betrieb gesetzt wird. Man weiß aber zurzeit noch nicht, unter welchen näheren Voraussetzungen und unter welchen Modalitäten im einzelnen die preussische Regierung beabsichtigt, diese Schifffahrtsabgaben im allgemeinen und namentlich auf dem Rhein einzuführen. Vor allem ist durch amtliche Erklärungen der Königl. Preussischen Regierung noch nicht festgestellt, welche Höhe im Durchschnitt die Schifffahrtsabgaben erreichen sollen. Es ist zwar da und dort, auch in mehr oder weniger amtlicher Weise, kundgegeben worden, daß die Schifffahrtsabgaben durchschnittlich auf das Tonnenkilometer 0,04 Pfennig betragen werden, ein Satz, der, als er bekannt geworden ist, im allgemeinen als ein nicht zu hoher und nicht gerade drückender angesehen wurde. Ob hier gerade dieser Durchschnittssatz oder ein anderer kommen soll, ist nicht bekannt, und es wäre ja auch, wenn gegebenenfalls mit einem kleinen Durchschnittssatz angefangen würde, an sich nicht ausgeschlossen, daß dieses System mit der Zeit ausgestaltet werden und daß dann auch bedeutend höhere Sätze kommen könnten, als es von Anfang an beabsichtigt war. Ferner ist zur Zeit auch noch nicht bekannt, ob und in welcher Weise die Schifffahrtsabgaben nach Wertklassen der beförderten Güter abgestuft werden sollen, je nachdem es wertvollere oder Massengüter sind. Ebenso besteht darüber noch keine Sicherheit, für welche Aufwendungen, der Zeit und der Art nach, die Schifffahrtsabgaben erhoben werden sollen. Sicher ist nur, daß nach dem preussischen Gesetz Schifffahrtsabgaben nur für solche Aufwendungen erhoben werden sollen, welche für die Schifffahrt gemacht werden; es wäre danach vollständig aus-



geschlossen — was gelegentlich befürchtet wurde —, daß zur Deckung von Aufwendungen, die zum Schutze gegen Hochwasser und Ueberschwemmungen bestimmt gewesen sind, die Einnahme aus den Schiffsabgaben verwendet oder mit Rücksicht hierauf deren Höhe gesteigert werden könnte. Namentlich im Großherzogtum Baden ist, wie bereits mit Recht hervorgehoben worden ist, die Rheinkorrektur (zum Unterschiede von der jetzt bevorstehenden Rheinregulierung), jenes große Werk, das seit den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts mit außerordentlich hohem Aufwand durchgeführt wurde, im wesentlichen nicht im Interesse der Schifffahrt, sondern in dem der Landeskultur unternommen worden. Es ist daher ausgeschlossen, daß man dazu gelangen könnte, den Aufwand für diese oberrheinische Korrektur ganz oder auch nur zu einem erheblichen Teil im Wege der Schiffsabgaben wieder beizubringen.

Ich muß übrigens bei diesem Anlaß in bezug auf das, was der Herr Abg. Behner vorhin bemerkt hat, doch eine kleine Berichtigung eintreten lassen. Wenn ich ihn recht verstanden habe, hat er gesagt, daß die Aufwendungen für die Rheinkorrektur bis auf den letzten Pfennig von den an dieser Kultur Aufgabe beteiligten landwirtschaftlichen Besitzern durch Beiträge wieder gedeckt worden seien. Das ist nicht richtig. Es hat, seitdem die Flußbauarbeiten im Anfang des vorigen Jahrhunderts abgeschlossen worden sind, zwar eine besondere Flußbausteuer für die am Rhein liegenden Beteiligten bestanden. Durch diese Steuer wurde aber nur ein Teil, und zwar der kleinere, vielleicht ein Viertel oder ein Fünftel des für die Rheinkorrektur gemachten Gesamtaufwandes wieder beigebracht. Alles übrige, der weitaus größte Teil wurde von der Allgemeinheit aus der allgemeinen Staatskasse gedeckt; und auch die Flußbausteuer war keineswegs auf die Landwirtschaft allein gelegt, sondern auf alle direkten Steuerkapitalien, die Haussteuer, die Grundsteuer und die Gewerbesteuer. Auch später, als im Jahr 1876 die besondere Flußbausteuer als Zuschuß zu den Kosten der Rheinkorrektur und der Korrektur der übrigen Flüsse aufgehoben und durch eine andere Form der Beitragsleistung ersetzt worden ist, hat man durchaus nicht diese Beiträge zu den Korrektorkosten lediglich der bäuerlichen Bevölkerung aufgebürdet, geschweige denn daß diese von da an bis auf den letzten Pfennig die Aufwendungen für die Korrektur zu decken gehabt hätte, sondern es wurde durch das Gesetz von 1876 ein Fünftel des Korrekturaufwandes den im Ueberschwemmungsgebiet liegenden Gemeinden auferlegt, die dann den Aufwand nicht nur von der bäuerlichen Bevölkerung, sondern von allen, die Gemeindesteuer zu zahlen hatten, zurückerhoben.

Was nun weiter die bei Einführung von Schiffsabgaben in Betracht kommenden Modalitäten angeht, so käme dabei insbesondere zu erwägen, was ja heute schon von einem Redner berührt wurde, ob jeder einzelne Staat, wie das in der Zeit der vollen Souveränität der Rhein-Uferstaaten geschehen ist, für sich auf seiner Strecke Schiffsabgaben erheben, die dazu dienen ihm das, was er auf seiner Strecke speziell für die Interessen der Schifffahrt an Bauten und dergleichen aufwendete, zu ersetzen, oder ob für den ganzen deutschen Rhein, was wohl dem jetzigen Zustand der Gemeinsamkeit der deutschen Interessen mehr entsprechen würde, eine Finanzgemeinschaft der deutschen Uferstaaten gegründet und die Schiffsabgaben einheitlich erhoben werden sollen, sodas sie in eine Gemeinschaftskasse hineinfließen.

Und ferner fragt es sich dann, wie denn bei Verteilung der Einnahmen dieser Gemeinschaftskasse zu verfahren wäre. Soll da lediglich die Länge der Flußstraßen in Betracht kommen oder der tatsächliche Aufwand, den

die einzelnen Staaten innerhalb einer gewissen Zeit haben? Und endlich ist auch noch ganz unklar, welches Verfahren einzuschlagen wäre, bei der Erhebung, bei der Berechnung, bei der Kontrolle von derartigen Schiffsabgaben; auch das ist eine Frage von gar nicht geringer Bedeutung, denn dasjenige, was z. B. die früheren Schiffsabgaben-Landstraßen-Abgaben so unbeliebt gemacht hat, war zum Teil gerade die Erhebung, die großen Hemmnisse, die dadurch entstanden sind. Und es würde sich so namentlich auch fragen, ob nicht schon durch die Art der Erhebung und durch die Kontrolle, die dabei nötig ist, vielleicht eine Hemmung der Schifffahrt bedingt wäre, die ein weiteres triftiges Argument gegen die ganze Maßregel bilden würde.

Nach allen diesen Richtungen ist noch gar nichts klar, und so lange man noch nicht in dieser Beziehung Entschlüsse und Vorschläge derjenigen Regierung kennt, die diese Frage aufgeworfen und es übernommen hat, die Einführung von Schiffsabgaben zu bewirken, so lange kann natürlich eine andere Regierung eine endgültige Entschlüsse darüber, ob überhaupt, von ihrem Gesichtspunkt und vom Gesichtspunkt der Allgemeinheit aus, die Einführung der Schiffsabgaben angezeigt oder wünschenswert erscheint oder zu verwerfen ist, noch nicht treffen. Darum ist auch jetzt die Stellung der Großh. Regierung, wie das auch schon von einem der Herren Abgeordneten betont ist, immerhin eine wesentlich andere, als zu dem Zeitpunkt, wo vor etwa zwei Jahren die erste Interpellation eingebracht worden ist. Damals war die Frage der Schiffsabgaben im wesentlichen eine literarische, sie ist damals lediglich in der Presse, in den Vereinigungen der Beteiligten erörtert worden; es war noch keine deutliche Regierung in amtlicher Weise hervorgetreten mit der Absicht, Schiffsabgaben einzuführen. Damals konnte sich daher die Großh. Regierung darauf beschränken, zu sagen, es stehen der Einführung der Schiffsabgaben sowohl vom rechtlichen als vom Gesichtspunkt der Zweckmäßigkeit aus sehr erhebliche Bedenken entgegen. Anders ist es jetzt; jetzt tritt die größte deutsche Regierung, die preussische, hervor und sagt zunächst mittels des erwähnten Gesetzes: Wir wollen Schiffsabgaben einführen. Bei dieser neuen Sachlage entspricht es der Stellung, die die badische Regierung gegenüber der größten der deutschen Bundesregierungen einnimmt, daß gesagt wird: Wir wollen zunächst einmal abwarten, die Vorschläge, die von preussischer Seite kommen werden, eingehend prüfen, und uns erst nach vorgenommener eingehender Prüfung über die Sache endgültig äußern. Wir können in diesem Augenblicke bloß sagen, wir haben entschieden Bedenken, aber wir können nicht etwa von vornherein sagen: wir lehnen jede Verhandlung ab und wir werden uns niemals mit dem Gedanken der Schiffsabgaben einverstanden erklären. Das ist auch, soviel ich sehen kann, die Stellung, welche die übrigen Regierungen, die in Betracht kommen, gegenüber dieser Frage einnehmen. So viel ich nach meiner amtlichen Kenntnis sehen kann, ist irgend ein entscheidender amtlicher Schritt noch nicht geschehen; es haben namentlich die am Rhein an seinen Nebenflüssen beteiligten übrigen Regierungen sich über ihre Stellung noch nicht endgültig schlüssig gemacht oder geäußert. Nur aus Bayern ist, wie bereits hervorgehoben wurde, eine Mitteilung gekommen, die der bairische Verkehrsminister v. Frauendorfer neuerdings in den Verhandlungen der bayerischen Kammer der Abgeordneten vom 21. Dezember 1905 gemacht hat. Diese Mitteilung geschah aus Anlaß der Erörterung darüber, ob überhaupt die von Bayern beabsichtigte Kanalisierung des Mains bis hinauf nach Aschaffenburg zur Durchführung gelangen soll. Diese Kanalisierung kann nicht durchgeführt werden ohne die Mitwirkung Preußens. Und zu dieser Mainfrage hat



der bayerische Minister erklärt, es hätten sich im Anschluß an die Verhandlungen über die Schiffsabgaben die Verhältnisse zu Gunsten Bayerns geändert; Preußen sei jetzt mit der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg einverstanden, unter der Voraussetzung, daß alsdann ermäßigte Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main bis Aschaffenburg eingeführt würden. Die hieran sich anschließende Äußerung des bayerischen Ministers ist aber in der Presse unrichtig wiedergegeben worden, nämlich so als ob er gesagt hätte, er habe Grund zu vermuten, daß auch die übrigen süddeutschen Staaten der Einführung von Schiffsabgaben zustimmen. Nach dem mir vorliegenden stenographischen Bericht über die Sitzung vom 21. Dezember 1905 hat er aber lediglich gesagt, daß hinsichtlich der Gestaltung der ermäßigten Schiffsabgaben auf dem kanalisierten Main, wie sie sich bei der Fortführung der Kanalisation ergeben würden, auch die sonst noch dabei beteiligten süddeutschen Regierungen ihre Zustimmung nicht versagen würden, „was nach den früheren Verhandlungen, die wir im Jahre 1903 in Nürnberg über die Mainkanalisierung gepflogen haben, wohl angenommen werden darf“. Darüber also, wie sich die süddeutschen Staaten im allgemeinen zur Frage der Einführung der Schiffsabgaben auf dem regulierten Rhein stellen, hat der bayerische Minister damals nichts gesagt, und er konnte wohl auch noch nichts darüber sagen. Ebenso weiß ich nicht, auf welcher Grundlage die angeführte Äußerung des Herrn Oberbürgermeisters in Mannheim beruht, wenn er glaubt, zu der Annahme gelangen zu müssen, daß die süddeutschen Regierungen in der Frage der Schiffsabgabe ein schwaches Rückgrat besäßen. Somit ist die Groß-Regierung, solange nicht amtliche Vorschläge seitens der Königlich Preussischen Regierung vorliegen, nicht in der Lage, zu der Zweckmäßigkeit dieser Frage endgültig Stellung zu nehmen. Daß Preußen die Einführung von Schiffsabgaben für zweckmäßig erachtet, geht daraus hervor, daß die preussische Regierung dem § 19 des Kanalgesetzes vom Jahre 1905, einer Bestimmung, die übrigens nicht aus der eigenen Initiative der preussischen Regierung, sondern aus der Kammer selber hervorgegangen ist, ihre Zustimmung gegeben hat. Es wurde nun durchaus nicht angebracht sein, wenn man etwa, wie das gelegentlich versucht worden ist, dazu gelangen wollte, die preussische Regierung über die Interessen, die sie an dieser Sache hat, zu belehren oder den Versuch zu machen, sie zu überzeugen, daß sie auch von ihrem Interessenstandpunkt aus besser täte, die ganze Aktion aufzugeben. Der Preussische Staat hat sich um die Regulierung des Rheins ganz außerordentliche Verdienste erworben; er hat weit über dasjenige hinaus, was die dortige Regierung nach den Bestimmungen der Rheinschiffahrtsakte für die Instandsetzung des Rheines zu tun hatte, dafür gesorgt, daß der Rhein in den letzten 40 Jahren sich zu einer gewaltigen Schiffsabgabestraße entwickelt hat. Wenn es jetzt möglich ist, daß eiserne Rähne mit 40 000 Zentnern Tragfähigkeit, jeder mehrere Eisenbahnzüge an Lasten schleppend im imposanten Schleppluge vereinigt über Stellen, wo früher kaum ein Schiff von zwei- oder dreitausend Zentner mit großer Not hinübergekommen ist, ungefährdet dahinfahren, so ist es nur den Maßregeln zu verdanken, die die preussische Regierung namentlich im Binger Loch und im Rheingau in den letzten 20 und 30 Jahren mit einem Aufwand von vielen Millionen vorgenommen hat.

Dieser Aufwand aber hat nicht bloß den preussischen Interessen gedient, sondern auch, und das dürfen wir nicht verschweigen, unseren süddeutschen Interessen, vor allem den Interessen der Handelsstadt Mannheim. Und wenn die preussische Regierung nun denkt: In welcher

Weise kann ich den großen Aufwand von etwa 20 bis 30 Millionen wieder teilweise beibringen, so glaube ich, liegt kein Grund da vor, deshalb in Entrüstung zu geraten, oder es der Königl. Preussischen Regierung zu verdenken.

Aber das ist nicht zu verkennen: diejenigen Interessen, die in Preußen namentlich maßgebend sind für die Einführung von Schiffsabgaben, haben speziell für das Großherzogtum Baden, und wohl auch für andere süddeutschen Staaten keineswegs ein so großes Gewicht, daß sie uns von vornherein bestimmen könnten, bei dieser Maßregel mitzugehen.

Vor allem ist hier zu erwähnen das agrarische Interesse. Obwohl dieses landwirtschaftliche Interesse von den Herren Abg. Gierich und Schmidt-Bretten gestern von neuem betont worden ist, so spielt es doch meines Dafürhaltens zur Zeit nur noch eine recht geringe Rolle bei der Einführung von Schiffsabgaben. Es war vielleicht eine der Ursprungsquellen, aus denen die ganze Bewegung i. Zt. gestoffen ist; aber es sind seither ganz andere Faktoren hier als maßgebend und treibend eingetreten, und es haben selbst diejenigen, welche ursprünglich gemeint haben, man könne durch erhebliche Schiffsabgaben die Einfuhr des ausländischen Getreides zurückdrängen und die inländischen Getreidepreise steigern, inzwischen eingesehen, daß die Preiserhöhungen, die sich als Folge der Schiffsabgaben ergeben könnten und die gänzlich auf den Doppelpfenniger einige Bruchteile einer Mark betragen würden, im Verhältnis zu dem, was durch die neue Zollgesetzgebung geschehen ist, nur eine ganz verschwindende Bedeutung haben könnten.

Ein zweites Moment, das in Preußen für die Einführung von Schiffsabgaben maßgebend war, war die Rücksicht auf die preussischen Kanäle. Man hat sich dort gesagt: Wenn alle diejenigen Schiffsabgabestreibenden, die einen Kanal befahren, eine Gebühr bezahlen müssen, und namentlich auch diejenigen, die die nunmehr neu herzustellenden Querkanäle befahren, wenn also hier die unmittelbar Beteiligten etwas leisten, um dasjenige zurückzuerlegen, was der Staat und was die großen kommunalen Gemeinschaften für die Ausbildung der künstlichen Wasserstraßen aufbringen, so ist es billig, daß auch diejenigen Schiffsabgabestreibenden etwas bezahlen, welche nur deshalb einen natürlichen Wasserweg wie den Rhein und die Elbe mit wirtschaftlichem Erfolg befahren können, weil für die jetzt im Gebrauch befindlichen Großschiffe, für die Fahrzeuge des modernen Verkehrs diese Wasserstraßen durch künstliche Maßregeln in einen verbesserten Stand gebracht worden sind. Dieses Kanalargument hat aber für unser Land keine Bedeutung, denn wir haben keine Kanäle.

Das dritte Argument ist genommen aus den Verhältnissen der Eisenbahnen. Die preussischen Staatsbahnen werden konkurrenziert durch die Wasserstraßen, das ist gar keine Frage. Der billige Verkehr auf den parallel gehenden Wasserstraßen macht zum Teil den preussischen Staatsbahnen Konkurrenz und hat schon früher den preussischen Privatbahnen eine sehr erhebliche Konkurrenz gemacht. Und nun wird argumentiert: wozu sollen wir auf Staatskosten noch diese Wasserstraßen beständig verbessern, damit hier ein immer wachsender Verkehr sich entwickelt, der die Einnahmen unserer Eisenbahnen beeinträchtigt. Ich will nicht untersuchen, ob dieses Argument im allgemeinen richtig ist oder nicht; jedenfalls hat es für unser Land kein Gewicht; denn bei uns ist die Wasserstraße des Rheins keineswegs eine Konkurrenz für die Eisenbahn, sondern sie ist der große Zubringer (sehr richtig!), ohne den wir den gewaltigen Verkehr nicht hätten, der abgabefrei seit mehr denn 30



Jahren von den Niederlanden und von dem Gebiete des Mittelrheins her sich nach Mannheim und nunmehr auch nach Karlsruhe und nach Kehl entwickelt hat. (Lebhafte Zustimmung.) Ohne diesen großen Zubringer einer abgabefreien Wasserstraße hätten sich unsere großen Handelsstädte, namentlich Mannheim, niemals entwickeln können, und es wären die Eisenbahnen nicht mit einem großen und trotz des Herabgehens der Tarife für sie immerhin ertragreichen Güterverkehr gespeist worden, der sich nicht bloß in verschiedenen Kanälen wieder in unser ganzes Land herein ergießt zur Hebung der Volkswirtschaft, sondern der auch weiter geht von Baden namentlich in die Schweiz und unter Umständen auch noch weiter. Wenn also für uns die Wasserstraße des Rheins ein wichtiger Zubringer für die Eisenbahn ist, so hat die badische Eisenbahn alles Interesse daran, daß dieser Verkehr, den die Wasserstraße ihr verschafft, nicht durch irgend welche Maßregeln gehemmt oder gehindert werde. Es ist durchaus richtig, was von den Herren Neubaus und Maner bereits hervorgehoben worden ist, die beide durch ihren in langen Erfahrungen geschärften Geschäftsblick sehr wohl geeignet sind, diese Verhältnisse richtig zu beurteilen; sobald die Frachten durch die Einführung einer irgendwie erheblichen Schiffsabgabe auf dem Rhein erheblich erhöht werden, sobald wird der Aktionsradius der badischen Eisenbahnen ein wesentlich geringerer werden. Es ist sehr zu befürchten, daß andere Mäße, die jetzt schon darauf warten — namentlich ist hier mit Recht Genua und Marseille genannt worden, ich nenne aber auch Antwerpen mit seinem Verkehr durch Belgien und Frankreich — an die Stelle der badischen Eisenbahnen treten, und in Zukunft Verkehrsgebiete, die jetzt — freilich mit einer kleinen Spannung geringerer Tarife gegenüber der Bedienung von anderer Seite her — von der badischen Eisenbahn aus bedient werden, an sich zu reißen und den badischen Bahnen ganz oder teilweise zu entziehen.

Aber auch abgesehen davon, daß wir vom Gesichtspunkte der badischen Staatsbahnen ein sehr wesentliches Gegeninteresse gegen eine erhebliche Belastung des Wasserstraßenverkehrs mit Abgaben haben, sprechen auch andere volkswirtschaftliche Gründe gegen eine Einführung von Schiffsabgaben. Vor allem kommen hier in Betracht die Interessen unserer großen Handelsstädte, deren großer Handel und Verkehr und deren Industrie sich im wesentlichen auf der Grundlage der seit etwa 40 Jahren bestehenden Verhältnisse, insbesondere eines abgabefreien Wasserverkehrs, einer abgabefreien Zufuhr der Rohmaterialien, gegründet hat. Es sprechen aber auch endlich dagegen die Interessen unserer Schifffahrt selbst. Ich will hier nicht von den großen Schifffahrtsgesellschaften reden, mit denen man im großen und ganzen in unserer sozialpolitischen Zeit kein besonderes Mitleid hat. Aber ich will von einem andern Stande reden, der sich glücklicherweise bis auf diese Tage auf dem Rhein erhalten hat und dessen zahlreiche Vertreter namentlich auch in unserem Lande, am Neckar und am Rheine, wohnen. Das ist der Stand der Kleinschiffer, der sogenannten Partikulierschiffer. Dieselben sind ein nicht sehr begüterter, aber kräftiger und tüchtiger Mittelstand, der sich neuerdings zur Vertretung seiner Interessen sowohl auf dem Neckar als auch auf dem Rhein in Vereinigungen zusammengetan hat. Er leidet ziemlich schwer unter den derzeitigen wirtschaftlichen Verhältnissen und namentlich unter dem Wettbewerb der großen Gesellschaften, und es wäre für ihn unter Umständen schon sehr drückend, wenn durch die Einführung von Schiffsabgaben eine wesentliche Verminderung des von ihm bedienten Verkehrs auf dem Rhein und Neckar herbeigeführt würde.

Wenn man alle diese Interessen hin und her erwägt, so bleibt von unserem Standpunkte aus eigentlich nur eine Erwägung übrig, welche mit nicht zu verkennender Bedeutung für die Einführung von Schiffsabgaben sprechen würde, das ist das Finanzinteresse. Ich bin ja nicht bloß Verkehrsminister, ich bin auch Mitglied des Staatsministeriums und habe als solches auch über die Finanzinteressen unseres Landes mit zu wachen, und von diesem Gesichtspunkte aus wäre es für mich sehr erfreulich, wenn sich hier in dem Rheine eine neue Rheingoldquelle (Heiterkeit) für uns eröffnen würde, wenn wir als Teilhaber einer großen Schiffsabgabekasse alljährlich mehrere Hunderttausend Mark zur Bestreitung der ständig wachsenden Bedürfnisse unserer Wasserstraßen beziehen würden. Ich kann hier ganz offen bekennen, — und ich tue dies im Anschluß an das, was der Herr Abg. Zehnter gesagt hat — daß schon seinerzeit, als die Großh. Regierung Anfang der 90er Jahre erstmals Veranlassung hatte, die Frage der Rheinregulierung bis hinauf nach Straßburg näher zu erwägen, die Erwägungen der Regierung sich ganz naturgemäß auch auf die Frage erstreckt haben, ob man es dem Landtag nicht ersparen könnte, aus allgemeinen Staatsmitteln die erheblichen Ausgaben für die Rheinregulierung zu bewilligen, ob man vielleicht einen Weg finden könnte, auf dem die unmittelbar Beteiligten zur ganzen oder teilweisen Deckung dieser großen Kosten heranzuziehen wären. Die beteiligten Ministerien sind aber damals zu einem negativen Ergebnis gelangt, sie mußten sich vor allem sagen, daß ohne eine Aenderung der Reichsverfassung eine solche Schiffsabgabe auch für den Oberrhein nicht eingeführt werden könne; und zum zweiten sagte man sich: Wenn ein neuer, noch in den Anfängen befindlicher, in den ersten Kindheitszustand tretender Verkehr bis hinauf nach Karlsruhe und Straßburg entwickelt werden soll, so dürfe man nicht für diejenigen, die das Risiko eines solchen neuen Verkehrs übernehmen sollen, als hemmendes Angebinde eine solche Schiffsabgabe in die Wiege hineinlegen. (Sehr gut! Bravo!)

Bei diesem Anlaß muß ich mir noch einige Worte gegenüber dem gestatten, was der Herr Abg. Zehnter hinsichtlich der technischen Bedeutung dieser Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg ausgeführt hat. Wir waren hinsichtlich der technischen Bedeutung dieser Rheinregulierung damals anderer Ansicht als der Herr Abg. Zehnter. Nach eingehender Prüfung einerseits der technischen Natur dieser Maßregel und andererseits desjenigen, was sich als Wortlaut und Absicht des Gesetzes darstellt, konnten wir nicht zu der Ansicht gelangen, daß diese Rheinregulierung sich als eine „besondere Anstalt“ im Sinne des Artikel 54 der Reichsverfassung darstelle. Es handelt sich ja bei der Regulierung des Rheins aufwärts Sondernheim nur darum, daß durch Verengungen, die im Weg der Parallelwerke oder Buhnen in den Stromschlauch des Rheines eingelegt werden, eine dauernde Gewähr dafür gegeben werde, daß das ganze Jahr hindurch eine gewisse, dem regelmäßigen Großschiffsverkehr dienliche Mindesttiefe im Rhein vorhanden ist, eine Mindesttiefe, die jetzt schon einen großen Teil des Jahres hindurch, wenigstens unter günstigen Wasserstandsverhältnissen, gegeben ist. Es werden damit lediglich Anlagen an dem Rhein ausgeführt, es werden aber keine besonderen Anstalten, wie etwa Schleusen, Wehre oder Hafeneinrichtungen hergestellt. Würden schon solche Regulierungsbauten, durch die die Herstellung einer engeren Fahrtrinne von einer der Großschifffahrt dienenden Breite und Tiefe im Stromschlauche des Rheins beabsichtigt ist, wie sie durch die neue Rhein-



regulierung vorgenommen werden sollen, als eine besondere Anstalt im Sinne des Art. 54 der Reichsverfassung angesehen, für deren Benutzung Abgaben erhoben werden können, dann muß ich denjenigen vollständig recht geben, die auch für das Durchfahren des Binger Loches oder für die Benutzung der Fahrstraße im Rheingau eine Abgabe erheben wollen, ohne die Reichsverfassung zu ändern. Denn beim Binger Loch sind noch viel gewaltigere Leistungen ausgeführt worden, als sie jetzt zwischen Sondernheim und Straßburg beabsichtigt sind. Dort ist die felsige Sohle des Rheins durch die Anwendung von Taucherschächten allmählich vertieft, dort ist die ganze Breite des Rheinfahrwassers durch Aussprennung erheblich vergrößert worden; und ebenso ist an der Rheingau-Strecke durch große Arbeiten, insbesondere noch jetzt fortlaufende Baggerungen, die Gewähr dafür geschaffen worden, daß die Großschiffahrt, die dort nicht in zuverlässiger und dauernder Weise betrieben werden konnte, einen dauernden und zuverlässigen Schiffahrtsweg findet.

Ohne Aenderung der Reichsverfassung können also für die Benutzung der zu regulierenden Rheinstrecke bis hinauf nach Straßburg Schiffahrtsabgaben nicht erhoben werden, wenn es ja gewiß auch ganz wünschenswert wäre, daß wir die Kosten für diese Rheinregulierung aus einer anderen Klasse als aus der allgemeinen Staatskasse decken könnten. Wir sind jetzt in dem Augenblick angelangt, wo wir mit dieser Rheinregulierung beginnen können; ich kann dem Landtag die erfreuliche Mitteilung machen, daß die Verhandlungen mit Elsaß-Lothringen gerade in diesen Tagen zum Abschluß gelangt sind (Bravo!), und zwar im Sinne der Wünsche dieses Hauses, indem Elsaß-Lothringen sich freundschaftlich bereit erklärt, noch eine weitere Million Mark zu dem Werke zu spenden. Wir werden demnächst an den Landtag mit einer Nachforderung herantreten müssen zum Zwecke des Beginns mit der Rheinregulierung hinauf nach Straßburg. Im Zusammenhang hiermit ist heute erwähnt worden, daß wir mit dieser Rheinregulierung, die im ganzen auf etwa 15 Millionen Mark Kosten berechnet ist, wahrscheinlich noch nicht zu Ende seien; dahinter lauern schon etwas anderes, das ist die Regulierung des Rheines von Straßburg bis hinauf nach Basel. Hieran ist aber doch, eins ins andere gerechnet, das Interesse unseres Landes sehr gering. Jedenfalls würden die Interessen der badischen Eisenbahnen, sowie die Interessen der Handelsstädte, die sich am unteren Teil des Landes bis hinauf nach Kehl entwickelt haben, wesentlich beeinträchtigt werden, wenn die Rheinregulierung einmal in der Weise geführt werden sollte, daß man dauernd das ganze Jahr hindurch mit Schleppzügen, die Schiffe bis zu 40 000 Zentner ziehen, bis hinauf nach Basel fahren kann. Der badische Staat hat doch wohl keine Veranlassung, zu diesem Zwecke größere Aufwendungen aus allgemeinen Mitteln zu machen. Zugugeben ist ja, und das habe ich eben durch einen berechtigten Zuruf des Herrn Abg. Fehrenbach erfahren, daß, wenn einmal die Großschiffahrt, wie es früher schon geschehen ist (d. h. es war keine Großschiffahrt im jetzigen Sinne des Wortes) wieder hinaufgeht bis zum Kaiserstuhl und bis zum Wiesental, dadurch den betreffenden Landesteilen auch ein erheblicher wirtschaftlicher Vorteil zufließt. Aber der wirtschaftliche Vorteil, der diesen Landesteilen vielleicht zugehen würde, ist meiner Ansicht nach doch nicht so sehr hoch zu bewerten, jedenfalls wenn man die positiven und erheblichen Nachteile in Betracht zieht, die in anderer Hinsicht wohl kaum zu vermeiden wären. Daher würden wir uns wohl nicht dazu verstehen können, zu den gewaltigen Kosten einer solchen Regulierung bis hinauf nach Basel aus allgemeinen Staatsmitteln Millionen herzugeben. Semmend werden

wir ja der Entwicklung der Großschiffahrt über Kehl hinaus, wenn einmal die Organe der Verkehrsbeteiligten oder der daran interessierten Staaten an uns herankommen, nicht entgegenzutreten, auch werden wir dafür sorgen, daß die Schiffahrt, die sich oberhalb Kehl etwa entwickeln will, bei uns kein künstliches Hindernis, etwa in Schiffbrücken, findet; aber daß wir für eine solche im wesentlichen den Interessen Anderer dienenden Regulierung auch noch große Kosten aus der Staatskasse aufwenden, damit, glaube ich, werden wir uns kaum einverstanden erklären können.

Hiermit bin ich am Schlusse meiner Ausführungen angelangt. Ich glaube, es ist von großem Wert, daß dieses hohe Haus die vorliegende, für uns so wichtige Frage unter Erwägung aller Gesichtspunkte, die in Betracht kommen können, also auch, wie dies von zwei Seiten geschehen, unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte der Abgabefreunde, einer Erörterung unterworfen hat. Die Großh. Regierung wird jedenfalls dasjenige, was hier gesprochen worden ist, und was sich als die Anschauungen der großen Mehrheit dieses Hauses darstellt, bei den weiteren Verhandlungen im Auge behalten, die ja jedenfalls über diese Frage im Verlaufe dieses oder der nächsten Jahre stattfinden werden. Und ich hoffe, daß die Angelegenheit eine Erledigung finden wird, mit welcher unser schönes Badnerland mit seinem hochentwickelten Verkehr und seiner blühenden Volkswirtschaft zufrieden sein kann. (Lebhaftes Bravo!)

Abg. Wittum: Die Gründe, welche gegen eine Wiedereinführung von Abgaben auf den natürlichen Wasserstraßen sprechen, sind von einer ganzen Reihe meiner Herren Vorredner in sehr eingehender und, wie mir scheint, zutreffender Weise ausgeführt worden. Da ich nun kein Freund von Wiederholungen bin und nicht mehr das, was andere schon gesagt haben, noch einmal sagen möchte, so will ich mich nur auf eine kurze allgemeine Betrachtung beschränken.

Auf dem letzten Landtag waren sämtliche Mitglieder des Landtags ohne jegliche Ausnahme sehr befriedigt darüber, daß sich die Großh. Regierung in der Beurteilung und Zurückweisung der Bestrebungen auf Einführung von Schiffahrtsabgaben auf unserem Rheinstrome in vollkommenem Einklang mit der Kammer befand. Heute bzw. gestern haben diese Bestrebungen, die wir für die Interessen unseres badischen Handels und unserer badischen Industrie für sehr gefährlich halten, doch einige Unterstützung gefunden, und mir schien aus den Äußerungen des Herrn Ministers von gestern und heute hervorzugehen, daß auch die Großh. Regierung sich nicht mehr ganz sicher fühlt und daß sie einige Bedenken hegt. Vor zwei Jahren hatte die Großh. Regierung in dieser Frage ein entschiedenes „Nein“; heute hat sie nur noch „Bedenken“. Nun, die „Bedenken“ der Großh. Regierung müssen auch unsere Bedenken im höchsten Grade erregen, und ich glaube, wir haben alle Veranlassung, alles zu tun, was uns möglich ist, um der Großh. Regierung in dieser Frage den Raden zu steifen.

Wenn hier von einigen Seiten ausgeführt worden ist, daß die beabsichtigten Abgaben ja nur sehr geringfügige seien, und daß sie unsere Industrie, unseren Handel, nicht sehr schwer belästigen würden, so ist dem schon von dem Herrn Abg. Neuhaus und von dem Herrn Abg. Fröhlich mit Recht entgegengehalten worden, daß, wenn erst einmal das Prinzip durchbrochen, daß, wenn die die Abgabefreiheit gewährleistenden Verträge beseitigt und Artikel 54 der Reichsverfassung in preussischem Sinne abgeändert sein wird, daß dann auch allen künftigen beliebigen Erhöhungen der Abgabensätze Tür und Tor geöffnet sein werde.



Seitens des Staates ist ja bekanntlich immer ein Bedarf nach Mehreinnahmen vorhanden, und in früheren Jahrhunderten hat man die Rheinschiffahrt in jeder Weise gehindert und künstlich und gewaltsam niedergehalten. Allein auf der Strecke von Mainz bis nach Köln hinunter waren auf der rechten Seite (wenn ich recht orientiert bin), 17 Zollstädte und auf der linken kaum weniger. So liest sich ungemein interessant, wenn man die vielfährigen Verhandlungen, Streitigkeiten und Kämpfe studiert, wie sie um die Freiheit des Rheinstromes seit den Zeiten des Rastatter Kongresses bis in den Oktober des Jahres 1868 hinein geführt worden sind, bis endlich nach jahrzehntelangen Kämpfen die Freiheit des Rheinstromes von allen Abgaben erkämpft worden war.

Welch gewaltiger wirtschaftlicher Aufschwung hat sich nicht dann längs der beiden Ufer des Rheins vollzogen, und wie rasch hat nicht unsere badische Stadt Mannheim sich zu einer der ersten Handelsmetropolen und zum größten Binnenhafen auf dem europäischen Kontinent emporgeschwungen. Der Herr Minister des Innern hat vorhin dem riesenhaften Verkehr auf dem Rheinstrom ein hohes Lied gesungen. Ich kann vollständig in dieses Lied einstimmen, denn man darf wohl sagen, es mag auf der ganzen Erde — vielleicht mit Ausnahme der Themse und des untersten Laufes der Elbe — keinen Strom geben, in dem und an dem ein so reich pulsierendes wirtschaftliches und Kulturleben und ein so riesenhafter Verkehr unausgesetzt flutet, wie auf unserem heimischen Rheinstrom. Obgleich längs der beiden Ufer des Rheins Tag für Tag Hunderte von Eisenbahnzügen unausgesetzt befördert werden, ist der Verkehr auf dem Rheinstrom selbst immer noch ein unergleichlich großartiger.

Ich habe selbst schon viele europäische Flüsse und Ströme befahren, allein man findet nirgends auch nur irgend etwas, das auch nur entfernt an Großartigkeit der Schiffahrt auf dem Rheine heranreicht. Daher sollte ich glauben, daß wir Ursache haben, diese Freiheit des Rheinstromes auch für alle Zukunft aufrecht zu erhalten. Eine Beseitigung der Abgabenfreiheit würde ganz zweifellos, wie dies schon zutreffend hervorgehoben worden ist, eine Verteuerung der eingeführten Rohprodukte und eine Erhöhung der Preise der fertigen Fabrikate bei der Ausfuhr nach sich ziehen. Sodann ist mit Recht auch hervorgehoben worden, daß es Rhebern und den Städten gegenüber, die im Vertrauen auf völkerrechtliche Verträge und auf die Abgabenfreiheit Millionen in ihren Häfen- und sonstigen Anlagen angelegt haben, geradezu einen Vertrauensmißbrauch bedeuten würde.

Also tun wir alles, was möglich ist, um diese Abgabenfreiheit auf dem Rheinstrom aufrecht zu erhalten. Eine Aenderung dieser Abgabenfreiheit, eine Aenderung des bestehenden Zustandes ist schlechthin ganz unverträglich mit einer weiteren gedeihlichen Entwicklung unserer Rheinschiffahrt, und wir möchten die Groß-Regierung auf das Dringendste ersuchen, jetzt und künftig allen Bestrebungen nach dieser Seite hin ein ganz energisches „Nein“ entgegenzusetzen. (Bravo!)

Abg. Gierich: Ich möchte noch einiges richtigstellen, was verschiedene Redner, die nach mir gesprochen haben, aus meiner Rede herausgehört haben wollen. Die Interpellation ist nicht von unserer Seite ausgegangen. Wir haben nur die Gelegenheit benützt, aus Anlaß der Besprechung der Interpellation auch unseren Standpunkt zur Geltung zu bringen. Meine Freunde im Lande draußen, die Binnenlandsmüller, die sind jedenfalls nicht alle konservativ, vielleicht sind gar keine mehr darunter; ich weiß aber, daß Freisinnige darunter sind und Liberale und

Zentrums männer. Alle die aber würden mich nicht verstehen, wenn ich diese Gelegenheit hätte hingehen lassen, ohne unseren Standpunkt zum Ausdruck zu bringen. (Abg. Süßkind: Das ist doch der Standpunkt der konservativen Partei!) Selbstverständlich, aber in ihrer sonstigen politischen Gesinnung gehören diese Leute unserer Partei nicht an. Das mag aber auch gleichgültig sein. (Abg. Süßkind: Das ist sehr wichtig!)

Präsident Dr. Wilkens bittet, diese Zwiesgespräche zu unterlassen.

Abg. Gierich (fortfahrend): Unser Standpunkt ist der, daß man die kleine Schiffsabgabe gern hinnehmen sollte, wenn man damit erreichen könnte, daß uns in der Eisenbahnpolitik einige Konzessionen gemacht werden. Es ist also nicht Selbstzweck, wenn wir diesen Gebühren in gewissem Sinne das Wort reden, sondern wir erwarten dagegen eine Gegenleistung und die besteht darin, daß verschiedene Güter detariffiert werden. Es ist das besonders Getreide, das, wie schon öfters in diesem hohen Hause ausgeführt worden ist, stiefmütterlich auf den badischen Eisenbahnen behandelt wird. Wenn wir das erreichen, dann kommt das der Mühlenindustrie und auch der anderen Industrie des ganzen Landes zugut, während die Belastung, die die Schiffahrt dadurch erfährt, keineswegs so groß sein wird, daß sie darunter leiden und dadurch unterbunden werden kann. Jedenfalls würde die dem Reichstag vorliegende Frachtbriefsteuer auch bei dem minimalsten Betrag von 5 Pf. den Verkehr mehr belästigen und mehr Geld einbringen, als diese Schiffsabgabe. Es wird in letzter Zeit auch viel gesprochen von der Tarifreform. Wir haben heute einen Redner gehört, den Herrn Abg. Fröhlich, der in diesem Punkt ja Hervorragendes leistet. Ich möchte ihn bitten, einmal die Eisenbahngütertarife vorzunehmen und sie gründlich zu studieren; er wird da auf ganz merkwürdige Abnormitäten stoßen, und wird selbst herausfinden, daß da vieles, vieles getan werden kann. Und wenn er dieses Studium durchgeführt hat, wird er vielleicht auch unseren Standpunkt, den Standpunkt der badischen Binnenlandsmüller, verstehen. (Abg. Fröhlich: Unterstütze ich und habe ich schon unterstützt vor vier Jahren.)

Präsident Dr. Wilkens bittet nochmals dringend, diese Zwischenrufe zu unterlassen.

Abg. Gierich (fortfahrend): Das ist das wesentliche, was ich sagen wollte. In diesem Punkte fühle ich mich mit den Kollegen im Lande und in ganz Süddeutschland eins. Das möchte ich betonen und nochmals zum Ausdruck bringen, daß wir nicht eine Schiffsabgabe erstreben, um dem Finanzminister eine neue Einnahmequelle zu verschaffen, sondern deshalb, um damit die Reform der Gütertarife in Fluß zu bringen.

Abg. Fehrenbach: Ich hatte nicht vor, in dieser Sache das Wort zu ergreifen. Aber eine Schlussausführung in der Rede des Herrn Ministers zwingt mich gerade dazu. Es ist rein unmöglich, auch beim besten Willen des Schweigens, sich darüber hinweg zu setzen. Als Abgeordneter für Freiburg und ich glaube auch in Vertretung der Interessen des Oberlandes überhaupt, muß man gegen diese Ausführung des Herrn Ministers Einspruch erheben. Er hat sich in der Weise, wenn ich es zusammenfassen kann, geäußert, daß die wirtschaftlichen Vorteile einer Fortsetzung der Rheinregulierung nicht so groß wären, wie die finanziellen Nachteile. Auf meine Einrede hin hat er es dann noch dahin klargestellt, die Regierung werde der Fortsetzung der Regulierung keine



Sindernisse bereiten, aber große Kosten werde sie dazu nicht aufwenden. Das wäre also wieder der Fall, von dem man ab und zu im Oberland Neußerungen hört, als ob dort wieder auf Kosten der Städte etwas gemacht werden solle, was in anderen Gegenden auf Kosten des Staates gemacht worden ist. Also die Stadt Freiburg und die anderen interessierten Gemeinden dürften aus eigenen Mitteln die Rheinregulierung von Kehl aufwärts übernehmen, aber bis Kehl ist dies Sache des Staates gewesen! Es ist wohl selbstverständlich, daß gegen diese differenzielle Behandlung des Oberlandes von Seiten der Regierung gegenüber dem Unterland Widerspruch erhoben werden muß. (Sehr richtig!)

Wenn man sich auf den Standpunkt stellt, daß die Rheinregulierung von Kehl aufwärts für die badischen Finanzen einen großen Nachteil bringt, dann sehe ich nicht ein, warum man sie bis Kehl fortgeführt hat; dann könnte man auch noch einige Kilometer weiter unten, in Mannheim, die Welt mit Brettern vernageln. Dann hätte die Eisenbahn den größten Vorteil. Warum noch bis Karlsruhe hinauffahren und noch weiter bis Kehl, wo der Hauptvorteil sogar nicht Kehl zufällt, sondern Straßburg? (Sehr richtig!) Also, ich kann diese Ausführungen nur bedauern. Es wäre wirklich recht wünschenswert gewesen nach meiner Auffassung, wenn sie nicht gefallen wären.

Im übrigen aber bin ich auch der Meinung, was ich schon gesagt habe: Was dem einen recht ist, ist dem andern billig. Und wenn das richtig ist, daß der Rhein fahrbar gemacht werden kann bis Straßburg, so wird er auch wieder wie in alten Zeiten noch weiter hinauf fahrbar gemacht werden können. Und wenn die Interessenten bis nach Kehl ein Anrecht auf diese Schiffbarmachung bis dort haben, so haben es eben auch die Interessenten im Oberland auf die Fortsetzung dieses Werkes in gleicher Weise. Ich halte es nach den Erfahrungen, die wir schon heute haben, im übrigen für einen verkehrten Standpunkt, wenn man allzu große Befürchtungen für die Gestaltung unserer finanziellen Verhältnisse hegt, wenn man große Ausfälle der Eisenbahneinnahmen vom weiteren Ausbau der Wasserstraße erwartet. So wie unser Verkehr in der Entwicklung begriffen ist, und es ist anzunehmen, daß die Zunahme noch weiter andauern wird, scheint mir der Zeitpunkt nicht ferne gerückt zu sein, wo man neben der einen Verkehrsstraße, der Eisenbahn, noch eine andere Verkehrsstraße eben notwendig braucht. (Sehr richtig!)

Wenn ich recht unterrichtet bin, so ist doch schon ab und zu der Schanke aufgetaucht, neben der Hauptlinie, im Tal zwischen Berg und Rhein, namentlich mit Rücksicht auf den gesteigerten Güterverkehr, noch eine zweite Bahn zu bauen. Das würde unter Umständen wegfallen, wenn für den Massenverkehr, den großen Güterverkehr, wir den Rhein ausbauen würden. Das wird Sache erst späterer Zeiten sein. Aber ins Auge fassen können wir es schon heute, und betonen können wir es schon heute daß es nicht angezeigt ist, weder vom Standpunkt der Regierung, die noch vom Standpunkt der Volksvertretung aus, die Ansicht auszusprechen: Hier in der Mitte des Landes muß ein Niegel eingeschoben werden, weiter hinaus geht es die Interessen des Staates nichts an; das geht höchstens die Gemeinden und Private an. Hier, glaube ich, muß man sagen, es ist das Interesse des ganzen Landes zu wahren, des Oberlandes sowohl, wie des Unterlandes. (Bravo!)

Abg. Süßkind: Ich möchte den Abg. Gierich darauf hinweisen, daß nach dem Eid, den er auf Grund von § 69 der Verfassung geschworen, hier in der Kammer

keine Interessen der Müller zu vertreten hat, sondern nur die Interessen der Allgemeinheit.

Ich möchte ihm aber auch ferner zu bedenken geben, daß mit Erhebung von Schiffsabgaben der Landwirtschaft kein großer Gefallen erwiesen würde; denn wir haben bei der Landwirtschaft einen ganz bedeutenden Vorteil zieht, indem sie das Holz leicht und billig transportieren kann. Herr Gierich hätte vielleicht gut daran getan, eine Interpellation an die Regierung zu richten des Inhalts, wie sich die Regierung gegen die Tarifierung verhalte. Sie sind ja vier Mann in ihrer Fraktion und können jederzeit Anfragen an die Regierung stellen. Ich erlaube mir, Ihnen diese Mitteilung zu machen, denn, nachdem Sie den § 69 nicht richtig aufgefaßt haben, werden Sie auch die übrige Geschäftsordnung nicht richtig kennen. (Lebhafte Heiterkeit.) Die Regierung wird sich selbstverständlich bei einer so einflussreichen Gruppe auch sofort bereit erklären, derartige Interpellationen zu beantworten, darüber dürfen Sie beruhigt sein.

Wir haben niemals verlangt, daß der Rhein bei Mannheim vernagelt werden sollte, und wenn wir vom Unterlande auch besondere Wünsche haben, so stehen diese Wünsche doch niemals dem Gesamtinteresse entgegen. Wenn es im Interesse der Allgemeinheit nötig ist, daß die Rheinkanalisierung fortgesetzt wird, so stehe ich meinerseits nicht auf dem Standpunkt, daß der betr. Landesteil die Sachen auf seine eigene Kosten machen lassen soll, nur muß es im Interesse des ganzen Landes liegen.

Der Präsident schließt die Diskussion und erteilt das Schlusswort dem Vertreter der Interpellanten.

Abg. Dr. Binz: Der Herr Minister hat gemeint, wenn die Rheinregulierung von Kehl weiter geführt würde, so hätte sich der badische Staat zu überlegen, ob er Veranlassung habe, Mittel dafür aufzuwenden. Der Herr Minister glaubte diese Frage vorläufig verneinen zu sollen. Ich stehe nicht an, diese Frage in Uebereinstimmung mit dem Herrn Abg. Fehrenbach auf das allerentschiedenste zu bejahen. Wenn die badische Regierung im Verein mit den Ständen zur Ueberzeugung gelangt, daß diese Wasserstraße im Interesse eines bedeutenden Landesteiles weiterzuführen sei bis Basel und schließlich selbst bis Konstanz, so würde ich mich nicht nur darüber freuen, ich bin auch weiter der Meinung, daß der Staat dann ebenso einzutreten hätte wie bei der Schiffbarmachung des Rheins längs den anderen Landesteilen. Wichtig ist ja gewiß, daß die Fortführung bis Basel für die Schweiz in allererster Linie außerordentliche Vorteile mit sich bringen würde. Wenn der Herr Minister etwa durch seine Ausführungen gerade diesen Gesichtspunkt glaubte in den Vordergrund rücken zu sollen, so ist dagegen sicherlich nichts einzuwenden, aber das Prinzip steht für mich fest, die Förderung des Verkehrs durch Ausbauen der großen Wasserstraßen kommt dem ganzen Lande zu gute.

Was das Ergebnis der Debatte anbelangt, so glaube ich sagen zu können, daß, wenn auch eine kleine Dissonanz sich diesmal bemerkbar gemacht hat, die Freunde der Aufrechthaltung der Abgabefreiheit doch zufrieden sein können.

Bei Auslegung des Artikels 54 der Reichsverfassung ist eine differierende Ansicht des Herrn Abgeordneten Zehnter hervorgetreten. Er hat gemeint, für die Verbesserung des Fahrwassers des Rheins, wie sie in der Vergangenheit stattgefunden hat, könnten wohl Abgaben nicht erhoben werden, das stände im Widerspruch mit



der Reichsverfassung; wenn er aber die nun in Sicht stehende Korrektur des Oberrheins ins Auge fasse mit den dabei geplanten Veranstellungen zur Verbesserung der Fahrinne, so dürfte wohl der Erhebung einer Abgabe nach Artikel 54 der Reichsverfassung nichts im Wege stehen. Ich habe mich gefreut, daß der Herr Minister dieser höchst bedenklichen Auffassung mit solcher Klarheit und Entschiedenheit entgegengetreten ist.

Der Herr Abg. Zehner hat vielleicht zu seiner Auffassung sich dadurch verleiten lassen, daß er den Wortlaut des Gesetzes nicht vor Augen hatte, da er von „Veranstellungen“, statt von „besonderen Anlagen“ sprach. Statt alles weiteren möchte ich hier auf einige Sätze zurückkommen in dem von mir bereits angeführten Aufsatze des Geh. Rats Löning in Halle. Es heißt da: „Eine vertiefte Fahrinne in einer natürlichen Wasserstraße ist nicht eine besondere Anstalt, für deren Benützung eine Abgabe erhoben werden darf. Ist durch Regulierung des Flusses das Flußbett tiefer gelegt, so ist eine Befahrung des Flusses nur auf dem tiefer gelegten Flußbette möglich. Würde für die Benützung der tiefergelegten Fahrinne eine Abgabe erhoben, so würde sie nicht für die Benutzung einer besonderen Anstalt, sondern für die Befahrung der Wasserstraße erhoben. Man kann hierbei von der Frage ganz absehen, ob eine vertiefte Fahrinne als eine Anstalt im Sinne des Artikels 54 bezeichnet werden kann, jedenfalls ist sie nicht eine besondere Anstalt. Es ist klar, daß die Verfassung die besonderen Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, in Gegensatz setzt zu solchen Anstalten und Anlagen, die nur die Befahrung der natürlichen Wasserstraße erleichtern. Andernfalls hätte die Vorschrift des Artikels 54 Absatz 4 keinen Wert. Es wäre dann zulässig, für jede bauliche Einrichtung, durch welche die Benutzung der Verkehrsstraße zur Schifffahrt erleichtert wird, eine Abgabe zu erheben. Da aber alle natürlichen Flüsse derartiger baulicher Anlagen bedürfen, so könnte für die Befahrung eines jeden natürlichen Flusses eine Abgabe erhoben werden.“

Es liegt zutage, daß, wenn zufolge der in Aussicht genommenen Maßnahmen die Fahrinne des Rheins im allgemeinen verbessert wird, es sich nicht um eine besondere Anstalt handelt, sondern um eine Anstalt, die eben die Schifffahrt allgemein erleichtern soll.

Daß diese Auffassung, wie sie Löning dargelegt hat, auch eigentlich niemals bezweifelt wurde und daß sie insbesondere auch die Auffassung der Kontrahenten bei der Rheinschiffahrtsakte gewesen ist, ergibt sich aus dieser Rheinschiffahrtsakte selbst, nicht lediglich aus ihrem Wortlaut, sondern weiter aus einem sehr charakteristischen Momente. In Artikel 34 der Rheinschiffahrtsakte ist bestimmt, daß die Rheinschiffahrtsgerichte kompetent sein sollen für Lotsen-, Prahn-, Wag-, Hafens- und Wohlwerkgebühren. Das ist erschöpfend aufgezählt, und wenn die Kontrahenten der Meinung gewesen wären, daß diese Gerichte auch kompetent sein sollen für Abgaben der hier in Frage stehenden Art, für die natürlicherweise doch dieselbe Kompetenz hätte bestimmt werden müssen, so wäre das jedenfalls in den Artikel 34 der Rheinschiffahrtsakte aufgenommen worden. Gerade diese Spezialisierung zeigt also ganz deutlich, was der Gesetzgeber der Reichsverfassung, der ja an die Rheinschiffahrtsakte angeschlossen hat, unter den besonderen Anstalten und der Benützung der Anstalten verstanden wissen wollte. (Zurufe: Sehr richtig! und sehr gut!)

Wir haben uns auch sehr ausführlich darüber ausgesprochen, ob etwa aus wirtschaftspolitischen Gründen sich die Einführung von Abgaben empfehle. Die finanziellen Gründe lasse ich als solche gar nicht gelten. (Sehr richtig!) Lediglich aus fiskalischen Gründen zur Einführung einer Verkehrsabgabe zu schreiten, an deren Abschaffung ein Jahrhundert gearbeitet hat, das würde ich geradezu für unerhört erklären.

Ich resumiere dahin: Wir sind überzeugt, daß die Einführung von Schifffahrtsabgaben nicht lediglich bedeuten würde eine Belastung der Schifffahrtsinteressenten, nein, aller derer, die an der Entwicklung unseres Verkehrs beteiligt sind, und das ist das ganze Volk, einschließlich der Landwirtschaft. Wir sind weit entfernt — ich spreche da von meinem Standpunkt und von dem Standpunkt meiner engeren Freunde — den Schutz, den die Landwirtschaft in der Zollgesetzgebung mit Recht erlangt hat, irgendwie beeinträchtigen zu lassen. Auf der andern Seite verwahren wir uns aber dagegen, daß auf gewissen Umwegen diese Zollgesetzgebung in einem überagrarischem Sinne korrigiert wird.

Wir haben die Sache erörtert vom Standpunkt der Gerechtigkeit im Hinblick auf die bestehende Gesetzgebung und die Wohlfahrt des Landes. Ich habe auch die Erklärung des Ministers in seiner zweiten Aussprache nicht so aufgefaßt, als ob die Großh. Regierung etwa ihre grundsätzliche Anschauung geändert habe oder als ob sie weniger entschlossen sei, die Interessen des badischen Landes mit aller Entschiedenheit zu wahren. Ich erblicke in der Erklärung des Ministers den Ausdruck dessen, was jede Bundesregierung der andern bzw. der Reichsregierung gegenüber schuldig ist in Angelegenheiten, die der Beratung im Bundesrat erst harren: sich nicht von vornherein festzulegen, sondern sich ihre frei Entschließung auch den Landständen gegenüber vorzubehalten. Ich glaube, daß dagegen prinzipiell keine Einwendung zu erheben ist; auf der andern Seite vertraue ich, daß die Aussprache in diesem hohen Hause, wie mein Freund Wittum sich ausgedrückt hat, der Regierung das Rückgrat stärken werde in Festhalten der Position, deren Preisgabe zum großen Schaden uners Landes gereichen würde. (Bravo!)

Da auf heute Nachmittag eine ganze Reihe von Kommissionsitzungen anberaumt sind, schließt der Präsident im Einverständnis mit dem Haus um 12 Uhr 55 Minuten die Sitzung.

\* Karlsruhe, 16. Jan. Zehnte öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Donnerstags den 18. Januar 1906, vormittags halb 10 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung über die geschäftliche Behandlung a. des Antrags der Abgg. Schmidt (Karlsruhe) und Gen., Venderung des Jagdgesetzes betreffend — Drucksache Nr. 36 —, b. des Antrags der Abgg. Zehrenbach und Gen., die Lohnordnung für die ständigen Arbeiter des Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Magazin-Dienstes betr. — Drucksache Nr. 39 —, c. des Antrags der Abgg. Dr. Heimbürger und Gen., Gewährung von Anwesenheitsgeldern und Freifahrt an die Reichstagsabgeordneten betreffend — Drucksache Nr. 40 —.
2. Beantwortung der Interpellation der Abgg. Wechtold und Gen., betreffend Arbeitervertretungen (Arbeiterkammern, Arbeitsamt) — Drucksache Nr. 25 —.
3. Beratung des Berichts der Budgetkommission über die Nachweisungen der in den Jahren 1903 und 1904 eingegangenen Staatsgelder und deren Verwendung. — Drucksache Nr. 3 (1). Berichterstatter: Abg. Gieseler.



