

# Die Schifffahrt der deutschen Ströme

Untersuchungen  
über deren Abgabenwesen, Regulierungskosten und  
Verkehrsverhältnisse

Erster Band



Vom Verein für Socialpolitik herausgegeben



Duncker & Humblot *reprints*



# Schriften

des

## Vereins für Socialpolitik.

---

C.

Die Schifffahrt der deutschen Ströme.

Erster Band.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1903.

# Die Schifffahrt der deutschen Ströme.

Untersuchungen  
über deren Abgabewesen, Regulierungskosten und  
Verkehrsverhältnisse.

Erster Band.

Mit Beiträgen von G. Bindewald, O. G. Giersberg, G. Seibt.

Vom Verein für Socialpolitik herausgegeben.



Leipzig,  
Verlag von Duncker & Humblot.  
1903.

**Alle Rechte vorbehalten.**

**Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.**

# V o r w o r t.

---

Der Ausschuß des Vereins für Socialpolitik hat in seiner Sitzung vom 24. September 1897 einen Unterausschuß niedergesetzt, der seine Aufgabe in dem folgenden Programm näher bestimmte:

## **U n t e r s u c h u n g**

**betr. die Verhältnisse der deutschen Wasserstraßen mit Rücksicht auf die Fragen der Konkurrenz zwischen diesen Straßen und den Eisenbahnen und der Erhebung von Abgaben von ersteren.**

---

Als Grundlage einer Kritik der bestehenden Verhältnisse werden zunächst thatfächliche Feststellungen über folgende Punkte zu machen sein:

1. Ermittlung der Kosten, welche zur Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen, soweit diese schiffbar sind, und zwar für Regulierung und Vertiefung derselben, für Anlage der für die Schifffahrt nötigen und nützlichen Einrichtungen, wie Schleusen, Häfen u. s. w.; ferner der Kosten, welche zur Herstellung künstlicher Wasserstraßen aufgewendet worden sind.

- a. Die Kosten sind soviel als möglich zu trennen nach den Zwecken, welche bei ihrer Verwendung verfolgt worden sind, daher ob sicher speciell für Schifffahrts- und für welche bestimmte sonstige und ob für allgemeine, nicht genauer zu trennende Zwecke.
- b. Die Kosten sind zu ermitteln, soweit sie
  - a) von den deutschen Einzelstaaten und vom Reich, sowie für deutsche Flüsse von fremden Staaten,
  - β) von Provinzen, Kreisen und Gemeinden aufgewendet worden sind.
- c. Die Kosten sind womöglich zurückzuverfolgen bis 1866, für den Rhein etwa bis 1830.

2. Feststellung der Höhe der jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten der deutschen schiffbaren Wasserstraßen und der mit ihnen zusammenhängenden Anlagen, wie Häfen, Schleusen u. s. w., wiederum nach Maßgabe der unter 1 a, b, c angeführten Punkte; bei b aber auch unter Einbeziehung des etwaigen Aufwandes seitens anderer öffentlichen Körperschaften, Schiffsahrts- und Privatbahngesellschaften.

Außerdem: hier auch Feststellung der Beträge, welche durch Erhebung von Abgaben erzielt werden, unter möglichster Trennung der Fälle, an welche sich Abgaben knüpfen.

3. Feststellung der Verkehrsentwicklung auf den deutschen Wasserstraßen und auf den Eisenbahnen seit 1872, überhaupt und getrennt für die wichtigsten Güter, wie Kohlen, Erze, Eisen, Steine, Holz, Getreide, unter Vergleichung der Ein- und Ausfuhr von diesen Artikeln.

Soweit dies mit einiger Sicherheit zu ermitteln ist, soll dabei auf die einwirkenden Ursachen und die gegenseitige Konkurrenz der Wasserstraßen und Eisenbahnen Rücksicht genommen werden.

Quellen: u. a. Reichsstatistik und Handelskammerberichte.

4. Feststellung der Frachten auf den wichtigeren deutschen Wasserstraßen seit 1872, insbesondere für die vorgenannten Güter, und Gegenüberstellung der Eisenbahnfrachten, namentlich für die Gebiete, wo zwischen beiden Verkehrswegen Konkurrenz besteht.

Quellen: u. a. für die Wasserstraßen die Handelskammerberichte der größeren Städte, welche an Wasserstraßen liegen; für die Eisenbahnen die Tarifliteratur, sowie das Tarifmaterial im Besitz des Reichseisenbahnamts, des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und der deutschen Eisenbahndirektionen.

5. Bezüglich der Frage der Erhebung von Abgaben auf den deutschen Wasserstraßen eine Übersicht über die Entstehung und den rechtlichen und tatsächlichen Zustand dieses Abgabewesens, sowie über die geschichtliche Entwicklung der ganzen Angelegenheit.

6. Eine Erörterung der Frage, ob und inwieweit die Erhebung von Abgaben auf Wasserstraßen sich empfiehlt vom nationalen, wirtschaftspolitischen, socialen, finanzpolitischen Standpunkte aus.

Bei 5 und 6 kann eventuell eine Berücksichtigung der analogen Verhältnisse im Auslande stattfinden.

Auf Grund dieses Programms ist bereits ein Band „Eisenbahntarife und Wasserfrachten“ im Auftrage des Vereins für Socialpolitik von Prof. Walther Loß (Bd. 89 der Schriften des Vereins, Leipzig 1900) veröffent-

licht worden. Die jetzt folgenden drei Bände, von denen der erste hiermit herausgegeben wird, die beiden anderen in wenigen Monaten folgen sollen, schließen sich im Sinne dieses gemeinsamen Ursprungs dem älteren an. Dagegen unterscheiden sie sich insofern von diesem, als sie keinen einheitlichen wirtschaftspolitischen Standpunkt vertreten, vielmehr jedem Autor die Vertretung seines eigenen Standpunktes überlassen. Auch darin sind sie von ihm verschieden, daß sie — trotz mehrjähriger Bemühungen — heute noch nicht imstande sind, die in ihnen enthaltenen Beiträge systematisch angeordnet zu veröffentlichen; sie müssen sich damit begnügen, die Beiträge dem Druck in der Reihenfolge zu übergeben, wie sie druckfertig eingegangen sind und eingehen werden, weil eine längere Verzögerung des Erscheinens aus mehreren Gründen unerwünscht erschien. Der erste Beitrag des vorliegenden Bandes ist bereits im Herbst 1901 gedruckt worden, die beiden anderen ein Jahr später.

Bei der Herausgabe früherer Publikationen des Vereins ist es wohl beliebt worden, [auf die Bemühungen und Erfolge um die mitarbeitenden Kräfte in der Vorrede näher einzugehen. Bei gegenwärtiger Gelegenheit wollen wir darauf verzichten und wollen hier nur andeuten, wie sehr derartige Anlässe bei der Verzögerung dieser Bände beteiligt sind. So dankbar daher der Verein auch seinen diesmaligen Mitarbeitern für ihre Hilfe zu sein verbunden ist, so lebhaft wir die denselben gewährte Unterstützung der provinziellen, lokalen und centralen Behörden empfinden, so glauben wir doch daneben — angesichts der Sprödigkeit und Mühseligkeit der hier behandelten Materien — auf die Schriften verweisen zu müssen, welche neuerdings an anderen Orten, so namentlich in dem „Archiv für Eisenbahnwesen“ (herausgegeben im Königl. Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten) erschienen sind. Wir nennen hier die Abhandlungen von Prof. Dr. Hermann Schumacher, die in dem Bande „Zur Frage der Binnenschiffahrtsabgaben“ (unter Benutzung amtlicher Materialien, Berlin, Julius Springer, 1901) zusammengefaßt sind; ferner die Abhandlung von dem vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Herrn Peters: Die finanzielle Entwicklung der preussischen (künstlichen) Binnenwasserstraßen — (Archiv für Eisenbahnwesen, 1902, S. 749 ff.), auf welche eine ähnliche über die finanzielle Entwicklung der natürlichen Wasserstraßen demnächst folgen soll.

Der Verein für Socialpolitik hat seinem wissenschaftlichen Charakter gemäß regelmäßig seine Untersuchungen zu einem freien Sprechsaale gemacht, in welchem die verschiedensten Standpunkte und Anschauungen zu Worte kommen. Ein Beispiel dafür [aus den letzten Jahren bilden

die Bände über die Handelspolitik. Diesen Charakter haben die folgenden drei Bände auch für die gegenwärtige Publikation festhalten wollen. Eine Gegenüberstellung oder Zusammenfassung der hier geäußerten Ansichten und der Unterlagen, auf die sie sich aufbauen, muß den Referenten für die künftige Generalversammlung des Vereins anheim gegeben werden.

Göttingen, 27. Januar 1903.

**G. Coljn.**

## Inhaltsverzeichnis.

---

	Seite
<b>Entwicklung des Abgabewesens und der Regulierungskosten der Elbschiffahrt 1871 bis 1900.</b> Von Dr. Georg Bindewald. Mit einer Karte. (S. auch S. 3) . . . . .	1—130
<b>Die Bedeutung der Wasserstraßen im östlichen Deutschland für den Transport landwirtschaftlicher Massengüter.</b> Von D. G. Giersberg. Mit einer graphischen Darstellung. (S. auch S. 246)	131—245
<b>Die Wartheschiffahrt.</b> Von Gustav Seibt. (S. auch S. 342) . . .	247—341

---

### Verichtigung.

S. 188 Z. 5 v. u. Die Worte „und dem Auslande“ sind zu tilgen.

---



Entwicklung des Abgabewesens und der  
Regulierungskosten der Elbschiffahrt  
1871 bis 1900.

Don

Dr. Georg Bindewald.

---



# Inhaltsverzeichnis.

---

	Seite
Vorbemerkung . . . . .	5
Der Elbstrom . . . . .	7
Das im Elbstromgebiet maßgebende Wasserrecht . . . . .	12
Die Organisation der wasserwirtschaftlichen Behörden des Elbstromgebiets . . . . .	19
Die historische Entwicklung der Elbzölle und die Schiffbarkeit des Elbstroms . . . . .	23
Bauten und Aufwendungen im Interesse der Schiffahrt der Binnenelbe und ihrer Nebenflüsse innerhalb der Jahre 1871—1900 . . . . .	54
Die Elbe und Moldau mit ihren Häfen in Oesterreich . . . . .	54
Die Elbe mit ihren Häfen im Königreich Sachsen . . . . .	60
Die Elbe in Preußen, Anhalt und Mecklenburg . . . . .	70
Die Saale mit der Anstrut . . . . .	86
Die Havel . . . . .	91
Der Plauer- und Ihlekanal . . . . .	98
Die Spree von Berlin einschließlich bis zur Havel . . . . .	100
Die Hmenau . . . . .	106
Der Elbe-Travekanal im Anschluß an den Stecknitzkanal . . . . .	107
Die Elbe im Staate Hamburg . . . . .	113
Die Häfen und Liegeplätze der Elbe in Preußen, Anhalt und Mecklenburg . . . . .	116
Schlußwort . . . . .	129

---



## Vorbemerkung.

---

Die vorliegende Arbeit faßt den Elbstrom und seine Zuflüsse als Verkehrsmittel ins Auge.

Daher kommen hier nur die schiffbaren Strecken der Elbe und der Flüsse ihres Gebiets in Betracht und mit diesen die Arbeiten zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit eben dieser Strecken, sowie die Verkehrseinrichtungen, Hafenanlagen, Schleusen u. s. w., welche der Schifffahrt dienen.

Neben den umfangreichen Arbeiten und damit verbundenen Aufwendungen im Interesse der Schifffahrt erfordern aber auch die Zwecke der Landesmelioration stetige Ufer- und Schutzbauten, deren Durchführung und Instandhaltung ebenfalls mit Kosten verknüpft sind.

Diese wie jene Arbeiten werden naturgemäß unter dem leitenden Gesichtspunkt gegenseitigen Fortschreitens und Nutzens ausgeführt, sie ergänzen daher einander und kommen sich vielfach gegenseitig zu gute.

Daraus erwuchs allerdings für diese Arbeit die Schwierigkeit der Sonderung in Kostenaufwendungen: einmal im Interesse der Schifffahrt, sodann im Interesse der Landesmelioration.

Letztere müssen hier ausgeschieden werden, um ein klares Bild zu gewinnen, wie hoch die für den Fluß in seiner Eigenschaft als Verkehrsmittel — ganz überwiegend staatlicherseits — aufgewendeten Summen sind.

Denn durchweg hat der Staat das Recht und die Pflicht übernommen, die öffentlichen Gewässer als solche zu erhalten und zu verbessern.

Daher waren in vollem Umfange nur die Behörden der Uferstaaten maßgebend und imstande, das erforderliche Material zu gewähren und die vor allem hier notwendige

Sonderung im Interesse der Schifffahrt und im Interesse der Landesmelioration durchzuführen, wie andererseits auch nur die Behörden Hamburgs die Scheidung der Aufwendungen im Interesse der Binnenschifffahrt von denen im Interesse der Seeschifffahrt zu vollziehen vermochten.

Die Bervollständigung des Materials erheischte aber auch die Beihülfe zahlreicher Kommunalbehörden, sowie Privatgesellschaften, auch einzelner Personen.

Sowohl von dieser wie von jener Seite ist allen meinen Bitten gewillfahrt worden.

Ich spreche daher an dieser Stelle den staatlichen Behörden, ebenso auch den Kommunalbehörden, sowie Privatgesellschaften und einzelnen Personen, welche mir in entgegenkommender Weise, zum großen Teil unter Übernahme umfangreicher Arbeiten, behülflich gewesen sind, meinen ergebenen und warmen Dank aus, zu welchem ich mich um so mehr verpflichtet fühle, als ich so den gewichtigen Anspruch behördlicher Autorität und fachmännischer Kenntnis für die Richtigkeit des gebotenen Materials in Anspruch nehmen kann, was dem wissenschaftlichen Wert dieser Ausführungen den Untergrund und wesentliche Bedeutung verleiht.

Halle a. S., im Herbst 1901.

**Georg Bindewald.**

## Der Elbstrom.

Die Elbe entspringt auf der Südseite des Riesengebirges im sogenannten Elbbrunnen (1397 m) unter  $50^{\circ} 46'$  N. B. und  $33^{\circ} 12'$  Ö. L., erreicht sodann in weitem, südöstlichem Bogen die Mitte von Böhmen, fließt von da ab im wesentlichen nordwestlich und mündet nach einem Laufe von 1154 km Länge unter  $55^{\circ} 56'$  N. B. und  $28^{\circ} 45'$  Ö. L. bei Cuxhafen in die Nordsee.

Der Elbstrom, der im ganzen ein mittleres Gefälle von 1:800 hat, gehört mit seinem Niederschlagsgebiet der Übergangszone des Kontinental- und Seeklimas an und zwar herrscht ersteres im südlichen Teil, dem böhmischen Elbgebiet, letzteres dagegen vornehmlich an der Unterelbe vor.

Die sehr bedeutende Vielgestaltigkeit der orographischen Verhältnisse, namentlich im oberen Laufe des Stromes, überträgt sich teilweise auf die meteorologischen Verhältnisse.

Zimmerhin herrscht durchschnittlich ein gleichmäßiges Klima im Elbgebiet, denn die zu erwartende Zunahme der südlichen Temperatur wird zum Teil durch den erwärmenden Einfluß des Meeres in der nördlichen Hälfte, zum Teil durch die Abkühlung der höheren Bodenerhebung der südlichen Hälfte ausgeglichen.

Eine Betrachtung der Bodengestalt des Gebiets ergibt, daß im oberen Elbgebiet innerhalb des böhmischen Beckens Berg- und Hügelland vorherrschen. Diese finden im wesentlichen ihren Abschluß nach dem Durchbruch des Flusses durch das Elbsandsteingebirge und einem kurzen Laufe durch das sächsische Mittelgebirge.

Hatte die Elbe bis hierher den Charakter eines Gebirgsflusses, so nimmt sie nunmehr mit ihrem Eintreten in das norddeutsche Flachland den eines Flachlandflusses an.

Auf dem westlichen Ufer überwiegt zwar zunächst noch Bergland, welches nach dem Einmünden der Saale in Hügelland und erst später in