

Schiffahrtsabgaben

Erster Teil Die Rechtslage

Von
Max Peters



Im Auftrag des Vereins für Socialpolitik herausgegeben



Duncker & Humblot *reprints*

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CXV. 1.

Schiffahrtsabgaben.

Erster Teil.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1906.

Schiffahrtsabgaben.

Von

Max Peters.

Erster Teil.

Die Rechtslage.

Im Auftrag des Vereins für Socialpolitik herausgegeben.



Leipzig,

Verlag von Dunder & Humblot.

1906.

Alle Rechte vorbehalten.

V o r w o r t.

Als der ehrenvolle Antrag der Vereins für Socialpolitik, die Frage der Schiffsabgaben in den Vereinschriften zu bearbeiten, im Anfange des Jahres 1905 an mich herantrat, bin ich einige Zeit im Zweifel gewesen, ob ich die Aufgabe übernehmen sollte.

Diejenigen Umstände, welche mir ihre Lösung erleichtern konnten — eine siebenjährige praktische Erfahrung auf dem Gebiete der Schiffsabgaben in Verbindung mit der Möglichkeit der Benutzung amtlicher Quellen — schienen mir durch die entgegenstehenden Schwierigkeiten mindestens aufgewogen zu werden. Die letzteren ergaben sich vielfach gerade aus meiner amtlichen Stellung.

Für das volle Verständnis des geltenden Rechtes ist es notwendig, seine Geschichte, sowohl diejenige seiner Entstehung als auch diejenige seiner späteren Anwendung und Betätigung, klarzustellen. Das kann man nicht ohne Veröffentlichung eines umfangreichen Aktenmaterials. Hierbei zeigt sich aber, daß der Apparat der Gesetzgebung und Verwaltung nicht immer ganz gleichmäßig gearbeitet hat. Es sind zuweilen Unstimmigkeiten, Kursschwankungen und Vibrationen vorgekommen, die nicht unerwähnt bleiben können, wenn über die tatsächliche Entwicklung der Dinge volle Aufklärung gegeben werden soll. Andererseits ist aber die Rolle des Chronisten solcher Unstimmigkeiten und Schwankungen heikel und unsympathisch für einen Mann, der selber zu jenem Apparat gehört, zumal wenn er gewissermaßen als Kritiker seiner Vorgänger auftreten muß. Es ergibt sich hieraus unter Umständen ein gewisser Konflikt der Pflichten oder doch der Empfindungen.

Andererseits legt die Verfügung über Akten, die nicht für jedermann zugänglich sein können, große Verantwortlichkeiten auf in bezug auf die Art und Weise der Benutzung, insbesondere hinsichtlich der vollständigen, sorgfältigen und unparteiischen Auswahl derjenigen Schriftstücke, welche als

Beweismittel für die vom Verfasser vertretenen Ansichten veröffentlicht werden. Für die wahrscheinlich sehr zahlreichen und den verschiedensten Kreisen angehörigen Gegner liegt es nahe, in bezug auf die Bildung dieser Ansichten eine gewisse Gebundenheit des Verfassers an seine amtliche Stellung anzunehmen, seinen Mut zur Vertretung einer den Zielen der Regierung nicht entsprechenden Meinung zu bezweifeln und — namentlich in der Rechtsfrage — den Aufbau der Beweisführung als einen vom Endpunkte konstruierten, auf ein bestimmtes Ergebnis berechneten zu beargwöhnen. Der Verfasser muß mit der Möglichkeit rechnen, daß auch dieser Argwohn im Kampfe der Meinungen eine Rolle spielen wird. Das um so mehr, als er in letzter Zeit mehrfach zitiert worden ist als Vertreter einer die Begriffe der natürlichen und künstlichen Wasserstraße betreffenden Ansicht, welche von der hier dargelegten abweicht. Er scheut vor einem Meinungswechsel keineswegs zurück, da er hierin im Falle sachlicher Begründung nicht nur keinen Vorwurf, sondern eher ein Lob, jedenfalls aber eine Pflicht erblickt; er bekennt sich zu einem solchen Wechsel hinsichtlich anderer Punkte, die in der Frage der Schiffsabgaben eine gewisse, wenn auch nicht wesentliche Rolle spielen. In bezug auf jene Begriffsbestimmung hat er aber seine Meinung nicht gewechselt, weil er in dem zitierten Satze seiner Arbeit vom Jahre 1902 über „Die finanzielle Entwicklung der preussischen Binnenwasserstraßen“ im Archiv für Eisenbahnwesen XXV 750

„Unter künstlichen Wasserstraßen werden die eigentlichen Kanäle und die kanalisiertten Flüsse verstanden, während als natürliche diejenigen von Natur schiffbaren Flüsse und Seen gelten, deren Schiffbarkeit auf andere Weise als durch Kanalisierung verbessert worden ist oder eine künstliche Steigerung überhaupt nicht erfahren hat“

eine Meinung weder vertrat noch zu vertreten Anlaß hatte. Mit dem Ausdruck „gelten“ sollte gesagt werden und ist gesagt worden, daß der Verfasser ad hoc — für die Bestimmung des Rahmens seiner finanziellen Untersuchungen — den Standpunkt jener vielfach üblichen Begriffsabgrenzung akzeptieren, im übrigen aber zur Frage nicht Stellung nehmen wollte¹. Für den damaligen Zweck war diese Einteilung geeignet, weil sie im Bereich der Binnenschifffahrt mit der Unterscheidung von abgabepflichtigen und nicht abgabepflichtigen Wasserstraßen ungefähr zusammenfiel und nur bei den ersteren von einer finanziellen Entwicklung die Rede sein konnte.

¹ In einem kürzlich erschienenen Aufsatz des Bezirksassessors Dr. Fidejufuß Walther, „Schiffsabgaben auf den deutschen Strömen“, Leipzig 1906, Rößberg'sche Verlagsbuchhandlung S. 10 und auch sonst vielfach ist jene Äußerung aus dem Jahre 1902 unrichtig wiedergegeben.

Es kommt hinzu, daß die Frage der Schiffsabgaben in den letzten Jahren eine Bedeutung gewonnen hat, die über die Grenzen einer akademischen Erörterung weit hinausreicht. Sie ist zu einer aktuellen politischen Frage ersten Ranges geworden, und hinter den verschiedenen Lösungen, deren sie fähig ist, steht der Druck großer materieller Interessen. Vielleicht sind diese Interessen ganz oder teilweise falsch orientiert; vielleicht gravitieren sie sogar in Wirklichkeit nach einer den heutigen Anschauungen und Befürchtungen entgegengesetzten Richtung. Immerhin üben sie einstweilen eine der wissenschaftlichen Untersuchung des Problems ungünstige Wirkung. Sie können bei den Verfechtern der entgegenstehenden Ansichten eine gewisse — wenn auch vielleicht unbewußte — Befangenheit in Verbindung mit der Neigung, dieselben Eigenschaften dem Gegner vorzuwerfen, erzeugen. Sie erschweren insofern auch demjenigen, dessen Überzeugung sich mit den politischen Zielen der preußischen Regierung im wesentlichen deckt, die Geltendmachung seines Standpunktes.

Aber auch abgesehen hiervon ist die Beteiligung oder auch nur der Schein der Beteiligung eines Staatsbeamten an politischen Meinungskämpfen nicht ohne Bedenken, es sei denn in der gleichzeitigen Eigenschaft als Volksvertreter, und vielleicht auch dann nicht.

Zu diesen mehr persönlichen Schwierigkeiten kamen aber noch sehr erhebliche sachlicher Natur. Sie lagen in dem Umstand, daß über das Thema der Schiffsabgaben in den letzten Jahren viel geschrieben worden ist, und in der für eine wissenschaftliche Behandlung dieses Themas bestehenden Notwendigkeit, nicht nur die eigene Meinung zu begründen, sondern auch diejenige anderer zu widerlegen.

Sie lagen ferner in der Unhandlichkeit und Sprödigkeit des Stoffes, in dem ungefügen, unsymmetrischen und pfadlosen Zustande des Materials, in der Notwendigkeit, die Beweisdokumente in einer gewissen Ausführlichkeit abzudrucken, um den Einwand der Loslösung entscheidender Textstellen aus dem Zusammenhange möglichst abzuschneiden, und in der durch die Lage der Verhältnisse zuweilen bedingten Notwendigkeit subtiler Vergleiche und fein zugespitzter Deduktionen, des Arbeitens mit der Goldwaage bei der Textauslegung.

Alle diese Umstände erschweren in hohem Grade die Aufgabe, den Gegenstand in anziehender, lesbarer, nicht ermüdender Form zu behandeln, und sie erleichtern dem Gegner den Angriff, insbesondere auch mit dem Vorwurf des Mikroskopierens und Haarspaltens; der Verfasser rechnet hiermit von vornherein.

Eine gewisse Breite der Darstellung, namentlich eine große Ausführlich-

keit in der Schilderung der Rechtsgeschichte und der Praxis sind durch die Natur der Verhältnisse bedingt, weil die Überzeugungskraft wichtiger Beweismomente davon abhängt. Auch Wiederholungen derselben Tatsachen und Gedanken in verschiedenen Zusammenhängen lassen sich nicht vermeiden, wenn die Übersichtlichkeit in der Darstellung nicht leiden soll. Wer ein so steriles und steinigtes Feld bearbeiten will, muß sehr tief pflügen und weite Flächen adern, um ein einigermaßen sicheres Ergebnis zu erzielen.

Wenn der Verfasser die ihm gestellte Aufgabe gleichwohl übernahm, so geschah es in der Meinung und dem Bestreben, der Wahrheit und den Interessen des Staates sowohl als auch der Wasserstraßen und der Schifffahrt — so wie er diese Interessen versteht — zu dienen. Ob die Vertreter der Meinung, man möge nur die Dinge in den bisherigen, übrigens keineswegs einheitlich profilierten und stark ausgefahrenen Gleisen weiter laufen lassen und an den bisherigen Finanzierungsgrundlagen für den Ausbau der natürlichen Wasserstraßen unentwegt festhalten, den Wasserstraßen, der Schifffahrt und dem Handel einen größeren Dienst leisten als diejenigen Männer, welche neue finanzielle Organisationen für die Durchführung von Schifffahrtsverbesserungen erstreben, das ist eine offene Frage; ihre Entscheidung liegt in der Zukunft. Ein wahrer Freund muß unter Umständen auch fordern und gegen den Strom schwimmen können.

Und wenn der Verfasser die Arena des Vereins für Socialpolitik als besonders geeignet ansah für die Erörterung der Abgabenfrage, so leitete ihn hierbei der Gedanke, daß gerade in dieser Frage die Politik der ausgleichenden Gerechtigkeit, das Postulat der gleichmäßig gerechten Inanspruchnahme aller wirtschaftlichen Existenzen durch den Staat, eine maßgebende Rolle spielt. Hierin, also in einem sozialpolitischen Gedanken, nicht in der Rechtsfrage, liegt der Kern der Sache. Die Rechtsfrage ist ja wichtig genug, um Anspruch auf die sorgfältigste Prüfung zu haben. Aber wie ihre Beantwortung auch ausfallen mag — den Ausschlag wird die wirtschaftliche Frage geben, wenn hinter der einen oder der anderen Lösung dieser Frage die Überzeugung und Willensmeinung der großen Mehrheit der Wähler und der politischen Parteien steht. Die wirtschaftlichen Triebkräfte werden, wenn sie im Rahmen des geltenden Rechts nicht zur Geltung kommen, rechtsbildend wirken und sich in neues Recht umsetzen.

Die Frage der Schifffahrtsabgaben ist also auch eine sozialpolitische im besten Sinne des Wortes; es handelt sich darum, ob die eine Gruppe der Staatsangehörigen Verkehrsverbesserungen entgeltlich, die andere unentgeltlich haben soll, also um die möglichst gleichmäßige Berücksichtigung aller Bevölkerungskreise bei den Lasten und Vorteilen des Staates. Die gegenwärtig

bestehende Imparität hat zugleich — wenn auch mit gewissen Einschränkungen und Vorbehalten — einen regionalen Charakter. Es fragt sich, ob sie wert ist, beibehalten oder beseitigt zu werden. Der Einwand, daß eine kleinliche *do ut des*-Politik zur wirtschaftlichen Auflösung des Staatsganzen führen würde, wird zur Rechtfertigung des bestehenden Zustandes schwerlich genügen. Es muß auch hier heißen: *suum cuique*. Die wirtschaftliche Gerechtigkeit muß soweit verwirklicht werden, als die Verhältnisse es gestatten.

Der Verfasser schreibt für seine eigene Rechnung und Gefahr. Er trägt nur seine Ansicht vor, nicht die der Staatsregierung oder eines einzelnen Ministers. Das Gegenteil kann auch aus der ihm gewährten Erlaubnis zur Aktenbenutzung nicht gefolgert werden. Das geht schon daraus hervor, daß Schumacher dieselbe Erlaubnis hatte und hinsichtlich der Rechtsfrage zu einem von der Meinung des Verfassers abweichenden Ergebnis kam.

Die Akten, welche über die Frage der Schiffsabgaben Aufschluß geben oder geben können, haben dem Verfasser nicht ganz vollständig zur Verfügung gestanden, namentlich nicht insofern sie etwa in anderen als preußischen und bayrischen Archiven und Registraturen sich befinden sollten. Die preußischen Akten sind nicht in dem Zustande, daß die Möglichkeit der nachträglichen Auffindung irgendeines auf den Gegenstand bezüglichen Schriftstückes völlig ausgeschlossen wäre. Es liegt das einerseits in zufälligen, hier nicht weiter zu erörternden äußeren Umständen, welche es mit sich gebracht haben, daß die für die heutigen Streitfragen in Betracht kommenden Korrespondenzen und Verhandlungen an den verschiedensten Stellen, oft an solchen, wo man sie nicht vermuten kann, verstreut sind. Andererseits hat aber auch der Umstand eine Rolle gespielt, daß die Entstehung des geltenden Rechts — oder vielmehr die Entstehung der Vorschriften, in welchen das geltende Recht zuletzt kodifiziert wurde — in eine Zeit großer politischer Umwälzungen fiel, als es sich um Dinge handelte, in Vergleich zu welchen die Abgabenfrage Nebensache war, und eine Neuordnung der Verhältnisse auf zahlreichen Gebieten mit raschem Entschluß erfolgen mußte. Infolgedessen ist die der preußischen Bürokratie sonst eigentümliche Korrektheit in den äußeren Geschäftsformen vielleicht nicht immer ganz gewahrt worden, und es wäre möglich, daß Entwürfe und sonstige Schriftstücke, welche auf den Werdegang der Rechtsvorschriften Bezug haben, nicht zu den Akten gekommen sind.

Aber die ihm erreichbaren Akten und Archive hat der Verfasser in jahrelanger, mühevoller Schürfarbeit durchforscht, und wenn er auch unter den geschilderten Umständen die formale Gewähr dafür, daß er alles zur Sache Gehörige gefunden und gesehen hat, nicht unbedingt übernehmen kann,

so hat er doch so viel gefunden und gesehen, daß er zu der Überzeugung gelangen konnte, es sei Abbauwürdiges nicht weiter vorhanden.

Sein Aktenmaterial deckt sich mit dem von Schumacher benutzten nur teilweise, wie das auch der Natur der Sache nach nicht anders sein konnte. Denn das Schumacher gestellte Thema betraf nur die Binnenschiffahrtsabgaben, während hier die Schiffahrtsabgaben überhaupt, also einschließlich der Seeschiffahrtsabgaben, behandelt werden sollen.

Der Verfasser.

Nachtrag.

I.

Der auf Seite 123 erwähnte Artikel der Kölnischen Zeitung ist mit der Überschrift „Die rechtliche Seite der Schiffsabgaben“ in Nr. 129 vom 5. Februar 1905 erschienen.

II.

Zu dem auf Seite 303 abgedruckten Artikel des Preussisch-Niederländischen Handels- und Schiffsabgabenvertrages vom 31. Dezember 1851 ist in § 7 des Schlußprotokolls vereinbart:

Les plénipotentiaires Néerlandais, en communiquant le plan daté de la Haye du 18. Janvier 1850, et qui sert de base aux travaux d'art, mentionnés dans cet article, ont fait observer, que les fonds nécessaires ont été alloués pour l'exécution de ce plan de la part des Etats généraux pour les années 1851 et 1852, et que ces fonds y ont été employés pour l'année 1851; ils expriment de même la conviction, qu'on continuera à en agir ainsi d'année en année.

Dieses Schlußprotokoll ist im „Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden 1852 Nr. 104“ abgedruckt, in Preußen aber nicht veröffentlicht. Sein Vorhandensein ist dem Verfasser erst nachträglich bekannt geworden; der Korrektionsplan vom 18. Januar 1850, welcher sich offenbar nur auf niederländische Gewässer bezieht, ist damals nach Preußen mitgeteilt, aber bisher in den Archiven nicht ermittelt. Nach der Wortfassung ist es sehr zweifelhaft, ob diese Bestimmung des Schlußprotokolls die ganz allgemeine und sehr weitgehende Verpflichtung nach Art. 23 des offenen Vertrages spezifiziert, d. h. auf ein bestimmtes Bauprojekt bezieht und demgemäß

einschränkt. Wenn sie es täte, wäre sie geradezu eine Abänderung des Art. 23 und für die rechtliche Wirkung des Vertrages von so großer Bedeutung, daß ihre Nichtveröffentlichung in Preußen kaum verständlich erschiene. Eine solche Einschränkung ist in dem hier mitgeteilten Texte des Schlußprotokollens nicht — oder doch nicht mit der nötigen Klarheit — ausgesprochen.

Gegen die Annahme der restriktiven Wirkung des Schlußprotokollens spricht auch der Umstand, daß von einem preussischen Strombauprojekt für die Strecke oberhalb Emmerich nicht die Rede ist. Es ist mehr als unwahrscheinlich, daß die vertragsschließenden Teile eine verschiedenartige, der eine eine begrenzte, der andere eine unbegrenzte Strombaupflicht übernehmen wollten und übernommen hätten.

Bei den Verhandlungen über den Abschluß der revidierten Rheinschiffahrtsakte im Jahre 1868 scheint der preussische Bevollmächtigte jedenfalls den Art. 23 im Sinne der unbeschränkten Strombaupflicht verstanden zu haben.

Wenngleich diese Auslegungsfrage für den Gang der juristischen Untersuchung und Beweisführung hinsichtlich der Rechtslage auf dem Gebiete der Schiffsahrtsabgaben ohne Bedeutung ist, hat der Verfasser doch geglaubt, die vorstehenden ergänzenden Mitteilungen nicht unterlassen zu sollen, um jede Unvollständigkeit oder Ungenauigkeit möglichst zu vermeiden.

Inhalt.

	Seite
Vorwort des Verfassers	V—X
I. Rechtsauslegung	1— 7
II. Die Rechtsquellen	9— 33
§ 1. Verfassung und Verträge	11— 15
§ 2. Die Gleichheit des Inhalts der Rechtsquellen	16— 25
§ 3. Umfang, Geltungsbereich und allgemeine Bedeutung der Rechtsvorschriften	25— 33
III. Gegenstand der Abgabenerhebung	35—248
A. Die künstliche Wasserstraße.	37— 64
§ 1. Allgemeine Bemerkungen. Natürliche und künstliche Verkehrsmöglichkeiten	37— 42
§ 2. Abgrenzung der Begriffe nach grammatischer Auslegung	42— 47
§ 3. Übergang des einen Begriffs in den anderen	47— 56
§ 4. Logische Auslegung aus der Entstehungsgeschichte und der Praxis	56— 59
§ 5. Zusammenfassung der Ergebnisse	59— 64
B. Die Schifffahrtsanstalt	65—248
1. Allgemeine Bemerkungen	65— 66
2. Die grammatische Auslegung	66—129
a) Der Anstaltsbegriff an sich	66—105
§ 1. Verhältnis der Begriffe Anstalt und Anlage	66— 71
§ 2. Der Anstaltsbegriff im Sinne des allgemeinen Sprachgebrauchs	71— 79
§ 3. Der Anstaltsbegriff im Sinne des Sprachgebrauchs der Gesetze und Verträge über Schifffahrts- und Wasserbauangelegenheiten	79— 80
§ 4. Die preußische Gesetzgebung	80— 89
§ 5. Die nichtpreußische deutsche Gesetzgebung	89— 99
§ 6. Die preußisch-deutschen Staatsverträge	100—101
§ 7. Die Reichsgesetzgebung der Jahre 1848—1849	102—105

	Seite
b) Die bei den Anstalten vorauszusetzenden Eigenschaften	105—111
§ 1. Die Bestimmung zur Erleichterung des Verkehrs	105—108
§ 2. Der Begriff des Besonderen	109—111
c) Zusammenfassung der Ergebnisse und deren Gegenüberstellung mit abweichenden Ansichten	111—129
3. Die logische Auslegung	129—248
a) Allgemeine Bemerkungen	129—130
b) Die Rechtsgeschichte	130—168
§ 1. Die Entstehung des Zollvereinsvertrages vom 8. Juli 1867	130—138
§ 2. Die Entstehung der Reichsverfassung	138—168
c) Die Praxis	168—248
§ 1. Allgemeine Bemerkungen	168—173
§ 2. Die Praxis bei den Wasserstraßen in Preußen vor der Reichsgründung	173—197
§ 3. Die Praxis bei den Wasserstraßen im Reiche	197—214
§ 4. Die spätere Praxis bei den Wasserstraßen in Preußen	214—221
§ 5. Die Praxis der anderen Bundesstaaten hinsichtlich der Wasserstraßen	221—225
§ 6. Die Praxis bei den Häfen	225—229
§ 7. Abweichungen von dem regelmäßigen Gange der Praxis	229—231
§ 8. Die Feststellung des Anstaltsbegriffs	231—248
IV. Die Voraussetzung für den Eintritt der Abgabepflicht	249—258
§ 1. Die grammatische Auslegung	251—253
§ 2. Die logische Auslegung	253—258
V. Die Höchstgrenze für die Bemessung der Schiffsabgaben	259—292
§ 1. Allgemeine Bemerkungen	261—263
§ 2. Staatliche Schiffsanstalten	264—290
§ 3. Nichtstaatliche Schiffsanstalten	290—292
VI. Die Zahlungspflicht	293—297
VII. Die Rhein/schiffsabgaben	299—319
VIII. Die Donauschiffsabgaben	321—329
IX. Schlußwort	331—339

I.
Rechtsauslegung.

Der erste Abschnitt dieser Arbeit soll die Rechtsfrage behandeln — die Frage, unter welchen Voraussetzungen und innerhalb welcher Grenzen Schiffsabgaben in Deutschland gestattet sind. Sie ist außerordentlich schwierig und in hohem Grade bestritten. Ihre Lösung ist aus dem Wortlaut der geltenden Vorschriften nicht ohne weiteres zu entnehmen, sondern nur durch mühsame und sorgfältige Interpretation zu finden.

Für die Auslegung der Gesetze gibt es gewisse Regeln, die von der Rechtswissenschaft entwickelt und festgestellt sind. Sie sollen hier nicht als bekannt vorausgesetzt werden, weil die folgenden Ausführungen nicht nur für Rechtskundige geschrieben, sondern darauf berechnet sind, für jedermann verständlich zu sein. Hieraus ergab sich die Notwendigkeit, jene Regeln in ihren Grundzügen darzulegen, was übrigens — da sie im wesentlichen auf allgemeinen verstandesmäßigen Erwägungen beruhen — ohne näheres Eingehen auf die Technik der Rechtswissenschaft möglich ist.

Die Aufgabe der Auslegung besteht in der Feststellung dessen, was der Gesetzgeber sagen wollte, aus dem, was er gesagt hat. Seine Willensmeinung deckt sich nicht immer mit dem dafür gewählten Ausdruck. Es kommt zuweilen vor, daß er mehr oder weniger oder etwas anderes sagt oder zu sagen scheint, als er die Absicht hatte zu sagen. Gerade bei den Rechtsvorschriften über Schiffsabgaben ist die Abweichung zwischen dem Gemeinten und Gesagten zuweilen sehr stark; so stark, daß die ganze Beweiskraft authentischer Zeugnisse dazu gehört, um den gesetzgeberischen Willen aus der Verkleidung dunkler und ungeeigneter Ausdrücke herauszufinden.

Diese Inkongruenzen zwischen Meinungen und Worten beruhen teils auf allgemeinen und dauernden, teils auf besonderen und zufälligen Gründen. Die ersteren ergeben sich aus der Unvollkommenheit aller menschlichen Dinge, aus der Schwierigkeit, alle Abwandlungen und Schattierungen der Rechtsbegriffe mit zweifelsfreien Ausdrücken zu bezeichnen, die letzteren aus un-

günstigen Verhältnissen, welche den Gang der Gesetzgebungsmaschine mitunter beeinflussen, namentlich aus der Hast und Eile, mit welcher Gesetze zuweilen zustande kommen.

So geschieht es nicht selten, daß der Gesetzgeber sich undeutlich oder mehrdeutig ausdrückt, daß er Doppelausdrücke pleonastisch anwendet und damit dem Zweifel Raum gibt, ob nicht doch die aneinander gereihten Worte Verschiedenes bedeuten sollen, oder daß er Rechtsregeln von allgemeiner Bedeutung in eine zu enge Fassung kleidet und damit die Praxis zur sinngemäßen Ausdehnung auf analoge Fälle nötigt. Sowohl die Knappheit als auch die Weitschweifigkeit des Ausdrucks werden oft Quellen des Mißverständnisses und der Unsicherheit.

Es liegt in der Natur der Sache, daß bei dem Suchen nach der in einem bestimmten Gesetzestexte niedergelegten Willensmeinung zunächst vom Sprachgebrauch und den Sprachgesetzen auszugehen ist. Eine solche Untersuchung muß, wenn ihre Ergebnisse überzeugen sollen, auf ziemlich breiter Grundlage angestellt werden, weil das sprachliche Empfinden mehr oder weniger subjektiv gefärbt ist und demgemäß nicht nur im täglichen Leben, sondern auch in der Literatur die Grenzen der Begriffe einigermaßen schwanken. Die Bedeutung, in welcher ein bestimmtes Wort gebraucht ist, ist auch zeitlich und örtlich nicht immer gleich. Derselbe Ausdruck wird vielleicht heute in einem etwas anderen Sinne gebraucht und verstanden, als es vor wenigen Menschenaltern der Fall war. Daneben spielen regionale Verschiedenheiten im Sprachgebrauche, auch in der Schriftsprache und selbst in derjenigen der Gesetze eine wesentliche Rolle.

Das gilt auch von den Begriffen, welche im Rahmen der Schifffahrts- und Wasserstraßenfragen eine Rolle spielen¹.

Mit Rücksicht hierauf ist in dieser Arbeit auf die Feststellung des Sprachgebrauchs ein verhältnismäßig großer Raum verwendet, namentlich soweit der für die Beurteilung der Rechtsfrage überaus wichtige Begriff der Anstalt in Betracht kam.

Die nur auf dem sprachlichen Gebiete sich bewegende und nur mit sprachlichen Hilfsmitteln arbeitende Auslegungstätigkeit wird als grammatische Interpretation bezeichnet.

Soweit sie zur zweifelsfreien Feststellung des gesetzgeberischen Willens

¹ So wird z. B. am Rhein der Ausdruck „das Werft“ im gewöhnlichen Leben und auch im amtlichen Verkehr für „Kai“ gebraucht; an der Nordseeküste ist dafür vielfach der Ausdruck „die Kajung“ und in Süddeutschland „die Lände“ üblich. Am Rhein nennt man Haltepfähle zum Festmachen der Schiffe „Mehrpfähle“, während dieser Ausdruck sonst unbekannt ist, usw.

nicht hinreicht, muß dieser im Wege der logischen Interpretation ermittelt werden. Die letztere sucht aus dem Zusammenhange der zweifelhaften Gesetzesstelle mit anderen Kundgebungen desselben Gesetzgebers oder auch verschiedener Gesetzgeber zu konstruieren, soweit eine geistige Einheit und eine innere Beziehung zwischen den zur Vergleichung herangezogenen Gesetzesvorschriften oder sonstigen Kundgebungen dargetan werden kann. Diese Vorschriften und Kundgebungen können vorangegangene, gleichzeitige oder auch spätere sein.

Bei den vorangegangenen handelt es sich um die Entstehungsgeschichte des Gesetzes, insbesondere um den Rechtszustand zur Zeit seiner Emanation und um die Frage, welcher Anlaß zu dessen Änderung vorlag. Hierbei spielen die volkswirtschaftlichen Verhältnisse und Erwägungen zuweilen eine wichtige Rolle; für die öffentlichrechtlichen Bestimmungen des modernen Verkehrsrechts waren sie sogar ausschlaggebend. Diese Bestimmungen im allgemeinen und diejenigen über Schiffsabgaben im besonderen sind die Reflexwirkung und Ausprägung wirtschaftlicher Gedanken, zu welchen sie sich verhalten wie die Form zum Inhalt. Es ist deshalb nicht nur zulässig, sondern sogar notwendig, keine Vermengung heterogener Gesichtspunkte, sondern im Gegenteil ihre Zusammenfassung zur höheren Einheit, wenn die volkswirtschaftlichen Auffassungen und Strömungen derjenigen Zeit, in welche die Entstehung solcher Rechtsvorschriften fällt, zu ihrer logischen Auslegung mitverwertet werden.

Bei der Beurteilung gleichzeitiger Kundgebungen muß davon ausgegangen werden, daß Abweichungen im Wortlaut ebensowenig einen sicheren Rückschluß auf abweichende Willensmeinung gestatten, wie umgekehrt aus der Gleichheit der gebrauchten Ausdrücke und Redewendungen nicht immer die gleiche gesetzgeberische Absicht entnommen werden kann. So wünschenswert die Festhaltung einer gleichmäßigen Terminologie in gesetzgeberischen Erklärungen auch sicherlich wäre, so lehrt andererseits doch die Erfahrung, daß dieser theoretischen Forderung in der Praxis keineswegs immer entsprochen ist. Gerade auch bei den auf die Schiffsabgaben bezüglichen Rechtsvorschriften tritt der Mangel einer gleichmäßigen Terminologie in auffälliger und zuweilen störender Weise hervor. Es muß daher bei der Verwertung gleichzeitiger oder annähernd gleichzeitiger Kundgebungen im Sinne der logischen Interpretation neben dem Wortlaut zugleich die Gesamtheit aller sonstigen in Betracht kommenden Umstände mitherangezogen werden.

Bei den späteren Kundgebungen spricht die Vermutung dafür, daß sie den gesetzgeberischen Gedanken fortsetzen und sinngemäß verwirklichen. Es muß insbesondere zugunsten des ausführenden Faktors der Gesetzgebung im kon-