

Sitzung v. 12. April 1904 St. B. 2017 und des preuß. Ministers der öffentl. Arbeiten v. Breitenbach in der Reichstags-Sitzung v. 1. April 1908 St. B. 4526. Hierzu kommt die aus der bisherigen Fassung des Art. 54 sich ergebende ganz unangemessene Unterscheidung der Wasserstraßen in künstliche und natürliche, mit dem Ergebnis, daß nur für die ersteren die Erhebung von Abgaben zulässig sein soll, während beide Kategorien dem Schiffsverkehr die gleichen Dienste leisten; damit wick, wie Peters a. a. O. I S. 236 mit Recht ausführt, der rein praktischen und technischen Frage, ob im einzelnen Falle die Kanalisierung oder die Regulierung des Stromes vorzuziehen ist, im Sinne der ersteren Alternative vorgegriffen. Andererseits wird entsprechend der bisherigen Praxis, wie sie insbesondere bei der Unterwerfung und dem märkischen Wasserstraßen befolgt ist, von den Abgaben nicht mehr verlangt, als daß sie — nach dem Gebührenprinzip — die Selbstkosten des Staates decken; vgl. Ministerialdirektor Peters in der Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses v. 30. Mai 1906 St. B. 5522, Schwarz und Strauß II 3 S. 1150 § 158. Abgesehen von dieser gesetzlichen Garantie gegen die fiskalische Ausbeutung des Abgabentechts ergibt sich übrigens eine durch die realen Kräfte des Wirtschaftslebens gezogene Maximalgrenze für die Schiffsabgaben aus der Konkurrenz der Eisenbahnen, die wegen der Gleichmäßigkeit und größeren Schnelligkeit der Beförderung dem Wasserverkehr auch in Ansehung der Gütertransporte überlegen sind; nach Schwarz und Strauß a. a. O. S. 1149 müssen mit den Schiffstaxen die Eisenbahn-Fracht-tarife um mindestens 15% unterboten werden, wenn der Schiffsverkehr dem Wettbewerb der Eisenbahnen gewachsen sein soll.

Allerdings ist bei der Regelung der Schiffsabgaben das Ausland insofern beteiligt, als der zwischen dem Norddeutschen Bunde und Österreich u. d. 22. Juni 1870 über die Aufhebung des Elbzolls geschlossene Vertrag im Art. 1 eine dem Art. 54 ziemlich genau entsprechende Bestimmung enthält, bezeichnen die mit den Niederlanden geschlossenen Rheinschiffahrtsakte v. 17. Okt. 1868 im Art. 3 eine dem Art. 54 ungefähr entsprechende Bestimmung; vgl. Peters a. a. O. S. 19. Den vertragmäßigen Rechten dieser Staaten kann durch die reichsgesetzliche Regelung der Frage nicht vorgegriffen werden und die Auseinandersetzung mit ihnen bleibt der diplomatischen Rehabilitation der Reichsverwaltung überlassen.

Artikel 55.

Die Flagge der Kriegs- und Handelsmarine ist schwarz-weiß-rot.

Die Flagge ist das Kennzeichen für die Nationalität der Schiffe. Art. 55 bestimmt die Farben der Flagge und ihre Einseitigkeit für die Kriegs- und Handelsmarine. Über die Motive beider Bestimmungen hat sich der Kriegsminister v. Raon in der Sitzung des konst. Reichstags v. 2. April 1867 St. B. 526 dahin geäußert, daß man bei der Wahl der Farben an eine Verbindung der preussischen mit der auf allen Meeren bekannten hanseatischen Flagge und die Zusammengehörigkeit der Kriegs- und Handelsmarine gedacht habe. In der Flagge kommt also dreierlei zum Ausdruck: die Zugehörigkeit der Schiffe zum Deutschen Reich, ihre Zusammengehörigkeit untereinander ohne Rücksicht auf die verschiedene Staatsangehörigkeit ihres