

Ueber
gemeinsame materielle Interessen
im
deutschen Bundesstaate,
insbesondere
bei Abgaben vom Verkehr und Verkehrsmitteln.

Geschrieben im Monat August 1848.

Frankfurt a. M.,
Druck von C. Krebs - Schmitt.

1811

gewordener materielle Güter

an

gekauften Baumstoffe

aus

der Abgaben vom Zucker und Spiritus

1811 August 1811 im 1811

1811

1811

Nachdem Deutschland ein Bundesstaat geworden — wir sehen diese Handlung mit der Existenz der constituirenden Nationalversammlung, und einer Centralgewalt für vollendet an — mögen die, welche berufen sind das Leben dieses Körpers zu organisiren, nicht vergessen, daß jedes Glied schon zuvor sein eignes Leben für sich, dabei Nahrungsquellen und Organe besaß, die dessen Fortdauer (wohl oder übel) bedingten, und noch jetzt bedingen; daß der Körper die Glieder abgestorben nicht gebrauchen kann; diesen jene Lebensadern also nicht eher unterbunden werden dürfen, als nachdem ihnen bessere dafür geschafft sind; mögen sie eines Naturgesetzes eingedenk seyn, dem der Gehorsam niemals versagt wurde, und welches dem Lebenden die Vertheidigung seines Lebens mit den äußersten Kräften gebietet, auch gegen den, der es ihm nur nehmen will, um ihm dafür ein besseres Leben auszutauschen — selbst gegen den Schöpfer, der Macht hat die Verheißung zu halten, vertheidigt mit Hülfe des Arztes sein elendes Daseyn der Kranke: beatus possessor!

Sollte das Reichsgrundgesetz — wie jener Gärtner, der, im Mißvergnügen über die Ordnung der Bäume und die Verschlingung ihrer Zweige, erst einmal mit der Axt an ihren Wurzeln den ganzen Garten zerstörte, und deshalb von dem Gartenbesitzer entlassen ward, bevor er noch die meisterhaft erdachten Neupflanzungen beginnen konnte — sollte das Grundgesetz den Einzelstaaten das innere Leben hindern wollen, noch ehe das Reichsleben factisch ausgebildet ist, so würde der Körper abermals in die nun erst recht fränkelnd gewordenen Glieder zerfallen, und das Gesetz nicht zur That werden können.

Soweit will indessen Niemand gehen (als etwa diejenigen, welche mit dem Auslande und der Anarchie liebäugeln — eine

verächtliche Minorität; die Sorge, welche uns beschäftigt, ist nur, daß der unwillkürliche Feind des Guten — Eifer für das Beste — über die bewußte Absicht hinaus in jene Nähe führe; daß manch Gutes mit dem Schlechten voreilig ohne Ersatz beseitigt werde; daß die Ausführung ungereifter Pläne zur Befriedigung sonst richtig erkannter Bedürfnisse, oder Abstellung wirklicher Uebelstände, zu der Ankunft am Ziele nicht, oder doch nur in Begleitung neuer, nicht minder erheblicher Bedürfnisse und Uebelstände führe — Uebelstände, die, (unerwartete Folge der planmäßigen Mittel,) an einer andern Stelle austauschen, und dort — weil neu — empfindlicher drücken, als es die langgewohnten, nun beseitigten, und bald, vielleicht ohne Befriedigung, gewiß ohne Dankgefühl vergessenen Mängel an der alten Stelle thaten. Es ist ferner die Sorge, daß jener Eifer das an sich unglaublich schwierige Geschäft der Begründung dieser neuen Einheit Deutschland's, die nur in der eignen Discretion gegebene Kompetenzgrenze überschend, weit über die Construction des Grundes hinaus auf den Ausbau des ganzen Gebäudes und die Einrichtung jedes einzelnen Gemachs vom Keller bis zum Boden erstrecken, damit die Schwierigkeiten bis in's Unendliche häufen, und zuletzt den gelegten Grundstein unbedeckt da verlassen werde, wo erst künftige Generationen ihn einsam, verwittert, und unbrauchbar das Gebäude darauf zu thürmen, wiederfinden.

Nirgends treten dem Freunde des Vaterlandes und seiner Einheit diese Besorgnisse so dringend entgegen, als auf dem Felde der materiellen Interessen, dieser allgemeinsten Grundlage des Staatenlebens, dieser unabweislichen Bedingung jeden Lebens, welches von uns unter dem Monde begriffen werden kann.

Die einzelnen Staaten Deutschland's in allen Abstufungen geographischer Ausdehnung, äußerer Macht und innerer Kraft; mannichfach verschieden durch nationale Schattirung, geistige Richtung, Lehre und Schulverbreitung; wenigstens gruppenweise im Besitze eignen Geschichte; unter den Einflüssen ihrer Volksnachbarschaften und der Natur ihrer Länder, welche den einen ganz als Küstenstaat, den andern ganz als Binnenstaat charakterisirt, den einen hauptsächlich auf Ackerbau, den zweiten auf Fabrikwesen, den

dritten ausschließlich auf Schiffahrt und Handel anweist u. s. w.; eine Musterkarte von Regierungsformen; seit Jahrhunderten durch dynastische Interessen und Eifersucht politisch zerfallen — diese acht und dreißig Staaten haben sich schnell und rund zu einer Vereinigung entschlossen, die, in der äußeren Erscheinung über die Bänke der Paulskirche hinaus zur Zeit noch wenig bemerklich, von Manchen angefeindet, von Vielen nicht geglaubt, von den Wenigsten verstanden wird. Solch' Band politisch-nationaler Einheit ist noch ein lockeres Gespinnst; das deutsche Volk und seine einzelnen Staaten in demselben dergestalt zu verwickeln, daß der schwache Faden sich zu einem unzerstörbaren und unauflösblichen Netze verknüpfe, ist die Aufgabe, und diese zu lösen wird den Leitern nicht gelingen, wenn sie nicht Volk und Staaten auf dem Wege führen, welcher die gemeinsamen materiellen Interessen verfolgt.

Es fragt sich, welche Interessen sind die gemeinsamen
1) für den einzelnen Staat und seine einzelnen Bürger, und zugleich

2) für die sämtlichen deutschen Staaten?

Sich diese Frage recht klar zu machen ist von der größten Wichtigkeit, denn, sollte man sich von dem Wege zur Förderung desjenigen Interesses, welches in diesen beiden Richtungen gemeinsam ist, auf einen andern verirren, der, vielleicht einen Vortheil der großen Mehrzahl richtig verfolgend, denselben doch nicht ergreifen ließe, ohne einer Minderzahl von Staaten und Bürgern damit empfindlich wehe zu thun, so hätte man die Aufgabe verfehlt, das politisch-nationale Band gelockert, anstatt es zu befestigen, und würde, den Irrweg zu späth entdeckend, genöthigt seyn, entweder auf seiner Fahrt zurückzukehren, und damit jene große Mehrzahl zu verletzen, oder zur Beschwichtigung dieser Minderzahl ihr Specialinteresse auf Kosten einer dritten Fraction zu verfolgen u. s. w., bis Alle unbefriedigt und getäuscht, der Idee der Einheit entfremdet wären.

Wir müssen uns bescheiden jene Frage hier nicht allgemein lösen zu können — wer weiß, ob sie zu allgemeiner Befriedigung lösbar sey? Denn, daß große Interessen im Staatshaushalte nicht gefördert werden können, ohne irgend wen, und irgend wie zu

verlegen, ist uns nicht unbekannt; wir können die Bedeutung des Wortes „gemeinsam“ daher hier auch nur auf einen gewissen Grad verstehen, und wollen mit denen nicht rechten, die uns etwa vorwerfen werden, daß wir im Folgenden das richtige Maas nicht genau herausgeföhlt hätten — wir beschränken uns also darauf unsere Ansichten an Beispielen zu begründen.

I.

Die Abgaben, welche auf den meisten deutschen Flüssen von der Schifffahrt erhoben werden, sind dem Schiffer und dem Kaufmann von jeher unwillkommen gewesen; er hat immer geglaubt oder vorgegeben, seinen Gewinn unbilligerweise mit dem Zöllner zu theilen, obwohl der Zoll in der That aus den Taschen der Consumenten kam, und nirgends anders herkommen konnte; jener auch niemals bereit war, die ersparte Abgabe billig mit diesen oder dem Producenten zu theilen, wenn ihn die Concurrenz nicht dazu zwang.

In dem nämlichen Kreise der Recriminationen drehte sich zu Lande der Fuhrmann mit den Kaufmann und dem Zöllner; vielleicht erst später wurde der Producent aufmerksam, und zuletzt ließ der Nationalöconom den Consumenten seine Betheiligung an der Sache errathen. Nun gelang es der vereinten Kraft die alten Landzölle in mäßigere Durchgangsabgaben zu verwandeln. — Ungefähr gleichzeitig mit dieser Veränderung war eine andere Erleichterung des Landtransportes eingetreten, die Chaufirung aller großen Handelsstraßen, deren Benugung jedoch nur gegen Erlegung eines Weggeldes gestattet ward. Der Betrag dieser neuen Abgabe erschwerte wohl zu keiner Zeit den Handelsverkehr mehr, als ihn die Verbesserung der Wege erleichterte; derselbe ist aber gegenwärtig überall soweit ermäßigt, daß die Last der Abgabe weit hinter dem Nutzen der Anstalt für den Handel, und ihr Ertrag erheblich hinter den Kosten der Unterhaltung der Chaussees zurückbleibt — von einer Verzinsung des Anlagekapitals gar nicht die Rede ist.

Die auf diese Weise vom Staate übernommene Last wird ihm mittelst der Durchgangsabgabe erleichtert, welche jedoch den Mehr-

aufwand der Chausseeunterhaltung über den Ertrag des Chausseegeldes (in den meisten deutschen Staaten) nicht vollständig deckt, und dennoch mehr ist als eine bloße Erhöhung des Weggeldes von den durchgehenden Transporten, da der innere Verkehr auf den Chausseen, ungleich größer als der durchgehende, von der Abgabe befreit bleibt, verhältnismäßig damit belegt, aber den Ertrag derselben weit über die Kosten der Unterhaltung der Straßen steigern würde.

Es erheben also in der That die Staaten oder Staatenvereine für die Erlaubniß der Passage durch ihr Gebiet von den Gütertransporten eine Abgabe, welche den Aufwand der Gegenleistung — die Abnutzung der Chausseen durch die Transporte — übersteigt.

Es ist den Durchgangsabgaben bereits ein allgemeiner Krieg erklärt, und sie werden bei der Vereinigung Deutschland's zu einem Zollsystem fallen — gewiß fallen, weil

1) diese Einnahme der Staaten keine so große Quote ihrer Gesamteinkünfte ausmacht, daß der Ausfall durch anderweite, ihre Bürger oder einzelne Classen davon drückende, neue Auflagen ersetzt werden müßte, sondern durch Ersparungen an den Ausgaben und mittelst Verbesserung anderer Einnahmequellen (welche Wirkungen von der Vereinigung verhofft werden) einzubringen sind;

2) der Ertrag der Durchgangsabgaben für die bei weitem überwiegende Mehrzahl der einzelnen Staaten ungefähr in gleichem Verhältnisse zu ihrer Größe (Volkszahl) steht, mithin jeder verhältnismäßig gleiche Verluste an der Einnahme zu opfern hat;

3) durch die Vereinigung der größte Theil des Ertrags ohnehin wegfallen muß, indem sich der Verkehr, welcher für die einzelnen kleinern Vereine oder Staaten bisher dem Durchgange angehörte, in dem großen deutschen Vereinsgebiete in einen innern oder Eingangsverkehr verwandelt; endlich

4) die Abgaben, welche bisher den fremden, oder höchstens den Speditionshandel des erhebenden Staates oder Vereines belastete, künftig den deutschen Proprehandel treffen würde;

mit einem Worte, weil hier ein gemeinsames Interesse bezieht, kein Sonderinteresse verletzt wird.

II.

Wenn sich aber ferner diese oder jene Stimme mit dem Vorschlage erhoben hat, die Chausseegelder, eine verwandte Abgabe, allgemein aufzuheben, so sind wir ebenso gewiß, daß sie damit nicht, wenigstens jetzt noch nicht durchdringen könne und dürfe; weil

1) diese Abgabe nicht für eine unkoftbar zu ertheilende Erlaubniß, sondern für eine koftbare Gegenleistung und nur da, wo der Erheber diese gewährt, erlegt wird;

2) die Gegenleistung nicht etwa bloß für den Güterdurchgang, sondern für alle Transporte im Innern in Anspruch genommen, aber nicht in allen Staaten gleich umfänglich, und nicht durch gleiche Mittel gewährt wird. — Es gibt einzelne Staaten, einzelne Provinzen und einzelne Gemeinden, welche ungleich mehr als andere in dieser Beziehung gethan, ungleich größere Schwierigkeiten in Bezug auf Nivellement und Materialanschaffung zu überwinden gehabt, ungleich weniger Unterstützung aus öffentlichen Fonds dabei genossen, oder länger auf solche gewartet haben; bei denen das Bedürfniß des Wegebaues, wegen Grundlosigkeit der Straßen, Umfang des Local- oder Durchgangsverkehrs ungleich dringender war; welche unter einstweiliger Vernachlässigung anderer gemeinnütziger Zwecke die äußersten finanziellen Anstrengungen zur Herstellung ihrer Wege machten, und mit deren Erhaltung ausschließlich auf die Einnahme aus den Weggeldern rechnen mußten, während ihre Nachbarn aus Mangel an Gemeingeist oder zu Gunsten anderer öffentlicher Einrichtungen diesen Zweig vernachlässigten;

3) die Gegenleistung in der größten Ausdehnung und Vollkommenheit, (d. h. die Chausfirung auch derjenigen Wege, die ausschließlich den Localverkehr zwischen benachbarten Ortschaften vermitteln, und nicht bloß der großen Handelsstraßen), nicht vom Reiche, nicht einmal von den einzelnen Staaten oder Provinzen, sondern nur von den Gemeinden oder engeren Gemeindeverbänden prästirt werden kann; mit einem Worte: weil das Sonderinteresse der Einzelstaaten, Provinzen und Gemeinden an der Erhaltung guter Wege und der dazu dienenden Mittel ungleich größer als dasjenige der Gesammtheit ist, welches letztere nicht über die zwei Punkte hin-

ausgeht, daß der Betrag des Chausseegeldes im Allgemeinen weder die Unterhaltungskosten, noch den Werth der Benutzung eines guten Weges anstatt eines schlechten für den Fuhrmann übertrifft. — Diese beiden Punkte wird das Reich durch sein Gesetzgebungs- und Oberaufsichtsrecht zu wahren, vielleicht auch die Herstellung dieser oder jener vernachlässigten Hauptstraße von den betreffenden Staaten zu verlangen haben; wenn man aber glaubt, mit dem vorhandenen Beispiele einzelner Staaten sey erwiesen, daß sich die Abgabe der Weggelder in allen deutschen Staaten ohne die empfindlichsten Nachteile auf ihre Finanzen, und ohne Umstößung des tiefer begründeten Verhältnisses ihrer Gemeinden zum Ganzen, sowie ohne die übelsten Folgen auf den Zustand der Wege allgemein aufheben lasse, so schießt man weit fehl, und zugleich über das Ziel der Bildung eines Bundesstaats hinaus in den Bereich eines für den deutschen Charakter ganz unpassenden Centralisations- und Nivellirungssystems, und droht den Gemeingeist — es sind uns Dertlichkeiten bekannt, wo derselbe durch Nichts mehr, und zuerst durch die Aufmunterung der Gemeinden zum Wegbau geweckt ward, und wo es unthunlich seyn würde diese Aufmunterung fortzusetzen, wenn die Einnahme der Weggelder ausfiele — in dieser Beziehung zu ersticken, anstatt ihn zu heben.

III.

Bevor wir wieder auf die Flußzölle zurückkommen, müssen wir noch der Eisenbahnen und desjenigen Plazes, welchen sie neben den Chaussees in Bezug auf den Güterdurchgang einnehmen, erwähnen. Wenn die Erfindung des Chausseebaues den Transport ungemein erleichterte, so geht ihre Tragweite doch nicht über den vom Publikum geforderten Grad der Erleichterung hinaus bis zur Gewährung einer Rente von Anlagekapital; im Gegentheil legt der Staat bei der Unterhaltung noch zu. Die Erfindung der Eisenbahnen überspringt, namentlich in Deutschland, alle diese Momente; sie erleichtert den Verkehr in viel höherem Grade, sie gewährt dem Unternehmer eine angemessene Verzinsung seines Anlagekapitals, und liefert daneben noch einen Ueberschuß zur allmählichen Amortisation desselben *). Die

*) Es entgeht uns nicht, daß dieser Erfolg zum Theil der Verbindung

Eisenbahnen bauen sich frei; es wird mithin in dem Bahngelde von den durchgehenden Gütern ein Gewinn genommen, welcher sich wesentlich nur dadurch von einer Durchgangsabgabe unterscheidet, daß ihn der innere und Eingangsverkehr gleich dem durchgehenden zollt — unwesentlich dadurch, daß die meisten Eisenbahnen in Deutschland nicht Eigenthum des Staats, sondern von Privatgesellschaften sind. Die Bedeutung jenes Unterschieds schwindet aber zusammen, wenn berücksichtigt wird, daß die Eisenbahnverwaltungen dem Lokalverkehr und Lokalinteresse häufig Ermäßigungen des Bahngeldes zugestehen, und mittelst ihres Tarifs den Krieg gegen Concurrenzbahnen führen.

Der Handelsstand hat auch die Analogie zwischen der Durchgangsabgabe und jenem Theile des Gewinnes an den Bahngeldern bereits erkannt, wie sich in dem Streben, die Eisenbahnen in den Bereich der Reichsgesetzgebung und Oberaufsicht zu ziehen, und die Begünstigung gewisser Transporte vor andern durch die Bahngeldtarife zu verbieten, kundgibt.

Diesem Streben gegenüber wird es, falls dasselbe überall Geltung erhalten sollte, schon schwieriger seyn, sich mit der Gesetzgebung innerhalb derjenigen Grenze zu behaupten, jenseits deren das gemeinsame Interesse nicht mehr zu finden ist. Daß einige deutsche Staaten ihre Bahnen aus öffentlichen Fonds bauten, andere die Unternehmung an Gesellschaften überließen, noch andere von dem letztern Systeme zu dem erstern auf verschiedenen Wegen übergingen, scheint uns keinen Unterschied in denjenigen Rücksichten zu bedingen, welche auf den Bahneigenthümer zu nehmen sind — die einzelnen Staaten stehen in Bezug auf Finanzfragen dem Reiche gegenüber, unserer Meinung nach, nicht anders, als die Gemeinden und andere große Gesellschaften zu ihrem Einzelstaate.

Es gibt Bahnen, welche ausschließlich oder in der Hauptsache einem isolirten Verkehre, (wie die Nürnberg-Fürther) oder einem

des Bauherrn und des Fuhrherrn in einer Person zu danken ist, und eine gleiche Verbindung bei dem Verkehre auf den Chaussees ein gleiches Resultat ergeben würde; die Verbindung existirt indessen dort, und hier ist sie un- ausführbar, der oben dargestellte Unterschied also in Bezug auf die Durchgangsabgabe im ganzen Umfange zutreffend.

speciellen Zwecke (Salz-, Kohlen-, Stein-, Erz-, Holz-Transporten, wie die Budweis-Linzer, die kleinen Bahnen in dem Kohlendistrikt an der Ruhr u. s. w.) dienen, diese werden der Reichsgewalt schwerlich Veranlassung geben, sie in den Bereich ihrer Thätigkeit zu ziehen — es wäre wohl nicht einmal unbedenklich, ihnen die Breite des Gleises allgemein vorzuschreiben, wenn die eine oder andere schon unzweifelhaft zu den öffentlichen Anstalten gehören sollte, da eine solche unbedingte Vorschrift den Hauptzweck beeinträchtigen könnte *).

Wenn wir daher zwar weit entfernt sind, der Reichsgewalt die Competenz zur Gesetzgebung und Oberaufsicht über Bahnen der vorgedachten Art schmälern zu wollen, vielmehr die Begründung derselben durch das Reichsgrundgesetz im weitesten Umfange empfehlen würden, so geschähe dies jedoch nur in dem Vertrauen, daß eine discrete Anwendung davon gemacht werde. — Im Folgenden werden wir ausschließlich die Hauptbahnzüge vor Augen haben, wenn diese Eigenschaft auch nicht bestimmt bezeichnet wird.

Wir werden zuerst das Project der Acquisition sämtlicher Bahnen für das Reich, und der ausschließlichen Uebernahme der Neuanlagen auf die Reichscassen zu verhandeln haben, obgleich wir an die Aufrichtigkeit der Erfinder nicht mehr glauben, als an andere Nothlügen bedrängter Actienspeculanten. — Wenn das Reich blühende Finanzen und ungemessenen Credit — wie wir sie ihm wünschen — schon besäße, der übrige öffentliche und Privateredit aber gleichzeitig in der peinlichen Lage wäre, worin er sich — leider — jetzt befindet, so wäre die Maaßregel des Ankaufs der Gesellschafts-Stammactien zum Tagescurs, und die Annahme der Staatsbahnen gegen Gewährung der Anlagecapitale für Rechnung des Reichs vielleicht eine augenblicklich wohlthätige Maaßregel; ob sie

*) Es lassen sich z. B. Bahnen denken, und werden ohne Zweifel entstehen, (wenn sie in Deutschland von solcher Ausdehnung noch nicht existiren), welche Meilenweit unterirdisch und am Tage fortlaufen, um Kohlen oder Erze an schiffbare Flüsse und Hüttenwerke zu bringen, auf der Erstreckung am Tage aber zugleich einem lebhaften Personenverkehr dienen, auch gleich zu diesem doppelten Zwecke angelegt und eingerichtet werden; sollte eine solche Bahn auch nur auf der Tagesstrecke den allgemeinen Vorschriften über die Gleisweite unterworfen seyn, so würde die Anlage bloß dadurch technisch und finanziell unmöglich gemacht.

sich aber auf alle Dauer als nützlich bewähren möchte, das müssen wir in bescheidenen Zweifel ziehen.

Belgien, Braunschweig, Baden, Hannover und Bayern haben von ihren Bahnanlagen die Privatspeculation mit der Privatindustrie von Anfang an ausgeschlossen. Die belgischen Verhältnisse liegen uns entfernter; die vier deutschen Staaten betreffend, ist zu bemerken, daß der kleinste von ihnen zuerst mit dem Staatsbau voranging und ihn vollendete, der größte noch am weitesten von der Schließung seines Bahnnetzes steht, und daß die behuften Capitalanlehen von Braunschweig zu den billigsten Bedingungen, von Bayern zu den lästigsten negociert wurden; daß aber, wenn wir nicht ganz irren, alle betreffenden Staatsbahnverwaltungen von den noch frühern Privatunternehmungen in Leipzig die Verkehrseinrichtungen lernten und annahmen.

Diese Thatsachen scheinen unsere Ansicht zu unterstützen, daß es auch seine Bedenken habe, die Privaten von den Bahnunternehmungen auszuschließen — desto erheblichere, je größer der Staat ist, und daß es unflug wäre, wenn die Reichsverwaltung die Bahnen nicht nur mit Ausschluß der Privaten, sondern auch der Einzelstaaten an sich ziehen wollte. — Nähere Gründe sind die folgenden:

1) Wenn der kleinste der vorgenannten vier Staaten seine Anlehen behuf der Eisenbahnen zu dem niedrigsten Zinsfusse machte, so lag das, wenn wir recht berichtet sind, in keinen zufälligen Umständen, auch nicht darin, daß er ein verhältnißmäßig zu seiner Größe kleines Kapital bedurfte*), sondern lediglich in der absoluten Kleinheit des Kapitals, daß durch eine Landescreditanstalt ohne Zulassung irgend welcher Mittelspersonen in ihrem gewöhnlichen, streng inländischen Kapitalverkehre aufgenommen wurde; es lag darin, daß der kleine Staat eine Creditanstalt besitzt, welche in dem innern Geldverkehre gewisser Art eine Rolle von so intensiver Wirkung spielt, wie sie eine Anstalt in einem größern Lande niemals spielen kann.

*) Das Herzogthum hat etwa 70 Quadratmeilen mit 270,000 Einwohner und baute 14 Meilen Eisenbahnen.

Es wird uns jedoch kaum Jemand bestreiten wollen, daß es überall leichter ist Credit für kleine Summen in kleinen, als für große Summe in großen Kreisen zu finden, und wir könnten uns zum Beweise dieses Sages nur auf die vielen hundert Meilen deutscher Eisenbahnen berufen, welche in einzelnen Strecken durch Gesellschaften unerwartet schnell gebaut sind, und gewiß zur Hälfte noch nicht angefangen wären, wenn diese Gesellschaften sich nicht darin getheilt hätten, sondern das Geld dazu von den betreffenden Staaten ungetheilt hätte aufgeliehen werden müssen. Es muß aber hier zunächst gefragt werden: worauf beruht der Credit der deutschen Einzelstaaten, besonders der kleinern — worauf wird der Credit des Reiches beruhen? und wir glauben die erste Frage dahin beantworten zu können, daß die öffentliche Schuld kaum in einem deutschen Staate den Werth seines Domaniums übertrifft; daß dieses nebst dem übrigen Staatseigenthum dafür verpfändet zu seyn pflegt; daß die Staaten (wenige Ausnahmen abgerechnet) schon abgesehen von den Steuereinnahmen genügende Sicherheit gewähren, und mithin einzig und allein von ihrem Realcredit gebrauch machen. Die öffentliche Schuld der Einzelstaaten wird also so lange gesichert erscheinen, als die Grundsätze des Privatrechts über Forderungen noch Anerkennung im deutschen Staatsrechte finden, m. a. W. so lange überhaupt noch das Recht des Eigenthums in Deutschland geachtet wird. — Das Reich wird keine Domänen besitzen, (es sey denn, daß man Hand an das Eigenthum der Einzelstaaten und ihrer Fürsten legen wollte, um daraus ein Reichsdomanium zu bilden — ein Unterfangen, das ebenso verabscheuungswürdig als unflug, und am Wenigsten geeignet seyn würde, dem Reiche Credit zu verschaffen) es wird das Reich also auch keine Realitäten, sondern nur dasjenige Steuereinkommen, welches von ihm unmittelbar, oder durch Matrifularbeiträge der Einzelstaaten erhoben wird, für seine Schulden verpfänden können. Solches Pfand zerfällt mit der Auflösung des jetzt geknüpften Bandes in Staub, und ehe dieses Band nicht durch die Zeit gestärkt und auf dem Probirstein der Erfahrung für haltbar erkannt seyn wird, hat das Reich — keinen Credit.

2) Die Geschichte der Entstehung jedes einzelnen deutschen

Bahnzuges von 16 bis 20 Meilen Länge, und einer Anzahl noch kürzerer Strecken lehrt, daß die Wahl des Weges zwischen ihren beiden Endpunkten die Leidenschaften des Localinteresses in denselben Orten, welche der Zug möglicher Weise berühren konnte, lebhaft erregte; daß Alles aufgeboten ward, was Amtseifer, Eigennutz, Kumpf und Intrigue vermag, um das Specialinteresse dabei zu fördern, und daß es durch Ueberredung, Benutzung persönlichen Wohlwollens, Erbietung zu Geld- oder Landbeiträgen zum Bau u. s. w. nicht selten gelang, den Bahnen Richtungen zu bedingen, welche für den eigentlichen Zweck der Vermittelung des großen Verkehrs nachher als unrichtig erkannt wurden. Alle diese Ursachen und Wirkungen ergaben sich aber nicht etwa nur innerhalb der einzelnen Staaten, sondern vorzüglich da, wo zu erwägen war, wie Bahnen geführt werden sollten, welche die Grenze zwischen verschiedenen Staaten zu überschreiten hatten. — Mit Benutzung dieser Erfahrung wird sich leicht errathen lassen, was für eine schwierige Aufgabe die Reichsgewalt zu lösen habe, wenn darüber zu entscheiden seyn wird, welche Bahnen zuerst, welche später, und in welchen Richtungen sie gebaut werden sollen; daß aber die umfassendsten Gaben an dieser Aufgabe zu scheitern Gefahr laufen würden, wenn die Bahnen noch obenein, ohne unmittelbare pecuniäre Mitleidenheit der betheiligten Staaten, aus dem großen, jedoch keineswegs unerschöpflichen Säckel des Reichs erbaut werden müßten; wenn mithin jeder Staat, jede Provinz, jeder Kreis und jeder Ort, der eine Bahn zu besitzen wünschte, in Sicherheit vor eigenen Berührungen mit der bezüglichen Finanzfrage, alle Elemente aufbieten dürfte, um seinen Zweck zu erreichen.

3) Endlich vermögen wir uns kein Bild davon zu machen, wie die Centralgewalt eine solche Specialverwaltung der Bahnen für das ganze Reich organisiren werde, welche irgend einen Vorzug vor den Verwaltungen der Einzelstaaten darzubieten hätte; befürchten vielmehr als unausbleibliche Folge eines solchen Unternehmens u. A. die größten Mitgriffe in der Wahl des Personals, mit welcher das Reichsministerium, z. B. bei der großen centralisirten Nachfrage nach Ingenieuren, weit mehr als die Regierungen der Einzelstaaten, oder die Gesellschaften der Gefahr ausgesetzt

wäre, Projectenmachern und Windbeuteln, denen die Gabe sich anzudrängen und geltend zu machen, gemeiniglich beivohnt, den Vorzug vor wirklichem Verdienst und Talent zu geben.

Wir sind also der Meinung, daß den Einzelstaaten der Bau und die Verwaltung der Bahnen auf ihre Rechnung, die Concessionirung von Gesellschaften, die Bestimmung des Bahnzuges, so wie die Gesetzgebung über Expropriationen und Bahnpolizei im Allgemeinen vorzubehalten sei, daß diese Regel aber nicht ausschliesse,

1) die Vermittelung und Entscheidung der Reichsgewalt in Fällen, wo Vereinbarung unter einzelnen Staaten über Punkte, die sie gemeinschaftlich berühren, nicht stattfindet;

2) die Intervention des Reiches in der Bestimmung des Bahnzuges, und zur Förderung des Baues, wenn solche von Erheblichkeit für das Ganze oder große Theile desselben sind. Es erscheint uns z. B. angemessen, daß das Reich bei den unmittelbar beteiligten Staaten auf Vollendung der vorzüglichsten Verbindungslinien nach den vier Weltgegenden von einem Ende des Reichs zum andern, und auf Vermeidung unnöthiger Umwege in diesen Linien dringe, und es scheint uns nichts entgegen zu stehen, daß es die Förderung solcher Zwecke, wenn sie den von den Linien durchzogenen Einzelstaaten — sey es hinsichtlich der Kostbarkeit des Baues im Allgemeinen, oder wegen der Unsicherheit seiner Rentabilität — zu schwer fällt, durch Rentengarantien oder Zuschüsse (nicht leicht durch Kapitale) unterstütze*).

3) Die obige Regel schließt ferner nicht aus die Aufstellung allgemeiner Normen zur Regulirung der Fahrpreise und Frachten durch die Reichsgesetzgebung. Die Behandlung dieses Gegenstandes erfordert gewiß große Vorsicht, so lange noch Privatgesellschaften von dem Betriebe und der Anlage von Eisenbahnen nicht ausgeschlossen, die Eisenbahnen überhaupt rentabele Unternehmungen bleiben, und nicht, wie der Chausseebau, allgemein zur Last der Finan-

*) Denkt man sich, daß Bauten, wie die Weichselbrücke im Zuge der Ostbahn, wie die Göltzthalbrücke auf der Sächsisch-Bayerischen Bahn, wie die Umgehung des Sömmerings auf der Wien-Triester Bahn u. a. m. in das Gebiet eines kleinen Staates fielen, so würde das Reich demselben die Ausführung ohne dergleichen Beihülfen offenbar mit Erfolg nicht zumuthen können.

zen werden sollen; was vorerst die wünschenswerthe Vollendung des Eisenbahnnetzes absolut hindern, also, abgesehen von der simultanen Beeinträchtigung des Eigenthumsrechtes an den vorhandenen Bahnen, in jeder Beziehung zu früh seyn würde. Es scheint uns deshalb, daß die Reichsgesetzgebung sich zunächst zweckmäßig darauf beschränken werde, diejenigen Unterschiede in den Frachten zu verbannen, welche auf dem Ursprunge des zu transportirenden Gutes, und der Person des Aufgebers, des Empfängers oder Eigenthümers beruhen; daß sie dagegen z. B. vermeiden müsse, die Fracht für kostbare und weniger werthvolle Güter nach dem Gewicht gleichstellen; Maximal- und Minimal-Fracht- und Fahrgeldsätze pro Meile bestimmen; Rabatte oder Ausnahmstariffsätze für Güter, welche längere Strecken der Bahn, oder mehrerer zusammenhängender Bahnen durchlaufen, ausschließen, oder Ausnahmscontracte über große periodische Transporte verbieten zu wollen.

4) Die Vorschriften über Innehaltung der einmal vorgenommenen Gleisweiten für Neuanlagen; über die Verbindlichkeit, Gleisverbindungen zwischen den einzelnen Bahnhöfen einer Stadt herzustellen; über die Verpflichtung der einzelnen Bahnverwaltungen eines größern Bahnzuges oder Netzes, die Fahrpläne so unter sich zu vereinbaren, daß der Durchgang der Personen und Güter, ohne Rücksicht auf den Specialvortheil eines anliegenden Ortes gefördert werde, gehört zur Competenz der Reichsgewalt.

IV.

Wir kommen nun auf den Gegenstand, den wir zuerst nannten, die Flußzölle, zurück, und behandeln dieselben im engern Sinne des Wortes, also mit Ausschluß derjenigen Abgaben, welche von und zu Zwecken der Seeschiffahrt in den Flußmündungen erhoben werden.

Die Anlage giebt eine Uebersicht der deutschen schiffbaren Flüsse und Kanäle; wir theilen dieselben, unter Uebergehung der unbedeutenden Wasserstraßen in folgende Gruppen:

1) Flüsse, die sich in die Ostsee ergießen, Memel, Pregel, Weichsel, Oder — nicht mit Zöllen belegt,

2) alle Kanäle zur Verbindung der Elbe, Oder und Weichsel —

unseres Wissens nur mit Schleusengelbern, welche die Unterhaltungskosten und die Zinsen des Anlagekapitals nicht decken, belegt;

3) Flüsse und Kanäle, welche mit Prohibitivzöllen belegt sind — Eider und Secknitz;

4) Flüsse, welche sich an deutschen Küsten in die Nordsee ergießen und mit Finanzzöllen belegt sind — Elbe, Weser, Ems;

5) der Rhein mit Zöllen belegt, welche den Zweck eines Finanzertrags, und der Handelspolitik gegen auswärtige Staaten vereinigen;

6) der Donau=Main-Kanal neu, und mit Kanalabgaben belegt, welche Unterhaltung des Kanals und Verzinsung des Anlagekapitals bezwecken, aber bei dem noch nicht ausgebildeten Verkehr nicht erfüllen;

7) die Donau mit (unbedeutendern?) Zollberechtigungen zu Gunsten anliegender Gemeinden belegt, und

8) die für den Handel nicht unwichtigen Nebenflüsse, welche entweder das Gebiet eines Staates schiffbar nicht überschreiten — Moldau, Aller, Ruhr, Mosel; oder

9) mehrere deutsche Staaten schiffbar berühren — Saale, Elbe, Main, Neckar.

Die Aufregung des Schiffer- und Handelsstandes in den nordwestlichen Theilen Deutschlands, und der Consumenten und Producenten in den am weitesten zurückgelegenen Binnenländern des Zollvereins gegen die Flußzölle, findet einen begründeten Gegenstand der Beschwerde offenbar nur in den Prohibitiv- und Finanzzöllen unter 3, 4 und 5, vielleicht auch in Zöllen, welche an den Nebenflüssen unter 9 erhoben werden.

Zu 1, 2 und 8. Hinsichtlich der Flüsse und Kanäle unter 1, 2 und 8, so wie aller andern, oben nicht erwähnten deutschen Flüsse scheint von den Uferstaaten billig nicht mehr verlangt werden zu können, als durchaus gleiche Behandlung und gleichmäßige Schiffsfahrtsabgaben für alle deutschen Schiffe. — Das Verbot der Erhebung einer neuen, oder erhöhten, oder überhaupt einer Abgabe würden wir für überflüssig und nachtheilig halten — überflüssig, weil der Staat, welcher dort eine hohe Finanzabgabe nehmen wollte, sich nur selbst schadete; nachtheilig, weil eine mäßige Abgabe oft das

beste oder einzige Mittel zur Erhaltung und Verbesserung des Fahrwassers darbieten wird.

Zu 6. Dasselbe gilt vom Donau-Main-Kanal, nur daß das Recht des Eigenthümers zur Erhebung einer Abgabe von willkürlicher Höhe — die Gleichheit für alle deutschen Schiffe, als unausbleibliche Folge der Einheit Deutschland's immer vorausgesetzt — bei dieser so eben auf Kosten einer Gesellschaft neugeschaffenen Wasserstraße um so bestimmter hervortritt.

Zu 7. Die nähern Verhältnisse der Donauzölle sind zu wenig bekannt, um die Mittel dieser unzweifelhaft zu beseitigenden Privilegien erörtern zu können.

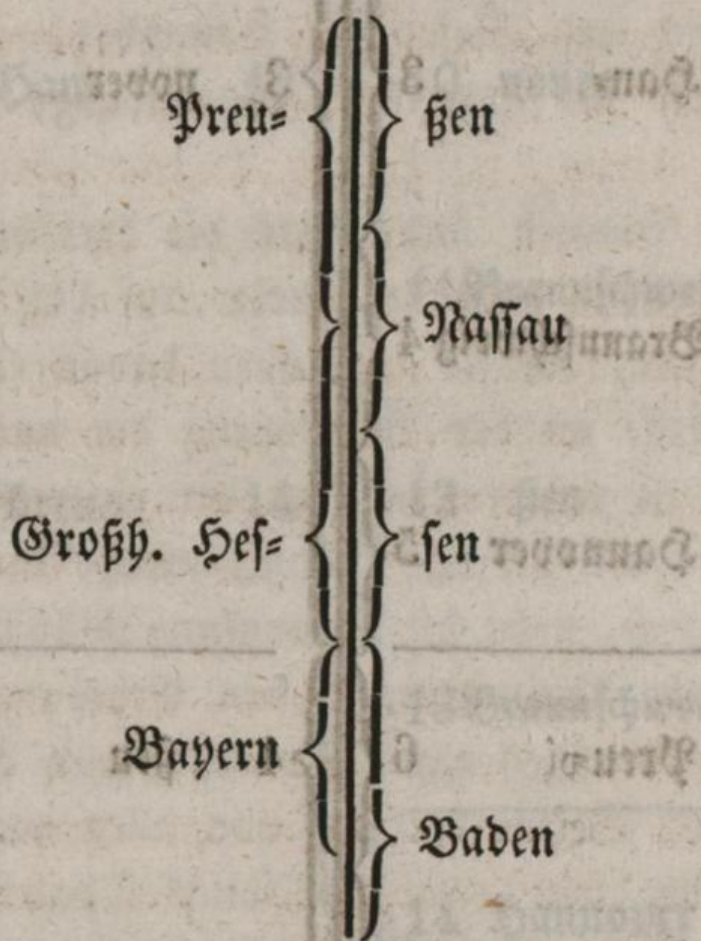
Zu 3. Die Prohibitivzölle auf den Verbindungen des Nord- und Ostmeeres durch die Eider, so wie der Elbe und Trave durch die Secknitz müssen fallen, da sie den Deutschland feindlichen Zweck offen an der Stirne tragen. Ein mäßiges Wasserweggeld, (dessen Bestimmung übrigens bei dem, weit über den Uferstaat hinausreichenden Interesse Deutschland's an diesen Straßen nur vom Reiche ausgehen darf) würde wahrscheinlich mehr eintragen als der bisherige Zoll, und mithin die Entschädigungsfrage leicht beseitigen. Die Ausführung beruht zur Zeit noch — auf dem Glück der deutschen Waffen.

Zu 4 und 5. Die Elb-, Weser-, Ems- und Rheinzölle übersteigen im Ertrage die bisherigen Verwendungen auf die Schiffbarkeit dieser Flüsse von Seiten der erhebenden Uferstaaten sehr bedeutend; dennoch waren diese Verwendungen hier und da den billigen (?) Ansprüchen der Schiffer nicht entsprechend; die Verpflichtung zu solchen Verwendungen steht zum Theil durch Verträge fest, es fehlt aber an Organen, um die Erfüllung prompt zu erzwingen; das Maasß der Leistungen ist durchaus schwankend; auf einem dieser Zölle, an der Elbe, ruht factisch gar keine Gegenleistung, wird auch keine in Anspruch genommen; das Recht zur Erhebung an jedem der vier Flüsse ist von seinen verschiedenen deutschen Uferstaaten durch Verträge gegenseitig anerkannt, auch der Tarif durch Vereinbarung festgesetzt; (wenn solches von dem Brunshäuser Zolle gleichfalls gesagt werden kann?) unter denjenigen Uferstaaten jedes Flusses, welche dem Zollverein angehören, besteht auf die Dauer der Zollvereinigung

der Vertrag, daß die Flußzölle weder von eingehenden, noch von ausgehenden Gütern, noch vom Binnenverkehr — alles auf das gesammte Zollvereinsgebiet bezogen — erhoben werden.

Diese Momente umfassen in der Kürze das Sachverhältniß; um aber ein Bild davon zu geben, wie verwickelt dasselbe rücksichtlich der Anzahl und der Abwechslung der Uferterritorien sey, lassen wir hier eine Aufzählung der letztern in der Reihe, wie sie der Schiffer an jedem Flusse bei der Bergfahrt passirt, folgen:

Rhein.



EMS.



Weser.

I. Steuer=Ber.	Oldenburg 1	1	Hannover	Steuer=Ber. I.
II. isolirt.	Bre=	2	men	isolirt II.
	Han=	3	nover	Steuer=Ber. III.
III. Steuer=Ber.	Brannschweig 4			
	Hannover 5			
	Preu=	6	ßen	
IV. Zoll=Ber.	Lippe 7			Zoll=Ber. IV.
	Kur=	8	hessen	
V. Steuer=Ber.	Han=	9	nover	Steuer=Ber. V.

	Braun=	10	7	schweig	
	Han=	11	8	nover	
	Braun=	12	9	schweig	
	Han=	13	10	nover	Zoll=Ver. VI.
VI. Zoll=Ver.			11	Braunschweig	
	Preu=	14	12	ßen	
			13	Braunschweig	
			14	Hannover	Steuer=Ver. VII.
	Kur=	15	15	heffen	Zoll=Ver. VIII.
VII. Steuer=Ver.	Han=	16	16	nover	Steuer=Ver. IX.

Man zählt also zu beiden Seiten der Weser nicht mehr als 30, zu beiden Seiten der Elbe 19 Landesgrenzen.

Am Rhein erheben 5 Staaten: Preußen, Nassau, Großherzogthum Hessen, Bayern und Baden; an der Ems nur Hannover; an der Elbe 6 Staaten: Hannover, Lauenburg, Mecklenburg, Preußen, Dessau und Sachsen; an der Weser 6 Staaten: Bremen, Hannover, Preußen, Lippe, Kurhessen und Braunschweig, den Zoll; bei der Frage sind also überhaupt 14 Staaten unmittelbar, jedoch in sehr verschiedener Art betheilig. — Eine erhebliche Finanzquelle sind die Zölle wohl nur

am Rhein für Preußen, Nassau und Großherzogthum Hessen;
an der Ems und Weser für Hannover;
an der Elbe für Hannover, Lauenburg, Mecklenburg und Dessau.

Die übrigen Staaten und, was die drei östlichen Flüsse betrifft, Preußen scheinen entweder mehr auf die Unterhaltung des Flusses zu verwenden, als sie an Zöllen davon erheben, oder doch ein größeres Interesse an der Beseitigung der unter- oder überliegenden Zollstätten zu nehmen, als an der eigenen Einnahme.

Leider erlaubt die geringe Muße, welche diesem Aufsätze gewidmet werden konnte, nicht die Sammlung vollständiger statistischer Nachrichten von dem Bruttoertrage, den Erhebungskosten, und den Umfange der Verwendungen auf Fahrwasser und Leinpfad; indessen ist gewiß, daß der Gesammt'ertrag von allen vier Flüssen in der Nähe einer Summe von zwei Millionen Thalern steht, und daß keine volle Hälfte davon auf die Flüsse verwandt ward.

Es existiren hier also (wenn von demjenigen Theile des Ertrages, welcher nicht auf die Flüsse verwandt wird, für sich die Rede ist) noch immer wirkliche Passage-Zölle — Abgaben ohne andere Gegenleistung, als die Erlaubniß des Durchgangs — von bedeutender und, wie mit Grund behauptet zu werden scheint, zum Theil unbilliger Höhe, so daß die Schifffahrt dadurch an der natürlichen Ausbildung gehindert wird. Dieselben nähren obenein eine fortwährende Verstimmung der Seestädte und der Binnenstaaten gegen diejenigen, welche sich im Genusse der Zölle befinden, und es ist gewiß hohe Zeit, daß Ernst mit ihrer Aufhebung

G i b e.

I. Steuer=Ber.	Hannover 1	1 Holstein	isolirt I.
II. isolirt.	Ham= 2	2 burg	isolirt II.
		3 Lauenburg	isolirt III.
		4 Mecklenburg	isolirt IV.
III. Steuer=Ber.	Han= 3	5 nover	Steuer=Ber. V.
		6 Mecklenburg	isolirt VI.
		7 Preußen	
		8 Dessau	
	Preu= 4	9 fen	
IV. Zoll=Ber.	Des= 5	10 sau	Zoll=Ber. VII.
	Preu= 6	11 fen	
	Sach= 7	12 fen	
V. isolirt.	Dester= 8	13 reich	isolirt VIII.

gemacht werde. Hierin scheinen auch alle Theile einverstanden zu seyn; es kömmt nur auf die Wahl der Mittel — zunächst auf die Frage an, wie die Einnahme aus den Flußzöllen ersetzt werden solle?

Wenn wir vorhin der Verträge unter den Uferstaaten erwähnten, so wollten wir damit nicht aussprechen, daß diese allein der gewaltsamen Aufhebung jener Zölle entgegenständen. Ein rechtliches Hinderniß solchen Verfahrens liegt, unserer Meinung nach, schon in dem uralten Besiß der Uferstaaten*), welcher sie vor einer voreiligen Beraubung dieser Einnahmen durch Majoritätsbeschlüsse schützen wird; ein practisches aber darin, daß die Streichung der Wasserzölle in den Budgets von sechs **) Bundesstaaten mit etwa 3,700,000 Einwohnern — ohne gleichzeitigen Ersatz ein Deficit von ungemeiner Bedeutung (zum Betrage von durchschnittlich etwa $\frac{1}{3}$ Thaler, in Rauenburg sogar von 3 Thalern pro Kopf der Bevölkerung) verursachen würde, daß diese Bevölkerung dadurch in eine neue äußerst drückende Steuerlast gestürzt werden müßte; daß sie der Natur der Dinge nach in dieser Last vorerst die einzige Folge der engern Vereinigung von ganz Deutschland erkennen, alles Gute, was dieselbe in Zukunft verheißt, mißachten, und von sich stoßen könnte. Diese Wirkung würde um so widerwärtiger, ja gefährlicher für das System der Paulskirche seyn, weil zwei Drittheile jener Bevölkerung noch nicht zu dem größern deutschen Zoll- und Handelsvereine zählen; seine Einrichtungen fürchten; in der allgemeinen Vereinigung Deutschlands zu Einem Zoll- und Handelssysteme für jetzt noch, wenn schon irriger Weise, nichts anderes sehen, als ihre Aufnahme in den Zollverein, und sich zumal dann aus allen Kräften gegen die

*) Wären die Erträge neuerlich durch umfassende Erhöhung des Tarifs vermehrt, und darin eine feindliche Maasregel zu erkennen, so läge die Sache wenigstens insoweit, als die Erhöhung in Frage wäre, anders; aber unseres Wissens, sind seit den Freiheitskriegen nur Ermäßigungen vorgekommen.

**) Bei Preußen ist der Gegenstand verhältnißmäßig weniger erheblich; es würde bei einem Ersatze der fraglichen Zölle aus der Reichscasse wahrscheinlich mehr beizutragen, als zu empfangen haben, und wurde deshalb oben nicht mitgezählt.

neue, tief in ihre Gewohnheiten, vermeintlichen Freiheiten und eingewurzelten Vorurtheile eingreifende Lehre von der einzigen Zolllinie erheben würden, wenn sie noch vor Schließung des Ringes neue directe Auflagen, gleichsam als Quartiermeister einer gefürchteten Armee von Zollbeamten, zu begrüßen hätten.

Wenn der Verlust jener Bevölkerung an den aufzuhebenden Flußzöllen auf den Kopf 10 Sgr. beträgt, so würde der vollständigste Ersatz aus der Reichscasse doch noch nicht 1 Sgr. per Kopf der Reichsbevölkerung betragen, und es ergiebt sich daraus, daß die Aufhebung selbst dann thunlich seyn würde, wenn der Finanzertrag von den Flußzöllen den gedachten sechs Staaten auf keine andere Weise zu ersetzen wäre, als direct aus der Reichscasse, z. B. durch eine Rente.

In die Lage, daß kein anderer Ersatz zu finden sey, würde die Sache aber lediglich und allein durch einen Beschluß der Paulskirche über die erfrühte Aufhebung der Flußzölle vor Ausführung eines gemeinsamen deutschen Zollsystems, oder gar vor Vollendung des Reichsgrundgesetzes gebracht werden können.

Ein solcher Beschluß würde, abgesehen von dem erheblichen Zweifel über die Competenz einer constituirenden Versammlung — allein deshalb, daß die Staaten als solche, nicht in ihr vertreten sind, auf das Feld der Beraubungen und Entschädigungen leiten, über welches der nächste Weg zur Einheit und Einigkeit nicht hinzieht, und welches in diesem Falle doch weit leichter zu umgehen, als zu überschreiten ist.

Wir geben gerne zu, daß die Einigung Deutschland's zu einem Zollsysteme von einer freien Vereinbarung aller Staaten nicht zu erwarten sey; wir erkennen aus vollster Ueberzeugung an, daß sie zum Wohle des Ganzen und zur Erhaltung des Einzelnen unbedingt nothwendig, mithin für die Dissidenten unerläßlich, und nur im Wege der Gesetzgebung, und durch Majoritätsbeschlüsse ausführbar sey; wir halten sogar die Bestimmungen darüber in solcher Tragweite für einen nothwendigen Bestandtheil des Reichsgrundgesetzes, daß wir folgericht die Competenz der constituirenden Versammlung zu der Zollgesetzgebung im engern Sinne

an die Schiffer mittelst anderweiter Besteuerung des ganzen Reichs zu wahrscheinlich mehr als 2 Sgr. *) per Kopf der Bevölkerung bedingen, oder, noch wahrscheinlicher, zum Ruin der Schiffer durch gänzliche Vernachlässigung der Flüsse führen würde.

Uebrigens wird es jeder Zeit leicht seyn, die Weggelder zu erlassen, wenn man die bereitesten Mittel zum Ersatze der Einnahme demnächst besigen wird, — zur Wiedereinführung der Abgabe, wenn sie einmal aufgehoben war, werden die Mittel niemals die bereitesten seyn.

Die Erhaltung und Verbesserung der Flüsse als Wasserwege, gehört ohne Zweifel zu den gemeinsamen materiellen Interessen, wenn sie aber in Bezug der Auffuchung der Grenze der Gemeinsamkeit, welche wir uns oben zur Aufgabe machten, hier zur Sprache gebracht wird, so könnte es auf den ersten Blick scheinen, als liege ein Partikularinteresse, welches mit möglichster Förderung jenes Zweckes collidire, und von der Natur und Bedeutung sey, daß man dessen Verletzung fürchten müsse, nicht vor; denn hierbei des Eigensinns eines Mühlenbesizers, der seine Mühle gegen gute Entschädigung hergeben soll, oder des elenden Brodes der Kahnzieher, welche dasselbe verlieren, wenn der Fluß zum Tragen von Dampfschleppschiffen ausgetieft wird, oder der Verminderung des Fischfangs und der Beschädigung der Ufer durch die Dampfschiffahrt zu gedenken, ist nicht unsere Absicht; es sind dies eben wahre oder scheinbare Uebelstände, wie sie fast jede Verbesserung des allgemeinen Zustandes für Einzelne mit sich bringt, ohne daß ihr Gang danach aufgehalten werden darf. Dennoch glauben wir Particularinteressen nachweisen zu können, welche hier zu schützen sind; wir wollen, bevor wir dieselben nennen, den Schutz an geben, den wir dafür in Anspruch nehmen; derselbe sollte darin bestehen, daß

1) die Weggelder (welche, wie sich von selbst versteht, aus=

*) Bei diesem Satze ist die obige Entschädigung für die Flußdölle, insoweit sie Finanzdölle sind, nicht mit, wohl aber veranschlagt, daß das Wasserweggeld, wenn einmal, dann auch auf allen Flüssen Deutschlands, und nicht blos auf den hier besprochenen vier Nordsee-Flüssen zu verdammen sey.

bestimmt anerkennen müssen*), — wir sind aber der Ansicht, daß sich der Gesetzgeber bei Behandlung solchen Stoffes zunächst in die Stelle des Vermittlers einer freien Vereinbarung zu setzen, oder, weil er das nicht ganz kann, ganz zu denken, und erst, nachdem er die Pflichten dieses Amtes erschöpft sieht, die Entscheidung zu geben; dabei zwar das größte Wohl der größten Zahl zu verfolgen, aber doch nicht das kleinste Wohl der größten Zahl mit dem größten Uebel der kleinsten Zahl zu erkaufen habe. Leitet die Billigkeit gegen jeden Staat die Berathungen über die gesammte Zoll- und Finanzgesetzgebung des Reichs, so können die verhaßten Flußzölle im Ganzen schon gefallen seyn, ehe sie noch speciell in Frage kamen, wie ein einzelnes gelbes Blatt vom grünen Baum — sollten sie aber dann ja eine sichtbare Lücke in dem Einkommen eines oder des andern Staates hinterlassen haben, so mag das Ganze gern bereit seyn, dieselbe auszufüllen.

Wir scheuen uns, weitläufig zu wiederholen, was anderer Orten besser, als wir es könnten, für die Beibehaltung eines Wasserweggeldes zur regelmäßigen und gewöhnlichen Erhaltung des Fahrwassers und des Leinpfades, und den Vorbehalt von Zuschüssen zu diesen Zwecken nur in besondern Fällen, sowie großer Kapitalverwendungen zu umfassenden Verbesserungen aus Reichsmitteln gesagt worden ist, und beschränken uns, darauf aufmerksam zu machen, daß eine Herabsetzung der Abgaben auf ein solches Weggeld — die Hälfte der bisherigen Sätze oder weniger — die begründeten Beschwerden heben; der weitere Schritt zur gänzlichen Aufhebung aber entweder ein unnöthiges Geschenk

*) Bevor der Satz: «Ganz Deutschland nimmt ein Zollsystem an. Alle Zolllinien im Innern werden aufgehoben», in das Reichsgrundgesetz mit Erfolg aufgenommen werden kann, muß die Möglichkeit der Ausführung nicht nur nach allen Seiten erwogen, sondern auch ihr Weg genau und unwiderlich festgestellt seyn; denn sollte die Ausführung im ganzen Umfange des Reichs an erst später erkannten, absoluten Hindernissen hinsichtlich einzelner Localitäten scheitern, so scheiterte damit hinsichtlich dieser Localitäten auch das ganze Verfassungswerk. — Staaten, welche nicht in das Eine deutsche Zollgebiet gehören, gehören auch nicht in das deutsche Reich; können nicht in der Paulskirche über die deutschen Zoll-, Finanz- und Handelsgesetze votiren.

schließlich zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit des Flusses bestimmt, und so abgemessen seyn werden, daß sie im Durchschnitt nur zur Erhaltung ausreichen) unter die Uferstaaten des Flusses nach einem der allgemeinen Last der Erhaltung entsprechenden, constanten, oder doch nicht zu leicht, und zu oft veränderlichen Verhältnisse vertheilt, und zu solchem Theile auf diejenige Flußstrecke, welche das Ufer jedes Staates bespülte, verwandt werden müssen;

2) daß bei Unzureichbarkeit der Gelder der einzelne Uferstaat das Fehlende zur Erhaltung zuzuschießen habe (falls es nicht etwa seine Kräfte übersteigen werde);

3) daß die Ausführung der Erhaltung nach feststehenden Plänen unter der Verwaltung jedes einzelnen Uferstaates an seinen Ufern geschehe; von der Reichsverwaltung nur controlirt werde; wogegen

4) die Verbesserungen, falls sie vom Reiche unternommen, und zu bezahlen sind, von Reichsbeamten ausgeführt werden können; und

5) sowohl die Erhaltungs- als Verbesserungs-Pläne von der Reichsverwaltung festgestellt werden müssen, nachdem sie den Regierungen der Uferstaaten mitgetheilt, und diese darüber gehört worden sind.

Wenn man nur einen Blick auf die obige Darstellung des Territorienwechsels an den Weser- und Elbeufern wirft, so muß man anerkennen, daß eine befriedigende Erhaltung der Schiffbarkeit dieser Flüsse auf ihrer ganzen Länge nicht gesichert ist, so lange nicht eine über den Territorialregierungen stehende Gewalt die Pläne zu den Arbeiten schließlich festsetzt, und deren Ausführung controlirt. Es muß ferner anerkannt werden, daß keinem der Uferstaaten ein absolutes Veto gegen Reichsbeschlüsse über Ausführung großer Meliorationspläne behufs der Schiffbarkeit zustehe, und daß das Reich, wenn es dazu die Geldmittel außerordentlich bewilligt, auch deren Verwendung so zu verwalten habe, wie es für den speciellen Fall am besten paßt (durch Uebertragung auf die Staatsverwaltungen, oder durch Reichsbeamte). Diese Attribute der Reichsgewalt können auch nicht leicht ein wahres Sonderinteresse der Uferstaaten verletzen, wenn diesen nur das Recht und die Zeit gelassen wird, über die

Pläne gehört zu werden. Sollte man aber weiter gehen, und die Erhaltung der Schiffbarkeit mit der Verwendung der dazu bestimmten Weggelder für die ganze Erstreckung eines Stromes, oder gar mehrerer Ströme, von einem Reichsbeamten, beziehungsweise einer Centralbehörde verwalten lassen, so könnte mit einiger Erfahrung in dergleichen Dingen die Gefährdung folgender Interessen nicht verkannt werden.

1) Die gute Erhaltung von Bauwerken, besonders aber von Wegen aller Art, welche den kräftigsten zerstörenden Wirkungen der Witterung, des Gebrauchs und des Muthwillens, oder der Unordnung des Publikums ausgesetzt sind, nimmt wenig Talent, aber desto mehr Pünktlichkeit, Fleiß und Ausdauer von Seiten der Verwaltung in Anspruch; sie verträgt durchaus keine Vernachlässigung, und erfordert eine unausgesetzte Beaufsichtigung.

2) Die Erhaltung collidirt ferner vorzugsweise bei allen Wegen, und in erhöhtem Maße bei den Flüssen, mit den Adjacenten — nicht nur, weil diese Bauwerke ihrer langgedehnten, wurmförmigen Gestalt wegen mit mehreren anliegenden Grundstücken in Berührung sind, als andere, sondern auch weil sie eben allen von ihnen durchschnittenen Grundstücken als Zugang dienen, und jedes einzelne durch den dasselbe vorbeiziehenden Verkehr zwischen den übrigen bald belästigen, bald mit Vortheilen überhäufen. Im höchsten Maße ist dies wieder bei den schiffbaren Flüssen der Fall, weil die Erhaltung der Schiffbarkeit fast nur von den anliegenden Grundstücken, den Ufern, aus bewerkstelligt werden kann; weil der Besitzer des Ufers dieses gegen die zerstörende Wirkung des Stromes, und mittelbar der Schifffahrt (oft mit ungemeinen Kosten) zu vertheidigen hat, und die Operationen zur Erhaltung der Schiffbarkeit selten ganz neutral gegen ihn bleiben, sondern in diesem Kriege gegen das Element bald die Partei des rechten gegen das linke Ufer, bald die entgegengesetzte ergreifen.

3) Die Erhaltung der Ufer, zu welcher auch die Eindeichung gehört, gewinnt schon hoch oben an den Flüssen eine ungemeine Bedeutung, und überflügelt an Weser und Elbe lange vor dem Punkte, bis zu welchem die Fluth des Meeres hinaufsteigt, hinsichtlich der Geldverwendungen den Zweck der Schiffbarkeit. Daneben pflegt der

Gegenstand durch Privat- und Gesellschaftsrechte außerordentlich verwickelt zu seyn, wie sich das schon à priori schließen läßt, da der zerstückelte Grundbesitz nur mittelst Vereinigung der Einzelnen und mehrerer Gemeinden unter sich durch Eindeichung geschützt werden kann. Der erste Anfang der Eindeichungen und Vereinigungen an den untern Stromstrecken ist aber ziemlich so alt, als die Ortschaften, und die Veränderungen in dem Besitze der geschützten Grundstücke haben nicht immer die entsprechende Veränderung in der ursprünglichen Last des Deichbaues und der Deichvertheidigung zur Folge gehabt*).

4) Die Erhaltung der Schiffbarkeit der Flüsse beruht wesentlich mit auf der Strom- und Schifffahrtspolizei, und die letztere collidirt mit der Communication der entgegengesetzten Ufer über den Fluß (Fähren und Brücken), welche nur von den Uferstaaten vermittelt und beaufsichtigt werden kann.

Wird nun Niemand in Abrede stellen wollen, daß die unter 2 bis 4 erwähnten Collisionspunkte von der Verwaltung der Einzelstaaten leichter erkannt, vermittelt und beseitigt werden können, als von einer Centralverwaltung, so bleibt doch noch näher zu motiviren, wie wir, ganz abgesehen von diesen Conflicten, der Erhaltung des Fahrwassers und Leinpfades selbst hinsichtlich der unter 1 erwähnten Erfordernisse durch Centralisirung und Überweisung an Reichsbeamte überhaupt, und das Specialinteresse der Uferstaaten daran insbesondere für gefährdet halten können. — Wir fürchten, daß solche Einrichtungen die Erhaltung des ganzen Flusses — welche uns hingegen unter den obigen fünf Bedingungen möglichst gesichert erscheint — total vernichten, und an deren Stelle die Verbesserung einzelner Strecken setzen werde. An der theilweisen Verbesserung wird aber der Mehrzahl der Uferstaaten wenig, oder gar nichts liegen, während jeder Einzelne an der Erhaltung des Ganzen in gutem Stande lebhaftes Interesse nimmt.

Gerade die obengenannten Bedingungen einer guten Unterhal-

*) Es sind uns Fälle bekannt, wo auf an sich ganz überschwemmungsfreien Häusern die Deichlast ruht, obwohl ihnen gar keine Grundstücke zugehören, die durch die Deiche geschützt würden, während umgekehrt dadurch geschützte Grundstücke von der Last befreit sind.

tung des Ganzen kann nur eine kräftige Oberaufsicht — hier nur die des Reichs — und die Vertheilung der Mittel auf die Uferstaaten gewährleisten; während die Verwaltung des Ganzen durch einen Reichsbeamten die Kraft der Oberaufsicht annullirte. — Die Beschwerde über die Verwaltung der Einzelstaaten würden, wo begründet, schwerlich bei der Reichsgewalt überhört werden; diejenigen über die Reichsverwaltung würden sich hingegen leicht in der Hin- und Herfluth der Acten zwischen dem Reichsbeamten und dem Reichsministerium verlieren.

Es ist hierbei wohl zu berücksichtigen, daß die wirklich (nicht blos formell) handelnden Personen, vor aller andern, der Fachbildung bedürfen, daß diese aber sich wesentlich in eine höhere und niedere scheidet. Die erstere, wenn sie den Namen in der That verdient, setzt einen großen Umfang practischer und theoretischer Kenntnisse voraus; die letztere bedarf der Theorie wenig oder nicht, fordert hingegen die Kenntniß der Arbeiten in dem Grade, wie sie nur durch eigenes Handanlegen erworben werden kann. Zu der Erhaltung des Fahrwassers und Leinpfades der Flüsse nach vorgeschriebenen Plänen bedarf es der unmittelbaren Leitung eines Beamten von jener höhern Fachbildung nicht, im Gegentheil kann sie den ausschließlich practischen Technikern, bei welchen man die oben unter 1 erwähnten Erfordernisse am ersten trifft, in der Regel sicherer anvertraut werden, als höher ausgebildeten Talenten. Solche ausschließlich practische Techniker finden sich in jedem der kleinsten deutschen Staaten in genügender Auswahl, die Sache hat also für diese keine Schwierigkeit.

Zu der Oberaufsicht von Seiten des Reichs, zur Festsetzung der Erhaltungspläne, zur Ausarbeitung und Ausführung etwaiger großer Verbesserungspläne wird man die geschicktesten Wasserbaumeister aufzusuchen haben. Solche Personen sind zur Zeit noch selten; sie pflegen eine Leidenschaft für ihr Fach und für Anwendung ihrer Kenntnisse auf die Ausführung großer Pläne zu besitzen, sich aber nicht gern mit der Erhaltung vorhandener Bauwerke und Vorrichtungen im Einzelnen und Kleinen zu beschäftigen; dabei nicht leicht frei von Künstlereigensinn zu seyn, und sehr selten mit jener Fachgelehrsamkeit gründliche staatsmännische Kenntnisse zu verbinden. Den höheren Staatsbeamten gehen Fachkenntnisse vom

Wasserbau in der Regel gänzlich ab, sie müssen sich daher auf die Aussprüche solcher Ingenieurs unbedingt verlassen, und thun es um so eher, je größer das Talent des Fachbeamten ist, den sie vor sich haben.

Wenn nun die Wasserweggelder ungetheilt in die Reichskasse fließen, und deren Vertheilung und Verwendung auf die Erhaltung der Flüsse solchen Reichsfachbeamten anvertraut, der betreffende Minister aber aller Regel nach in den technischen Fragen ihnen blinden Glauben schenken müßte, so glaubten wir die Folge davon mit großer Zuversicht voraussagen zu können, daß über kurz oder lang die nothwendige Erhaltung des einen Flusses vernachlässigt, an dem andern dagegen, unter dem Namen der Erhaltung, mit den hierzu nicht bestimmten Weggeldern große Meliorationsbauten ausgeführt werden würden.

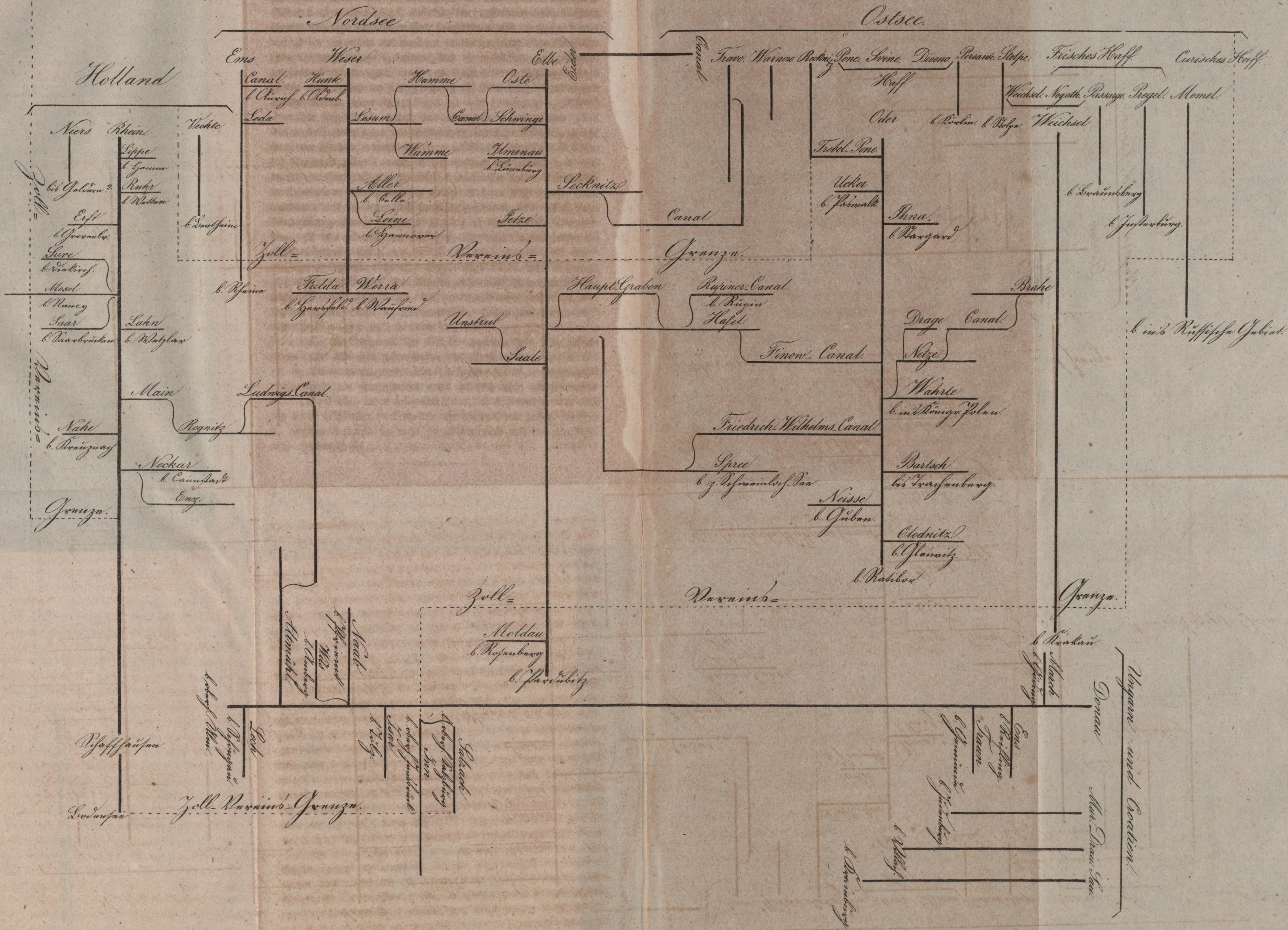
Die Gegenstände haben uns über den ursprünglichen Zweck dieses Aufsatzes hinaus zur Beschauung fast aller Abgaben, welche von dem Verkehr erhoben werden, geführt — es scheint uns nur die Staatseinnahme von der Briefpost noch zu fehlen; wir vertrauen indessen, daß eine Pfennigpost auch ohne unsere Besprechung in Deutschland eingeführt, der Entschluß dazu nicht durch andere (unnütze) Besprechungen noch lange aufgeschoben, und wir in dieser Nachahmung einer englischen Erfindung ebenso glücklich seyn werden, als wir es mit der Einführung der Eisenbahnen bisher im Ganzen gewesen sind.

Zum Schlusse noch eine Bemerkung, damit wir in keinem unserer Einzelvorschläge oder Motive mißverstanden werden können: unsere Meinung geht dahin, daß in dem Reichsgrundgesetze über Chaussees, Eisenbahnen, Wasserstraßen, Häfen und Posten nicht mehr noch weniger zu bestimmen sey, als:

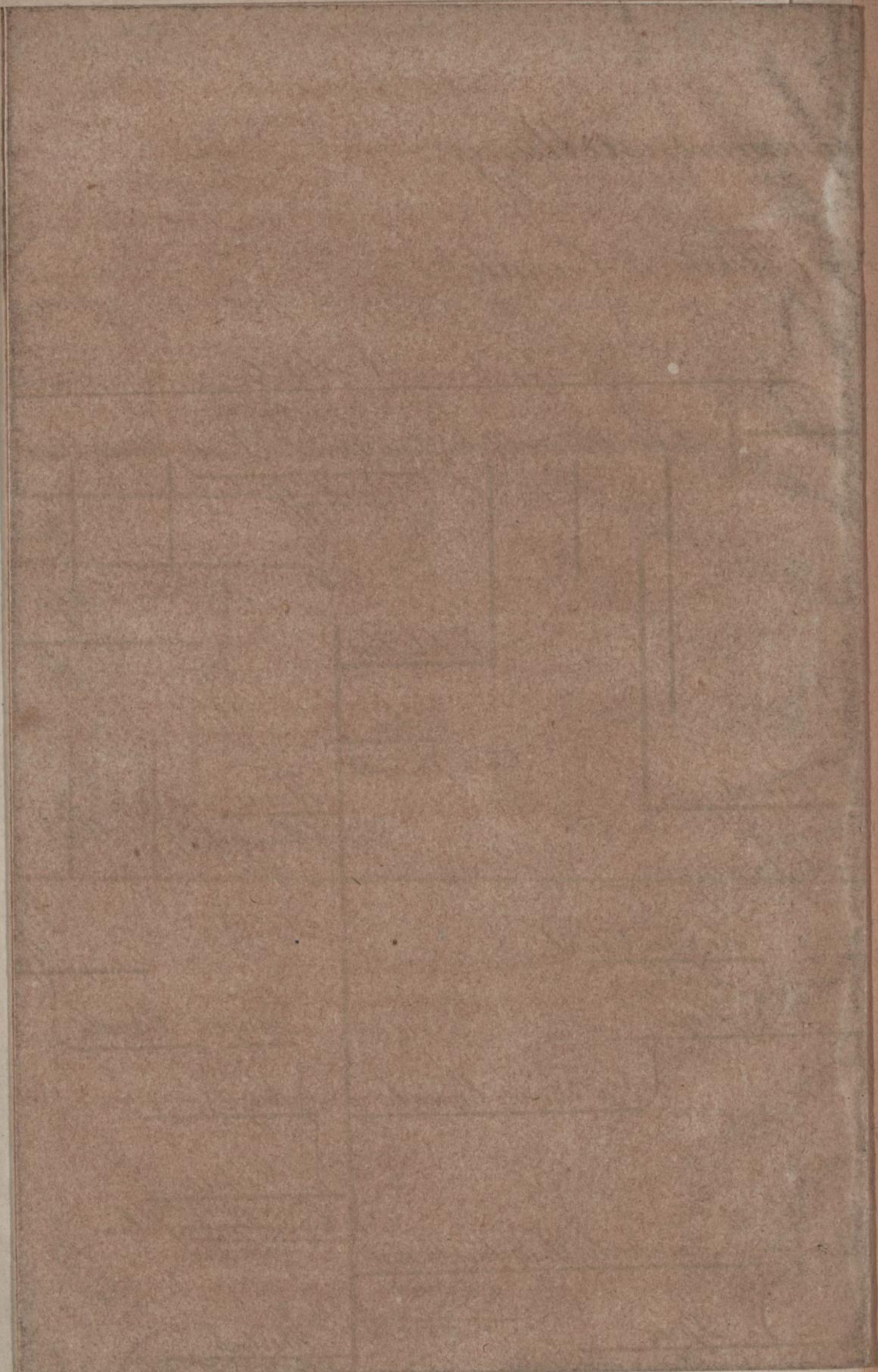
Die Reichsgewalt übt die Gesetzgebung und Oberaufsicht über alle öffentlichen Land- und Wasserstraßen, Häfen und Eisenbahnen, so wie über die Posten. Das Gesetzgebungsrecht der Einzelstaaten wird dadurch nicht ausgeschlossen, wohl aber dahin beschränkt, daß die bestehenden oder noch zu erlassenden Landesgesetze nur Gesetzeskraft haben, insofern und insoweit sie nicht im Widerspruch mit den Reichsgesetzen stehen.



Tabellarische Zusammenstellung
der
schiffbaren deutschen Flüsse u. Canäle.



die
n so
ben.
fasse
ung
nde
men
von
der
gt,
den
is=
bi
eck
he
ur
r=
ig
re
r
=
n
n
t
t
t



Ra-4882

