



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Zur sächsischen Eisenbahnfrage.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Zur sächsischen Eisenbahnfrage.

„Laissez faire“.

In dem Decrete vom 10. Mai dieses Jahres, wodurch der jetzt tagenden Ständeversammlung Eröffnungen über die Grundsätze gemacht werden, „nach welchen dieser in jeder Beziehung so wichtige Gegenstand für die Zukunft zu behandeln sei“, tritt uns gleich Anfangs das bemerkenswerthe Geständniß der Regierung entgegen, daß man bisher das System befolgt habe, eben kein System zu haben, d. h. daß man sich weder einen für das ganze Land entworfenen Plan vorgezeichnet, noch auch darüber klar geworden, ob man den Eisenbahnbau als Staatsfache oder als Aufgabe der Privatindustrie zu behandeln habe. Mit einem Worte, man sei nicht nach einem allgemeinen Gesichtspunkte verfahren, sondern nach Zeit und Gelegenheit.

Wir würden dies Verfahren, die so oft und bitter getadelte Politik der freien Hand, unter der Voraussetzung, daß sie immer in einer angemessenen, billigen und gerechten Weise angewendet werde, von vornherein unbedingt zu tadeln nicht geneigt sein. Wir verkennen nicht, daß der Staat, so lange die Eisenbahnen noch als ein sehr zweifelhaftes Problem zu betrachten waren, wohl daran that die Lösung desselben Privatunternehmern, die kühn genug dazu waren, zu überlassen. Ob es nicht ebenso wohl gethan wäre, dies auch in Bezug auf die weitere Exploitation des neuen Communicationsmittels zu thun, darauf werden wir später zurückkommen. Für jetzt wollen wir nur bemerken, daß der Staat in der Ausübung dieser Politik der freien Hand unseres Erachtens nicht immer angemessen, billig oder gerecht gehandelt hat, und werden trachten diese allerdings schwere Beschuldigung mit Thatsachen zu belegen.

Die erste derselben entnehmen wir der Geschichte der sächsisch-bayerischen Eisenbahngesellschaft, welche letztere als Privatunternehmung daran scheiterte, daß es ihr nicht gelang ein beabsichtigtes Anlehen, unter den damaligen ungünstigen Zeitverhältnissen zu dem von der Staatsregierung genehmigten Zinsfuße zu realisiren, während die letztere ihr die Gewährung einer höheren Verzinsung, bei welcher die Ausführung unzweifelhaft möglich geworden wäre, aus höheren Gründen untersagte. Unter diesem Zwange verloren die Actionäre

den Muth und sahen keinen andern Ausweg, als sich völlig in die Arme des Staates zu stürzen und diesem das ganze Unternehmen zu überlassen, gegen eine nach mehrfachem Markten erlangte Entschädigung, die ein hochangesehener Mann damals den Actionären gegenüber als die höchst zu erreichende und unbedingt anzunehmende dringend empfahl, die wir aber um so mehr als eine unzureichende und unbillige zu classificiren wagen, als derselbe Mann nicht lange nachher der Landesvertretung das abgeschlossene Geschäft als ein höchst vortheilhaftes bezeichnete. Dieser letzteren Meinung sind wir stets gewesen, und die Erfahrung hat sie glänzend bestätigt.

Einen weiteren Beleg liefert die sächsisch-schlesische Bahn. Als bei dieser die Auflösung der gemischten Ehe, in welcher die Actionäre mit der Regierung lebten, in Frage kam, warf die letztere das ganze Gewicht der Stimmenzahl, welche ihr zustand ($\frac{1}{3}$), in die Waagschale, um die Annahme der von ihr für die Abtretung des Unternehmens gemachten Propositionen durchzusetzen, und brachte diese nur dadurch gegen die constatirte Majorität der Privatactionäre zu Stande*). Wir würden fürchten ein hartes Wort gebrauchen zu müssen, wenn wir im Privatleben ein gleiches Verfahren charakterisiren sollten.

Wenden wir uns nun zu der chemnitz-riesaer Bahn, so wollen wir nicht gerade behaupten, daß die Entschädigung, welche den Actionären bei ihrem Rücktritt gewährt wurde, eine für die damalige Lage der Dinge an und für sich unverhältnißmäßig geringe gewesen wäre, obwohl eine bessere durch den schließlichen Erfolg jetzt gerechtfertigt sein würde. Da aber der Staat bei der Uebernahme der Bahn sicherlich nicht die Absicht haben konnte, oder doch sollte, sich möglicherweise auf Kosten der unglücklichen ursprünglichen Unternehmer zu bereichern, so wäre es unzweifelhaft angemessener gewesen, wenn er allen eine Anwartschaft auf etwaige günstigere Resultate offen gelassen hätte, statt durch eine geringer normirte unmittelbare Entschädigung die Mehrzahl von dieser Eventualität abzuschrecken.

Bei der Albertsbahn hat, wie uns scheint, zwar der Wunsch vorgeherrscht, die Ausführung durch Privatunternehmer zu Stande kommen zu sehen, gleichwohl aber, bei günstigen Ergebnissen dem Staate den Weg offen zu halten, unter möglichst billigen Bedingungen in Besitz der Bahn zu gelangen. Da man aber schon damals der Voraussicht sich nicht verschließen konnte, daß sie nothwendigerweise ein Glied der Verbindung zwischen Dresden und Freiberg werden mußte, so war es unseres Erachtens nicht wohl gethan, diese kleine Strecke für sich allein auf Bedingungen hin zu concessioniren, die im

*) Von den abgegebenen Stimmen der Actionäre waren 403 gegen, 331 für die Annahme; zu letzteren wurden die 265 Stimmen, welche die Regierung vertrat, hinzugezählt und so das Uebergewicht erlangt.

günstigsten Falle den Unternehmern nichts gewährte als eine gegenüber dem Risiko, welches sie liefen, durchaus unzureichende Entschädigung, während bei einem ungünstigen Ergebnis der ganze Nachtheil auf ihnen haften blieb, wie es leider eingetreten ist. Wie die Sachen liegen, und da der Staat inzwischen den Weiterbau nach Freiberg ausgeführt hat, wird nichts übrig bleiben, als daß derselbe sich in Besitz der Albertsbahn setze, und wir können nur wünschen, daß dies geschehe, ohne daß die Actionäre derselben Leidensbrüder anderer werden.

Wenn Vorstehendes einige nicht ganz tadellose Verfahrensweisen des Staates gegenüber den Privatgesellschaften bezeichnet, so möge nur kurz noch berührt werden, daß derselbe auch bei den aus eigener Entschließung in Angriff genommenen Eisenbahnanlagen nicht immer eine glückliche Hand bewährt. Nehmen wir z. B. die kleine Bahn von Niederschlema nach Schneeberg, so stoßen wir auf ein so unglückliches Geschäft, wie verhältnismäßig nur wenige existiren. Wir mißgönnen sicherlich den achtbaren und gewerbsleißigen Bewohnern Schneebergs das Vergnügen nicht, bis an den Fuß ihres stattlichen Bergrückens mit Dampfkraft gelangen zu können, aber offenbar ist dieses doch das Opfer nicht werth, welches der Staat dafür zu bringen hat, und es war dies klar genug vorauszusehen, da Schneeberg bekanntlich keine Productenmassen hat, oder bezieht, die eine Eisenbahn lohnend machen können, während der Personenverkehr dies ebenso wenig vermag. Was aber soll man sagen, wenn man auf der ersten besten Karte die Linie verfolgt, welche der jetzt in Ausführung begriffenen Eisenbahnverbindung von Herlaßgrün nach Eger gegeben worden ist. Vergleicht man damit diejenige, welche von Plauen über Delsnitz direct nach Eger eingeschlagen werden konnte und naturgemäß sollte, so ist man allerdings an dem Punkte angekommen, wo das Unbegreifliche beginnt. Unzweifelhaft wird die Linie von Plauen nach Delsnitz früher oder später doch noch gebaut werden müssen, und wäre es daher besser gewesen, wenn man die Städte Treuen, Auerbach und Falkenstein mit der bayerischen Bahn in Verbindung bringen wollte und mußte, — dies durch eine nur bis zu letzterem Orte reichende Bahn zu erzielen und, wenn es noch Zeit wäre, dies noch jetzt zu thun, statt den sämmtlichen Verkehr nöthigen zu wollen die Schlangenwindungen und außerordentlichen Steigungen der ganzen Strecke von Herlaßgrün bis Delsnitz zu durchlaufen. Wenn wir recht unterrichtet sind, trägt indeß die Regierung selbst bei dieser traurigen Wahl nur die Schuld zu großer Nachgiebigkeit.

Nachdem wir durch das Vorstehende hinreichend gezeigt zu haben glauben, daß die Anwendung des bisher befolgten Systems eine glückliche wenigstens nicht war, wenden wir uns zu demjenigen, was in Zukunft geschehen soll, und hier finden wir, daß das Decret dies ziemlich in der Schwebe läßt, indem es Gründe pro und contra anführt, jedoch zu dem Schlusse gelangt, daß es in der Absicht der Regierung und der Stände nicht liegen könne, während der

jetzigen Finanzperiode Staatsgelder auf den Bau von Eisenbahnen zu verwenden. Es bleibt aber im Zweifel, ob das nicht in einer spätern Zeit dennoch geschehen solle, sei es durch Ausführung dieser oder jener Linie auf alleinige Kosten des Staates, oder durch Unterstützung von Privatunternehmungen aus Staatsmitteln.

Den Gründen, welche das Decret gegen die Verwendung von Staatsmitteln auf Eisenbahnen in der gegenwärtigen Periode aufstellt, kann man im Allgemeinen nur beipflichten; wir gehen aber noch weiter, indem wir auf den eigentlichen Kern der Frage eingehen und uns mit voller Ueberzeugung dahin aussprechen, daß der Staat in keinem Falle den Eisenbahnbau zur Staatssache machen, sondern sich darauf beschränken sollte, Privatunternehmungen, in besonderen Fällen, höchstens eine Unterstützung aus Staatsmitteln zu gewähren. Wir gehen dabei von dem Satze aus, daß der Staat keine industriellen Unternehmungen in die Hand nehmen soll, unter allen Verhältnissen aber solche nicht, welche ohne alles Bedenken der Privatthätigkeit überlassen werden können.

Dem Staate steht in höchster Instanz das Oberaufsichtsrecht zu über alles, was innerhalb seines Bereiches vorgeht, und er ist zu einer gerechten, unparteiischen Ausübung desselben unbedingt verpflichtet. Wie aber kann er wirklich gerecht und unparteiisch sein, oder, was fast ebenso wichtig ist, die Ueberzeugung, daß er es sei, in seinen Angehörigen wahren, wenn er von der hohen Stellung, die er bekleidet, herabsteigt, sich mit Zwecken befaßt, die seinem Begriffe durchaus fremd sind, sich in die Reihen der industriellen Menge mischt und sich allen den Collisionsfällen bloßstellt, die damit verbunden sind. Man wird einwenden, daß dies gar nicht eintreten könne. Aber wenn der Staat sich zum Eisenbahnunternehmer macht, wird er nicht unausbleiblich in Concurrenz mit Privatunternehmungen und in alle die Verwickelungen, die damit verknüpft sind, treten? und wer entscheidet dann die unausbleiblichen Differenzen? Wenn bei seinen Verwaltungen Fehler und Unzuträglichkeiten vorkommen — wie dies anders nicht möglich ist — wie kann er sie bei Andern gerecht oder unparteiisch strafen? Wenn er un Zweckmäßige Anordnungen trifft, und auch dies ist wenigstens denkbar, wie kann er bei Privatunternehmungen ihre Abstellung fordern, ohne sich den Vorwurf willkürlicher Härte zuzuziehen? Wenn er für die Benutzung seiner Bahnen hohe Taxen aufstellt, wie kann er im Interesse des Verkehrs bei Andern auf niedrigere dringen?

Vielleicht aber werden diese Inconvenienzen dadurch ausgeglichen, daß der Staat in der Lage ist, besser und billiger zu verwalten. Es wird dies kaum behauptet werden, und wir stellen es in Abrede. Er kann es nicht; der ganze Schematismus und Formalismus, welcher bei seiner Geschäftsführung für un-

erläßlich geachtet wird, erlaubt es nicht. Mögen seine Beamten und Angestellten auch die fähigsten, pflichtgetreuesten, — und wir erkennen sie gern als solche an, — mögen sie auch von dem Verdachte völlig frei sein, daß der Mangel eines eigenen Interesses sie minder eifrig und ausdauernd in der Wahrnehmung des ihnen anvertrauten mache — die Formen, an die sie gebunden sind, die Vorschriften, die es ihnen nicht gestatten sogar in geringfügigen Dingen selbständig zu handeln, die Verantwortlichkeit, die über ihren Häuptern hängt, unterbinden die freie Thätigkeit, die allein eine wahrhaft erfolgreiche sein kann. Die unmittelbare Einwirkung der höchsten Stelle der Verwaltung ist, neben dem eigenen Interesse am Erfolge, ein Vorzug, den Privatunternehmungen unläugbar voraus haben, so wie sie auch den Kreisen des Verkehrs näher und zugänglicher sind und daher genauer über die Wünsche und Bedürfnisse desselben unterrichtet sein können. Gewiß nicht zu einem geringen Theile bloß dürfte der Concurrnz der Privatbahnen es zuzuschreiben sein, wenn bisher sich in dieser Hinsicht fühlbarere Uebelstände nicht bemerkbar gemacht haben, und schon deshalb allein sollte man Bedenken tragen sie verdrängen zu wollen.

Wir kommen nun auf einen Punkt, welcher nicht selten und mit Nachdruck zu Gunsten von Staatsbahnen geltend gemacht wird, und zwar der, daß der Ertrag, welchen dieselben abwerfen, dem großen Ganzen zufalle und sich daher auf alle seine Angehörigen vertheile, während er bei einem Privatunternehmen nur in die Taschen Einzelner gehe. Es will uns aber scheinen, als ob der Gewinn, den der Einzelne macht, immer ein solcher sei, der — wenn auch indirect — dem Staate zu Gute geht, und wir bekennen uns offen zu der Ansicht, daß es besser ist, wenn die Bürger wohlhabend, als wenn die Klassen des Staates gefüllt sind, da der erstere sein Erworbenes wiederum besser werbend zu machen versteht und dadurch aufs Neue dem Allgemeinen nützliche Dienste leistet. Für entscheidend in diesem Bezuge halten wir es, ob der Nutzen, den die Staatsverwaltung erzielt, größer oder geringer ist als der des Privaten. Erwirbt jener von seinem Capitale 5%, der letztere aber 10%, so ist es augenscheinlich und unbestreitbar, daß ebensoviel als der Unterschied beträgt dem Allgemeinen, welches am Ende doch nur aus Einzelnen besteht, verloren geht.

Ferner aber wird gesagt, der Staat brauche höchstens eine Verzinsung seiner aufgewendeten Geldmittel zu erzielen, und könne, wenn diese Norm überstiegen werde, — was aber keineswegs sicher ist, da ebenso leicht das Gegentheil eintreten kann — die Fahr- und Frachttaxen ermäßigen und dadurch eine um so größere Belebung des Verkehrs hervorrufen. Abgesehen davon, daß uns noch wenig Beispiele einer solchen Selbstbeschränkung bekannt geworden sind, glauben wir hervorheben zu dürfen, daß es im eigensten Interesse der Privateisenbahnverwaltungen liegt, solche Tarifbestimmungen zu treffen, daß dadurch der größt-

mögliche, lohnende Verkehr erzielt wird, da nur durch einen solchen der größte Vortheil erlangt werden kann. Wir können auch nicht zugeben, daß sie in dieser Beziehung, sowie in aufmerksamer, rücksichtsvoller Behandlung des Publicums, hinter den Staatsbahnverwaltungen irgend zurückgeblieben wären, und jedenfalls giebt das Obergaufsichtsrecht der Regierung hinreichende Mittel an die Hand, um etwa vorkommenden Ausschreitungen zu begegnen, und zwar um so mehr, wenn sie selbst uninteressirt dasteht.

Zu den vorstehenden Betrachtungen treten aber noch andere, vielleicht noch mehr ins Gewicht fallende. Wenn der Eisenbahnbau zur Sache des Staates gemacht wird, so entsteht zu allernächst die Frage — welche Linie soll er ausführen? — Wie uns das Decret selbst belehrt, liegen Anträge in großer Zahl vor, und es ist unzweifelhaft, daß mit dem Eintritt jener Eventualität diese Zahl sich ungemein steigern wird, da jeder Bezirk des Landes den gleichen Anspruch zu haben glaubt — und in der That in einiger Beziehung mindestens auch hat — indem er, der etwa Vernachlässigte gleichmäßig mit an den Lasten zu tragen habe, die aus dem Vorzuge entspringen, der Anderen zu Theil wird. Wer es auch über sich nehmen will, die schwierige Entscheidung zu treffen — sei es die Regierung oder die Stände — er kann im Voraus sicher sein, daß eine weit verbreitete, tief einschneidende Unzufriedenheit aller derer, die zurückgewiesen werden, die unausbleibliche Folge sein wird, und ein unaufhörliches Drängen und Treiben um die schließliche Gewährung. Wenn der Staat den Eisenbahnbau zu seiner Sache macht, begiebt er sich auf eine schiefe Ebene auf der kein Stillstand mehr denkbar ist, und die Folgen in finanzieller Beziehung werden unberechenbar sein, da alsdann die Schulden in rapider Weise steigen müssen. Man möge sich vorsehen, ehe es zu spät ist.

Angenommen, daß aus einer so löblichen Vorsicht, wie sie in dem Decrete selbst angedeutet ist, man sich vorerst auf einige wenige Linien beschränkt, so werden selbstverständlich diejenigen zunächst gewählt werden, welche die allgemein wichtigsten sind oder scheinen; wie kommen aber die Uebrigen dazu, daß sie mit ihren von ihrem Standpunkte aus vielleicht ebensosehr oder noch mehr berechtigten Wünschen zurückstehen sollen, bis, möglicherweise nach langer Zeit erst, die Reihe an sie kommt, während sie vielleicht weit früher zu dem ersehnten Ziele gelangten, wenn alles der Privatindustrie überlassen bliebe. Wenigstens hätte letzteren Falls niemand Ursache zu einer Beschwerde über unbillige Zurücksetzung. Man möge dabei nicht einwenden, daß es ja, wo der Staat es nicht will oder kann, der Privatindustrie immerhin frei stehe, einzutreten. Diese wird nothwendigerweise abgeschreckt werden, irgend etwas zu unternehmen, wenn sie befürchten muß, daß der Staat früher oder später als Concurrent ihr in den Weg tritt und sie sich der überlegenen Gewalt gegenüber als schutzlos zu

betrachten hat. Es fehlt ja leider nicht an Beispielen, wie dehnbar die von Mächtigeren gegebenen Zusicherungen sind!

Ein Argument, welches als besonders wichtig für den Eisenbahnbau als Staatsfache angesehen wird, ist es, wenn man sagt, die Ueberlassung desselben an Private würde die Folge haben, daß nur die eine angemessene Rente versprechenden gewählt, alle übrigen aber unberücksichtigt bleiben würden; der Staat sei aber in der Lage, allen seinen Angehörigen mit gleichem Maße zu messen, und er werde daher die unfruchtbareren Tracte übernehmen müssen, ohne dafür in den besseren eine Ausgleichung zur Seite zu haben. Wir könnten in dieser Ansicht nur dann etwas Begründetes finden, wenn es wahr wäre, daß für den Staat eine Verpflichtung vorläge, allen und jeden Wünschen und Bedürfnissen dieser Art zu genügen. Diese Voraussetzung würde nothwendigerweise erst recht zur vollen Verwirklichung der in einem vorübergehenden Sage ausgesprochenen Befürchtung der unabsehbaren Consequenzen führen, die in der Einmischung des Staates liegen. Wir läugnen aber entschieden, daß eine solche Verpflichtung vorliegt; sie liegt ebensowenig vor als die, von jedem Dorfe zum andern eine Chaussee herzustellen. Wo die Anlage einer Eisenbahn nicht einen Verkehr bereits findet, oder eben durch ihre Einwirkung in hinreichend sichere Aussicht stellt, der eine angemessene Verzinsung ihres Baucapitales verspricht, da liegt eine genugsame Veranlassung dazu zur Zeit überhaupt noch nicht vor. Irgend eine Grenze muß es jedenfalls geben, und diese ist die vorausichtliche Unfruchtbarkeit. Immerhin lasse man Privatunternehmern, welche in der Regel den Kreisen angehören, die das nächste Interesse dabei haben und die Verhältnisse am genauesten zu beurtheilen wissen, die versprechendsten Linien auswählen und ausführen; sind die Resultate ungünstig, so liegt kein Grund vor zu wünschen, daß der Staat den Irrthum jener hätte zu tragen haben sollen; sind sie günstig, so werden sie eine Aufmunterung sein weiter zu gehen und auch bis dahin vernachlässigte Richtungen in Angriff zu nehmen, die durch den allgemeinen Aufschwung allein vielleicht schon zu besseren werden. Freilich werden nicht alle, selbst nicht alle berechtigten Wünsche und Bedürfnisse mit einem Male befriedigt werden können; aber dies stellt auch das Decret selbst bei dem Einschreiten des Staates nicht in Aussicht, und keinesfalls würde der letztere Weg schneller zum Ziele führen als der andere und wenn dieser dennoch wider Erwarten sich als ungenügend erwiese, würde immer noch Zeit sein, ein anderweites Vorschreiten zu erwägen.

Man stelle uns in der obenerwähnten Beziehung nicht einen Vergleich mit den Postanstalten entgegen; er paßt in vielen hauptsächlichlichen Beziehungen nicht — und wie lange Zeit hat es erfordert, ehe jene zu der Stufe gelangten, die sie jetzt einnehmen, und zu deren Erreichung die Einwirkungen des Eisenbahnwesens wesentlich beigetragen haben. Auch ihre Fortschritte sind nur sehr, sehr

allmähliche gewesen, und es giebt Leute, die zu denken wagen — ohne den unlängbaren Verdiensten der gegenwärtigen Administrationen irgendwie zu nahe treten zu wollen — man würde früher das jezige Ziel erreicht haben, wäre nicht die Post eben Staatsfache geworden.

Um nicht in die gleiche Unentschiedenheit zu verfallen, welche wir in dem Decrete gefunden zu haben glauben, hinsichtlich der Frage nämlich, was denn der Staat in Bezug auf das Eisenbahnwesen thun solle, wollen wir schließlich eine positive Antwort darauf nicht zurückhalten. Wir antworten ohne Bedenken: Nichts, gar nichts als das, was ihm, als der Oberaufsichtsbehörde, zusteht und obliegt; er prüfe die ihm vorzulegenden Anträge, ob ihnen, gegenüber den allgemeinen Interessen — namentlich in Bezug auf die etwa erforderlichen Expropriationen des Eigenthums Dritter — etwas entgegensteht, stelle die in dieser, in wohlfahrtspolizeilicher und anderer Hinsicht erforderlichen Bedingungen fest, wache über deren Ausführung, über die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes und folge im Uebrigen der Devise, die wir an die Spitze dieser Schrift stellen. Ist irgendwo das Selfgovernment, von dem in unsern Tagen so viel die Rede ist, an seiner Stelle, so ist es hier.

Nachdem wir hier unsere Ansicht, daß der Staat sich jeder weiteren Einmischung in Eisenbahnanlagen enthalten sollte, so entschieden ausgesprochen haben, dürfte es überflüssig sein, dies auch noch hinsichtlich der in dem Decrete berührten drei Systeme eventueller Unterstützung von Privatunternehmungen zu thun, und zwar um so mehr, als in dem Decrete selbst eigentlich keines bevorwortet wird und als den dort dagegen angeführten Gründen noch andere, nicht minder berücksichtigenswerthe hinzutreten. Nur in einzelnen, ganz besonders dringenden und wichtigen Fällen dürfte eine Ausnahme hiervon in Erwägung zu ziehen sein.

Im Begriffe diese Betrachtungen zu schließen, wird uns von mehreren Seiten die überraschende Mittheilung, daß in der Finanzdeputation der zweiten Kammer der Ständeversammlung, welcher das oft erwähnte Decret zur Begutachtung vorliegt, sich eine überwiegende Majorität dafür erkläre, den Eisenbahnbau entschieden zur Staatsfache zu machen. Wir können begreifen, daß der Regierung ein dahingehender Beschluß nicht unwillkommen sein würde, obwohl aus den Darlegungen des Decretes wenigstens sich für jetzt eher auf das Gegentheil schließen läßt. Aber begreifen können wir in der That nicht, wie die Ständeversammlung sich sollte veranlaßt finden können, die Betretung eines Weges zu empfehlen, dessen Verfolgung mit den äußersten Gefahren für das Finanzwesen des Staates verknüpft ist, da er unausbleiblich zu einer enormen Vergrößerung der Staatsschuld führen muß. Die Zeiten, in welchen der Staat, wie das Decret mit einigem und begründetem Selbstgefühl ausspricht,

„gegen vier Proc. Zinsen und ein Proc. Tilgung jährlich mit Leichtigkeit Capitale bekommt“, sind nicht umwandelbar, und wir haben schon andere gesehen. Wie leicht kann ein allgemeiner Krieg — dem wir gerade jetzt so nahe gestanden haben und möglicherweise noch stehen — diese Leichtigkeit in die größte Schwierigkeit, ja in Unmöglichkeit verwandeln — und was würden dann die Folgen sein, wenn in solcher Zeit der Staat mit den schwersten finanziellen Verwickelungen sich belastet sähe. Man darf es geradezu Unbesonnenheit nennen, sich freiwillig in eine solche Gefahr stürzen zu wollen.

Weit am meisten überrascht es uns aber, wenn — wie gesagt wird — gerade Mitglieder der liberalsten, fortgeschrittensten Richtung sich für den Eisenbahnbau als Staatsfache aussprechen sollten. Wir können kaum irgendeine Erklärung dafür finden; aber deß sind wir gewiß, daß die Gewalt, die dadurch dem Staate in die Hand gegeben wäre, schwerlich in ihrem Sinne angewendet werden würde. Erinnern wir selbst uns doch, daß ein hochgestellter, jetzt verstorbener Staatsbeamter, als wir ihm unsere Zweifel über die Zweckmäßigkeit der Erwerbung von Eisenbahnen für den Staat aussprachen, mit Nachdruck auf den Einfluß und die Macht hinwies, die aus der Anstellung einer so bedeutenden Zahl von Beamten, und aus den Einwirkungen auf alle Verhältnisse des Verkehrs sich erzielen ließen. Ein solcher Fingerzeig bedarf keiner weiteren Erklärung.

Videant consules ne quid detrimenti respublica capiat!

Eine neue Schrift in Sachen des norddeutschen Kanals.

Unter dem Titel „Der große norddeutsche Kanal zwischen Ostsee und Nordsee“ ist soeben (Kiel, Schweser'sche Buchhandlung) eine Zusammenstellung und Prüfung der verschiedenen Projecte in Betreff der Richtung des Kanals erschienen, welche das von uns in Nr. 26 nach der sturz'schen Broschüre Gesagte ergänzt und theilweise berichtigt, und die wir um so mehr allgemeiner Beachtung empfehlen, als sie offenbar von einem gründlichen Kenner der Verhältnisse, ohne Voreingenommenheit und in klarer Sprache geschrieben ist, so daß auch der nicht technisch Gebildete daraus ein deutliches Bild der Sachlage zu gewinnen vermag*).

*) Was durch verschiedene Beilagen, eine Karte der cimbrischen Halbinsel, eine Uebersichtskarte der Ost- und Nordsee, zwei Kanalprofile und einen Plan des kieler Hafens erleichtert wird.