



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Muster kleinstaatlicher Verkehrspolitik.

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

Muster kleinstaatlicher Verkehrspolitik.

Mitten durch das ehemalige Herzogthum Nassau fließt ein Fluß, die Lahn, reich an landschaftlicher Uferschönheit, auch reich an Kräften, die sich der Mensch nutzbar zu machen weiß. Von seinem Eintritt in die Grenzen des untergegangenen Staates unweit Wehlar fließt er im Ganzen westlich und in einem meist engen Thal bis zu seiner Mündung in den Rhein bei Oberlahnstein. Schön bewaldete Bergwände, oft steile Felsen des Schiefer- und Kalkgebirges blicken in seine Gewässer, nur selten erweitert sich das Thal so, daß Fruchtfelder und Wiesen zwischen den Höhen und Ufern Platz finden. Rasch eilen die Wellen durch das enge Bett oder strömen über ausgebreitetes Gerölle in kleinen Stromschnellen. In der trocknen Jahreszeit fast überall seicht und klein, schwillt das Flößchen im Winter bei Abgang des Schnees oder bei lang anhaltendem Regen gewaltig an und erprobt eine unbändig scheinende Kraft. Aber die Menschen haben ihn doch zu ihrem Dienst gezwungen, Schiffe fahren auf dem Flusse, das angestaute Wasser treibt Mühlen und gewaltige Werke. Die Schiffahrt war lange äußerst beschränkt, reiche Erze lagen längs der Ufer und keine Straße führte daran vorbei, man versuchte wohl oder übel die Schiffahrt. Kleine Schiffsgesäße, Nachen, höchstens 4—500 Centner tragend, fuhren so lange das Wasser es erlaubte Eisenstein, auch Mineralwasser zu Thal und wurden leer heraufgezogen durch sogenannte Hälfterpferde. Bei kleinem Wasser mußte oft die Schiffsmannschaft im Flußbett stehend das Schiffchen schieben und heben; die natürlichen Stromschnellen zu Wehren erhöht, um das Wasser zu einer Mühle oder einem Hüttenwerke zu stauen, bedingten ein Umladen oder ein gefährliches Herabgleiten über das Gestein an einer dazu ausgebrochenen Stelle in der Krone des Wehrs. Monate lang war manchmal gar keine Schiffahrt möglich und Hochöfen, die ihre Eisensteine von der oberen Lahn bezogen, mußten ausblasen, weil ihre Vorräthe zur Reize gingen, ehe die Schleusen des Himmels ihre Transportflotte wieder schwimmen machten.

Das Herzogthum Nassau war aber nach einem Ausspruche des Staats-Grenzboten I. 1867.

und Hausministers v. Marschall ein ackerbautreibendes Land und konnte nicht Anspruch machen auf Besserung der Verkehrsanstalten. Man baute Landstraßen über öde Berge, um die hungernde Bevölkerung zu beschäftigen oder um den armen Dörfern Gelegenheit zu geben, aus der Leistung von Vorspanndiensten etwas zu verdienen, was ihnen entgangen wäre, wenn man durch die Thäler gebaut hätte; auf dem Rhein und Main hob man hohe Zölle und ließ die Flüsse versanden.

Doch auch hier kamen Zeiten, wo wenigstens vernünftige Entschlüsse gefaßt wurden, wengleich vernünftige Ausführungen immer erst nach einigen Proben gelingen wollten. Im Jahre 1838 hat man angefangen bei Limburg ungefähr in der Mitte der nassauischen Lahnstrecke eine Schleuse zu bauen, um zwei hohe Wehre zu umgehen, die oberhalb und unterhalb des Städtchens die Gewässer zum Betriebe größerer Mühlen stauten. Das Schleusenwerk gelang auch in soweit, daß kleine Schiffe die Fahrt bei günstigem Wasserstande aus den Eisensteinrevieren zwischen Weilburg und Kunkel nach Oberlahnstein und vice versa machen konnten, als aber die Vortheile der directen Fahrt ein Nachen benutzen wollte, der sonst nur auf der unteren Lahn und dem Rheine fuhr, da blieb er in der Schleuse stecken — sie war zu eng. Man hatte die Interessenten nicht gefragt, wie das in dem Lande überhaupt nicht Mode war, wo Kenntnisse, Wille und Verstand als Regierungsmonopol galten.

Man half sich mit der schlechten Schleuse und hatte eine Zeit lang in eigener Erkenntniß, wie schwer solche Werke des Verkehrs seien, und im Verdruß über die Spötereien Sachverständiger, die dem hochstehenden Regierungsbaumeister wiederholt eine ganze Reihe elastischer Stoffe als Baumaterial für neue Schleusen vorschlugen, beschlossen, die Lahn laufen zu lassen, wie es Gott gefalle und den Schiffen zu überlassen, wie sie durchkämen. Natürlich vergaß man aber nicht die Hebung von Zöllen und Schleusengeldern. Mittlerweile hatten aber die anderen Regierungen, deren Länder die Lahn durchströmt, nämlich das Königreich Preußen und das Großherzogthum Hessen, die nassauische Regierung zu gemeinsamen Arbeiten behufs Regulirung der Lahn auf der ganzen Strecke von Gießen bis Oberlahnstein gedrängt. Es kam nach längerer Verhandlung am 16. October 1844 zu Koblenz zu einem Vertrage zwischen den Bevollmächtigten der drei Regierungen. Danach sollte die Lahn auf jener ganzen Strecke für Schiffe von 100 Fuß Länge, 16 Fuß Breite und 2 Fuß Tiefgang regelmäßig zu Thal und zu Berg fahrbar gemacht werden, ein ganzes System von Schleusen wurde dadurch geboten und diese sollten mindestens eine lichte Weite von 17 Fuß erhalten.

Der herzoglich nassauische Bevollmächtigte hatte sich alle Mühe gegeben, das erlaubte Minimalmaß zwischen den Thorflügeln der Schleusen herabzudrücken, und es war ihm gelungen, freilich zur Breite oder vielmehr Knappheit der Lim-

burger Schleuse ließen es die andern Bevollmächtigten nicht kommen. Nassaus Gründe hierzu waren wieder echt kleinstaatlich und man muß es dem geringen Interesse namentlich Preußens an der ganzen schiffbaren Lahn, die nicht zwei Meilen lang seine damalige Enclave Weglar durchschneidet, zuschreiben, daß sie durchdringen konnten. Die Hauptausfuhr des nassauischen Eisensteins, der zu 99 Procent die Lahnschiffe befrachtete, ging damals, wie zum Theil heute noch, nach den Eisenwerken und Hochofen an der Ruhr. Die Ruhr war damals schon kanalisiert und von zahlreichen Transportflößen befahren, die alle breiter waren als die bisher auf der Lahn üblichen. Diese Ruhrschiffe fuhren wohl auch einmal bis zur Mündung der Lahn und schlugen dann ihre Steinkohlen, die langsam Eingang fanden, in dem reichbewaldeten Nassau in Lahnschiffe über. Und nun wußte es Nassau durchzusetzen, daß es seine Lahnschleusen so enge bauen durfte, daß ein Ruhrfloß dieselben nicht passieren konnte, damit nicht etwa diese rührigen Schiffer ihre Kohlen den Fluß hinaufbrächten und Eisenstein nach ihrer Heimath führten und so den nassauischen Schiffern Concurrenz machten. Die kleinen Lahnschiffe waren zur Rheinschiffahrt nicht wohl tauglich, es mochte auch keine Gesellschaft den Casco versichern, und so mußte aller Transport an der Mündung der Lahn zum Umschlag in oder aus Rheinschiffen gezwungen werden. Der weitläufigste Theil des Vertrags handelt natürlich wieder von Steuern, Zöllen und Schleusengeldern; sie sollten allerdings immer nur auf den fertig gestellten Strecken erhoben werden, aber was ist ein Weg überhaupt werth, dessen einzelne Theile durch unpassirbare Deden von einander getrennt sind? — und dieser Zustand dauerte noch ganze vierzehn Jahre.

Das Herzogthum Nassau mußte nicht hinlänglich das mit dem Vertrage Bezweckte erreicht haben, oder waren Preußen und Hessen unzufrieden, so viel gewährt zu haben, kurz der am 16. October 1844 geschlossene Vertrag kam erst am 19. September 1845 zur Ratification und demnächst unterm 30. desselben Monats zur öffentlichen Bekanntmachung. Ein Vertrag also, der die Handels- und Verkehrsinteressen dreier souveräner Staaten berührte, brauchte nach seinem Abschluß noch ein Jahr, um die landesherrliche Bestätigung zu erhalten und in Ausführung zu kommen.

Im Jahre 1845 und 1846 wurden wirklich Seitens der nassauischen Regierung die Arbeiten begonnen, um überall in der Lahn die nöthige Tiefe herzustellen und da wo dies wegen des starken Gefälles nicht möglich war durch Stauung des Wassers zu heben und die Differenz der Wasserspiegel ober- und unterhalb des Wehres durch Schleusen zu überwinden. Man suchte dem Fluß überall ein gleichmäßiges Profil zu geben und baute längs der Ufer den Wehrepfad. Auch die hindernden Anlagen Privater, Mühlwehre und dergleichen wurden nach Entschädigung der Besitzer entfernt. Aber man übereilte sich nicht und baute jedes Jahr ein Stück je nach den Mitteln der Staatskasse, unbedacht,

daß das Capital wirthschaftlich sich nicht vollständig verzinsle, so lange nicht die ganze Wasserstraße gleichzeitig zu benutzen war und so ging es zehn volle Jahre. Jedes Jahr hat der angestellte Wasserbaumeister ein Stückchen gemacht und die Regierung hatte keine anderen Gründe zu drängen als den, daß sie nach Ueberkunft mit Preußen stets nur auf den fertigen Strecken Zoll erheben dürfe, und so klagte sie noch in der 1855er Session des Landtages, der allerdings nach einem retrovirten Wahlgesetze mit allen möglichen Hemmungen gewählt worden war, daß sie jetzt erst $1\frac{1}{3}$ Kreuzer pro Centner heben dürfe, während, wenn die ganze Strecke ausgebaut wäre, ihr ein Zoll von 2,4575 Kreuzer pro Centner erlaubt sei, und die getreuen Stände klagten deshalb mit, und es ist nur ein Einziger gewesen, Abgeordneter Dr. Karl Braun, der auch einen andern Gesichtspunkt hatte: „noch mehr liege die Schiffbarmachung der Lahn in dem Interesse der Landeseinwohner“.

Erst im Jahre 1857 forderte die Regierung die Bewilligung eines Credits, um die angefangenen Arbeiten rasch zu Ende führen zu können und motivirte diese Anforderung, wie aus dem Berichte der Finanzcommission des Landtags hervorgeht, mit den Worten: „die Absicht ist, sobald als möglich in den vollen Bezug der Lahnschiffahrtsabgaben zu gelangen“.

Die Stände genehmigten die Regierungsvorlagen, nicht ohne allerlei Ausstellungen, die aber nur Details der Ausführung betrafen und an das bereits bestehende Project des Baues einer Lahneisenbahn anknüpften. Ausstellungen gegen die Art und Weise der Bauten und Beschwerden über Verletzungen Einzelner und ganzer Gemeinden, oft nur über die angebliche Nichtberücksichtigung derselben waren in den Kammern der Kleinstaaten überall, aber besonders in Nassau an der Tagesordnung. Waren doch in den kleinen Wahlbezirken (Wemtern) von 12—20,000 Einwohnern häufig die Chancen der Candidaten davon abhängig, welches Wegproject der eine oder der andere zur Sprache gebracht hatte oder noch zu bringen versprach. Bei der Regulirung der Bahn kamen öfters Anlagen zur Sprache, die allerdings für die Interessenten von großer Wichtigkeit waren, die aber von einer einsichtsvollen Bauverwaltung und Regierung vor allem mußten berücksichtigt werden. Es hat aber fast überall nach Erschöpfung aller Instanzen der Beschwerde an die Stände bedurft, um die Ansprüche gegen die Regierung durchzusetzen. Beispielsweise hatten viele Gemeinden, die an der Lahn liegen, nutzbares Gemeinde- oder Privatland auf der anderen Seite des Flusses. Zu dessen Bau und Nutzung waren vielfach ungesährliche Durchfahrten hergestellt und seit unvordenklicher Zeit benutzt worden. Eine Austiefung des Bettes zerstörte diese Furthen, und der Staat war wohl verpflichtet für eine andere Anstalt des Trajectes zu sorgen. In dieser Richtung plaidirte jedes Mitglied der Stände für seinen Wahlbezirk oder seinen Wohnort.

Zu Ende des Jahres 1858 betrachtete die nassauische Regierung die Lahnregulirung als vollendet, sie hob von nun an den vollen Zoll auf der in ihrem Gebiete liegenden Strecke. Man hatte auch bereits im Jahre 1855 die allzu eng gerathene Schleuse bei Limburg in Uebereinstimmung mit der Convention vom 16. October 1844 über Schiffbarmachung der Lahn gebracht, man hatte erst versucht, die Schleuse durch Abkippen (Abhauen) der Seitenwände weiter zu machen, aber das harte Gestein (ein Marmor) ließ diese Arbeit kaum vorschreiten. Man mußte sich zum völligen Umbau entschließen und forderte dafür von den Ständen eine Summe von circa 50,000 fl. Bei ihrer Bewilligung war noch nicht einmal die Rede davon, woher solche absonderliche Erscheinungen kämen, daß Bauten der Art funfzehn Jahre nach der Ingebrauchnahme total abgelegt werden mußten. Die Regierung hatte sich eine Landesvertretung nach ihrem Sinn durch Destroyirung geschaffen, die liberale Partei hatte sich der Wahlen enthalten. Das Publicum freilich erlaubte sich allerlei Aeußerungen über den geschickten Regierungsbaumeister; man trug sich mit allerlei Spöttereien und Wizen und es wurde vorgeschlagen, den Mann mit einer hohen Rente zu entschädigen, wenn er das Versprechen geben wollte, nicht mehr zu bauen.

Die ganze der Regierungsbehauptung nach vollendete Lahnregulirung war trotzdem nicht gerathen, es fanden sich immer noch gefährliche Stellen im Flußbett, der Leinpfad war an vielen Stellen noch nicht fertig gestellt, eine der Lahnshleusen so verkehrt angelegt, daß die Einfahrt in den Obergraben stets für Menschen und Schiff gefährlich blieb, niemals war das erreicht worden, was der Vertrag von 1844 als Minimum in Aussicht gestellt hatte, von dem weiter in dem genannten Vertrag angedeuteten Ziele einer gleichmäßigen Wassertiefe von 3 Fuß war nie mehr die Rede. Und noch vor der Zeit, daß die Lahn als schiffbar in dem Sinne betrachtet werden konnte, wie sie es heute in Wirklichkeit noch ist, war ihre Bedeutung zum großen Theile geschwunden.

Bereits im Jahre 1851 hatte man große Eisenbahnprojecte in Regierungskreisen entgegengenommen. Seit im Jahre 1838 die Taunusbahn von Frankfurt a. M. über Mainz nach Wiesbaden concessionirt und in den Jahren 1839 und 1840 zur Ausführung gekommen war, schien in dieser Richtung ein Stillstand eingetreten zu sein. Ein 1845 concessionirtes Unternehmen einer Bahn von Wiesbaden resp. Diebrich nach Rüdelsheim ging an innerer Unhaltbarkeit unter, eine kleine Zweigbahn der Taunusbahn, die Strecke Höchst-Soden, ist ohne Bedeutung gewesen und geblieben. Im Jahre 1851 aber tauchten Eisenbahnprojecte auf, die geeignet schienen, dem Herzogthum ein vollständiges System von Schienenstraßen zu geben und in der Zeit der großen Actien- und Credit-schwindelereien, die dem 2. December folgten, fand sich wohl das Capital zu solchen Unternehmungen. Da aber Dreivierteltheile des Herzogthums von preussischen Landen umschlossen waren, so hätte man selbstverständlich solche Pläne

in Gemeinschaft mit Preußen entwerfen müssen. Aber es war die Zeit der ersten Zollvereinskrisis und Nassau versuchte einmal mit seinen süddeutschen Bundesgenossen gegen die Stimme des ganzen Landes in österreichischem Interesse dieses einzige stattliche Werk deutscher Einheit zu zerstören.

Dieses Verhalten des kleinen Herzogthums Nassau ist oftmals geschildert worden, es ist eine Ursache seines Unterganges gewesen, weil es auf einer Verkennung seiner wirklichen Interessen beruhte. Die nächste Wirkung war, daß große Eisenbahnprojecte darum nicht zu Stande kamen und solide Gesellschaften konnten hier kein Terrain für ihre Unternehmungen finden. Fremde Schwindler, Abenteurer mit ausländischen Titeln und Orden hatten dagegen von jeher viel Glück und viel Theilnahme gefunden, und so geschah es auch hier, daß eine englisch-französische Gesellschaft, an deren Spitze nicht grade die solidesten Namen standen, die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Wiesbaden nach Niederlahnstein erhielt, d. h. bis zur Landesgrenze nördlich am Rhein. Die Bahn konnte nicht existiren ohne den weiteren Anschluß auf preussischem Gebiete. Der aber blieb aus, weil das souveräne Herzogthum in wirtschaftlichen Dingen mit dem souveränen Königreich Preußen Krieg führte und in Folge davon verlor die ohnedem nicht sehr creditwürdige Gesellschaft ihren Credit, sie konnte das angefangene Werk nicht vollenden trotz verschiedener Versuche, ihr die Hilfe des Staats durch Zinsgarantie und garantierte Obligationen zuzuwenden. Die Concessionsurkunde war vom 23. Juni 1853 datirt gewesen und am 14. October 1858 wurde dieselbe zurückgenommen. Der Staat hatte bereits in den Jahren 1856 und 1857, da die Bahn längs des Rheins noch von der erwähnten Actiengesellschaft gefördert wurde, und während er wegen gleichzeitiger Uebertragung auch des Baus der Lahnbahn an diese überall verurufene aber in Hoffreisen immer noch geschützte Gesellschaft unterhandelte, von dem Rheine lahnauwärts eine kleine Strecke Eisenbahn selbst gebaut. Zunächst nach Ems, um diesen weltberühmten Kurort mit dem Rheine wenigstens in Verbindung zu bringen, dann etwas weiter bis Nassau, dem Geburtsorte des Freiherrn von Stein.

Die Gesellschaft, die demnächst die ganze Lahnbahn von der Grenze bis zur Mündung in den Rhein übernehmen sollte, würde nach der Absicht der Regierung die auf diese Bauten verwendeten Kosten zu ersetzen gehabt haben. Die Gesellschaft aber, der man noch im Jahre 1857 eine hohe Zinsgarantie bewilligt und zugleich mit der Concession der Lahnbahn ein nicht zu verachtendes Geschenk gemacht hatte, wurde bereits 1858 officiell für bankrott erklärt, und sie war es in der That lange schon. Immer noch ohne Verständigung mit Preußen über die Anschlüsse lahnauwärts und lahnabwärts war der Staat gezwungen, die begonnenen und unvollendeten Arbeiten zu übernehmen und auf Staatskosten zu bauen. Die Stände hatten dazu nach langer Verhandlung

ihre Einwilligung gegeben, es blieb eben nach allen Mißgriffen der Regierung nichts Anderes übrig. Außerdem hatte man ja schon ein Stückchen auf Staatskosten probeweise versucht und die Techniker des Regierungscollegiums hatten einen Kollegen gefunden, der auch Eisenbahnen bauen konnte. Das war aber leider der Meister der limburgers Bahnschleuse, die zu eng war, um das Erforderliche zu leisten. So ist denn auch die Eisenbahnstrecke längs der Lahn von Oberlahnstein bis Ems ebenso oder ähnlich geworden und die Pläne zum Weiterbau versprechen ein vollständig übereinstimmendes Resultat. Techniker haben später unverhohlen zugestanden, daß einzelne im Plane bereits festgestellte Strecken mit Locomotiven absolut nicht zu befahren gewesen sein würden.

Man mußte nun bei den Ständen die Bewilligung der erforderlichen Geldmittel beantragen, und da mochte man sich wohl gescheut haben, ohne feste Pläne und ohne Kostenüberschlag hervorzutreten, man hatte auch bereits Stimmen vernommen über das Werk des berühmten Wasser-, Straßen- und Eisenbahnbaumeisters, kurz man war einmal gezwungen, aus dem nassauischen Schendrian hervorzutreten. Das nöthigte zum Engagement eines Technikers, der bereits tüchtige Proben abgelegt; er war Landeskind von Geburt, aber nicht geläutert und erprobt in den Staatsprüfungen der Regierungsweisen, sondern in der praktischen Schule des ersten deutschen Eisenbahntechnikers, des Oberingenieurs Denis, zuletzt in München. Nun ging es einmal wirklich rasch mit dem Bau, die Rheinbahn wurde vollendet, die von dem Regierungsbaumeister zum Glück für das Land nicht weiter als von Lahnstein nach Nassau angelegte Lahnbahn wurde ausgebaut und im Wesentlichen alles bis zum Jahre 1862 zu Ende geführt. Durch Staatsvertrag vom 8. Februar 1860 hatten sich die herzoglich nassauische und königl. preuß. Regierung endlich über Fortführung der Bahn von Oberlahnstein nach Koblenz geeinigt und gleichzeitig die Concessionen zum Bau der Bahn von Köln nach Gießen und von der nassauischen Landesgrenze bis nach Wehlar gegeben. Damit war dieser Eisenbahnkrieg erledigt, Nassau aber erhielt seine Eisenbahnen dadurch später und statt des directen Wegs nach Köln einen Anschluß an Koblenz und statt des Baues durch eine Privatgesellschaft gegen eine etwaige geringe Zinsgarantie eine Staatsbahn, die nicht viel mehr rentirte als die Hälfte des zur Verzinsung der Eisenbahnschuld nöthigen Bedarfs.

Nun concurrirte längs der ganzen Lahn die Eisenbahn mit der Schiffahrt. Die Eisenbahnverwaltung setzte ihre Tarife niedrig, die Schiffer folgten, die Direction ging weiter, die Schiffer mußten nach, und während so auf der einen Seite der Staat als Eigenthümer und Verwalter der Staatsbahn den Schiffen die Frachtsätze herabdrückte, belästigte er sie auch noch durch Schiffahrtsabgaben; die Lahnschiffahrt war bald beschränkt auf den Transport von

Erzen und Mineralien, deren Lagerstätten nahe am Ufer, aber nicht bequem zur Abfahrt nach einem Bahnhofe gelegen waren, sie verkümmerte immer mehr und mit halben Maßnahmen, als Herabsetzung der Lahnzölle, Aufhebung der Zölle für Frachten zu Berg, war ihr nicht mehr zu helfen. Vom 1. Juli 1866 wurde die Zollerhebung ganz aufgegeben, im letzten Act der verschwundenen Regierung, er wird wohl nicht mehr im Stande sein den Wasserverkehr zu beleben, bis vielleicht bei reicherer Entwicklung des Verkehrs die Massentransporte derart zunehmen, daß wieder eine Theilung zwischen Eisenbahn und Wasserstraße nothwendig wird.

Die Eisenbahnlinie zwischen Oberlahnstein und Nassau und ein Theil der Lahncorrectur sind Werke eines und desselben Baumeisters. Zwischen dem Rheine und Nassau liegen Curven, daß eine Fahrt mit schweren Zügen unmöglich, jedes Fahren nur mit großem Materialverschleiß möglich und bereits ein totaler Umbau dieser Strecke nothwendig geworden ist. Bei Nassau liegt die sogenannte hollericher Schleuse, deren Kanal fast unerreichbar oder wenigstens bei gutem Wasserstand nur mit Gefahr für Leben und Eigenthum erreicht werden kann und dazu noch von Zeit zu Zeit durch Einsturz der Seitenmauern gänzlich unfahrbar wird, so daß dann einige Tage oder Wochen oft bei günstigstem Wasserstand die ganze Schifffahrt gehemmt ist.

Auch an anderen Stellen des Flusses sind ähnliche kleinere Hemmnisse immer noch vorhanden und der alte bureaukratische Schlendrian und die unantastbare Weisheit der Regierungstechniker hatten es so weit gebracht, daß ein bäuerlicher Abgeordneter einst in öffentlicher Sitzung der Stände des Herzogthums der Regierung den Rath gab, künftig bei ihren Wasserbauten nicht blos Techniker, sondern auch „Sachverständige“ beizuziehen. Er meinte damit etwa, die Techniker möchten wohl die Schleuse bauen können, daß sie aber auch brauchbar sei, dafür könnten sie nicht einstehen, das wisse ein Schiffer besser zu beurtheilen und der Mann hatte hier nicht so Unrecht.

Die Correcturen haben allerdings eigentlich nie ganz ausgehört, was anzuerkennen ist, aber der Kleinstaat, der so viele Arbeitskräfte hatte und sich um Details bekümmern konnte, litt so häufig Schiffbruch an dem Wollen oder den Fähigkeiten der Beamten, die nach allen anderen Rücksichten eher als nach ihrer Qualifikation gewählt wurden.

Im Anfange der 1860er Jahre wurden Beschwerden laut über eine der Schifffahrt auf der Lahn sehr hinderliche Untiefe bei Staffel, einem Dorfe etwas unterhalb der Bischofsstadt Limburg. Durch Ausbaggerung des Flußbettes war leicht Abhilfe gewährt, und sie sollte auch vorgenommen werden. Die Gemeinde aber erhob Einsprache dagegen und verlangte als ihr Recht, daß an dieser Stelle keine Aenderung des Flußbettes vorgenommen werde, weil sie daselbst eine Fuhrt habe, deren sie bedürfe, um zur Feldbestellung u. s. w. in die jenseits

der Lahn gelegenen Theile der Gemarkung mit Vieh und Wagen gelangen zu können. Es war kein Zweifel, daß die Gemeinde Anspruch auf Berücksichtigung hatte, und es wurde Seitens der Regierung die Localverwaltungsbehörde, das herzogliche Amt zu Limburg, mit den einschlagenden Verhandlungen beauftragt. Der Amtmann, der damals dort statthalterte, war nicht mehr jung, hatte sich in die Gewohnheit einer maschinenmäßigen Arbeit eingelebt und konnte nicht mehr heraus. Sollte von ihm eine Entscheidung ausgehen oder eine Auskunft eingeholt werden, so setzte er sich mit der Fachbehörde oder mit seinen Untergebenen der Gemeindebeamten in Schriftwechsel, und aus den einlaufenden Schreiben und Berichten construirte er sich seine Ansicht und sein Wissen. So leicht wurde es ihm aber hier nicht. Er hatte Auftrag, zu vermitteln zwischen der Wasserbaubehörde, die das Interesse der Schiffbarmachung der Lahn vertrat, und der Gemeindebehörde, die das Interesse ihrer bäuerlichen Genossen verfocht; er konnte daher weder den Wasserbaumeister ersuchen, ihm seine Ansichten von der Sache mitzutheilen, noch den Bürgermeister von Staffel zum Bericht auffordern. Darum blieb die Sache liegen und so oft sie von der einen Seite angeregt wurde, fiel die Verhandlung wegen des Widerspruchs des andern Interessenten. Nach verschiedenen Monitorien und endlich dringenden Befehlen mußte der Amtmann aber doch vorschreiten. Ohne Bericht und ohne Acten überhaupt ließ sich jedoch nichts machen, und darum schrieb er in Ermangelung anderer sachkundiger Personen officiell an den Pfarrer des Orts, um von diesem die nöthige Information zu beziehen. Der Pfarrer scheint seine Thätigkeit in nützlicher Richtung verwerthet zu haben, denn die Lahnvertiefung kam zu Stande und die Gemeinde erhielt statt der Furth eine auf Staatskosten zu unterhaltende Fähre.

Nicht immer mag es so gut gegangen sein, vieles ist unterblieben, weil der Mann nicht zu finden war, der entschieden nach reiflicher Prüfung auf einem Plane beharrte; mit dem Vonsichschieben hatte man die kleinste Arbeit und Verantwortlichkeit.

Die Lahn ist nunmehr bis auf ein kleines Stückchen im Großherzogthum Hessen, das aber mit der Provinz Oberhessen auch zum norddeutschen Bunde gehört, ein preussischer Fluß. Man wird nicht vergessen, demselben die einmal nach langen harten Geduldsproben erzielte Schiffbarkeit zu erhalten, und die dem freien Verkehr huldigenden Gesetze des preussischen Staates, vor allem das alle Hemmnisse feudaler Institutionen und fiscalischer Bedrückung ausschließende Bergrecht, werden die Production der Mineralien im Lahnthale in ungeahntem Maße heben, und es wird die Zeit kommen, wo Eisenbahn und Schiffahrt einander ergänzend die Reichthümer auch nassauischer Erde auf den Weltmarkt fördern.

So unfähig dieser rheinische Kleinstaat war, wirkliche Politik zu treiben, ebenso unhaltbar war die Meinung, er könne statt dessen in der Verwaltung

und in der Förderung materieller Interessen seine Berechtigung nachweisen und seine Unterthanen entschädigen. Seine Ohnmacht wurde darin offenbar, als der moderne Verkehr Anstalten erforderte, die innerhalb der künstlichen Schranken bunter Vielherrschaft nicht errichtet werden konnten. Dampfmaschinen, Eisenbahnen und Telegraphen haben, weil sie Blick und Willen für große Beziehungen des Staatslebens erfordern, die meisten unserer Kleinstaaten in nicht geringerem Grade zerstört, wie die geräuschvollen Vorgänge, die man sonst unter dem Begriff großer geschichtlicher Actionen begreift. Nassau ist unter den nächstenbenachbarten Opfern des Jahres 1866 nur ultimus inter pares, aber seiner compendiosen Uebersichtlichkeit wegen hat es noch den Vorzug, in der politischen Pathologie Deutschlands das zu sein, was die Aerzte einen „schönen Fall“ nennen.

Polnische Proteste von einst und jetzt.

Die Polen haben sich in Posen und Westpreußen in der ausgesprochenen Absicht zu Abgeordneten zum norddeutschen Parlament wählen lassen, um in demselben den Protest gegen die Einverleibung dieser beiden Provinzen in den norddeutschen Bund, welchen die polnische Fraction schon im preußischen Hause der Abgeordneten am 12. September vorigen Jahres niedergelegt, zu erneuern. Diesem Vorsatze widmen wir im Nachfolgenden ein Angebinde aus dem Kramladen polnischer Vergangenheit.

Wir wollen auf den 66er Jahrgang dieses oft credenzten Brauseweins hier nicht in der Absicht zurückkommen, um den Protestirenden zu zeigen, wie schwach es mit ihren Rechtsherleitungen aus wiener Verträgen bestellt ist, wie schlecht sie in der Geschichte ihres früheren Vaterlandes bewandert sind, wenn sie behaupten, daß Westpreußen „niemals zum deutschen Reiche“ gehört habe, und wie sie den Beweis schuldig geblieben sind, daß die „Polen“ Westpreußens bei dessen Zugehörigkeit zu Norddeutschland nicht ebenso gut „als Polen behandelt werden“ können, wie ohne sie. Auch darauf sollen die Unbelehrbaren nicht wieder aufmerksam gemacht werden, wie sie durch dieses Auftreten von neuem documentiren, daß sie für politische Rechte nicht Sinn und Verständnis haben, ndern nur für ihre unschätzbare „Nationalität“, womit zusammenhängt, daß aus