



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Lm.: Der norddeutsche Bundesstaat und die großen Verkehrsinteressen.

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

Der norddeutsche Bundesstaat und die großen Verkehrsinteressen.

„Deutschland hat ein Recht frei zu athmen,“ sagt der Urheber des neuen, des theilweise Deutschland umfassenden Bundes, und er gab in diesem Kernworte das einzig durchschlagende Programm der vor sich gehenden Bewegung. Deutschland hat ein Recht zu athmen! es war ihm die Kehle zusammengeschnürt und die Adern unterbunden worden; der politische Sauerstoff großartiger nationaler Tugenden fehlte uns, unwürdig verzettelten sich die staatsmännischen Kräfte der Nation in beschränkten, philiströsen Verhältnissen.

Die erste Operation ist vollzogen. Der Kreislauf der politischen Ideen fängt an größere Kreise zu beschreiben und sich allmählig der Verästelungen zu entwöhnen, die ihn so lange lähmten. Aber das Wundfieber dauert noch fort. Das neue Feld des politischen Denkens und Fühlens ist noch zu fremd und das gewohnheitsmäßige Streben hinkt leicht in die früheren Bahnen zurück.

Das, was im Heilproceß entfernt werden muß, ist der Particularismus, was Kraft und Raum gewinnen soll, das Einheitgefühl. Der lange Bestand von Verhältnissen, auch der im Allgemeinen nachtheiligen, etablirt besondere, von jeder Neuerung bedrohte Interessen; daher der Widerstand im Besondern gegen die Reform, auch bei denen, welche dieser im Ganzen günstig sind.

Norddeutschlands Seehandel ist unter Norddeutschlands Ungebundenheit groß geworden. Er lernte sich fühlen im schutzlosen Particularismus. Die politische Einigung soll ihn beschützend erfassen, aber in der Frage über das Wie plagen die Geister mit überraschender Heftigkeit auf einander.

Das beste Programm des norddeutschen Bundes, dies zeigt sich auch bei der Betrachtung dieser Dinge, ist die Programmlosigkeit, denn die Zukunft des neuen Bundes liegt vor uns wie die auf hoher See zu öffnende versiegelte Dose des Geschwaders, das nur erst seine Kraft empfindet.

Als der glänzende Feldzug Preußens vor den Thoren Wiens still hielt, und rascher Frieden auf raschen Sieg folgte, war man erstaunt über die Mäßigung König Wilhelms; das halbe Deutschland nur gelangte zur Einigung und manche der Brüder blieben draußen stehn. Die Hitzigen verlangten mit dem Brustton der Weisen, die vom Rathhaus zurückkehren, die Grenzen des Vater Arndt.

Was aber fast wie Schwäche erschien, oder übertriebene Vorsicht, war nichts als die lautere Schlaueit. Man wollte kein Opfer bringen für das, was unentgeltlich zu haben ist. Deutschland hat nicht bloß ein Recht zu athmen, sondern auch ein Bedürfniß, und dieses Bedürfniß treibt wohl oder übel zum weiteren Anschlusse. Das Nächsthwendige war das Gefühl der Einheit und sein Ausdruck im Parlament.

Es ist das Eigenthümliche großer Versammlungen, daß sich darin ein anderer Geist entwickelt, als die sie bildenden Einzelnen vermuthen lassen. Mit der Thatsache des Beisammenseins entspinnt sich, durch die Kraft der Anschaulichkeit der vollzogenen Vereinigung, ein größeres Selbstgefühl, als jeder Einzelne als Bruchtheil besessen, und unberechenbar sind die Entschlüsse, zu denen solche Stimmung solche Versammlung treibt. Hinfällig werden daher die Programme und Entwürfe der Theile gegenüber dem Ganzen.

Die Hansestädte jedoch, vorab Hamburg, stellen ihr Programm auf und es lautet: Beibehaltung der Freihafenstellung. So eilet die Fluth des Patriotismus gleich wieder hinein in das gewohnte Bett particularistischer Formeln.

Particularistischer! klingt es vorwurfsvoll zurück; hat das übrige Deutschland das geringste Interesse an unserer Aufnahme in den Zollverein, oder ist ihm nicht vielmehr das Wichtigste der Flor unseres Handels?

Ehedem waren Bremen, Hamburg und Lübeck selbständige Staaten und standen als solche dem übrigen Deutschland gegenüber. Sie vertraten deshalb ihre eigenen Interessen. Es gab folgerichtig auch einen bremer, einen hamburgischen und einen lübeckischen Handel. Mit der Errichtung des norddeutschen Bundes hat dies aufgehört. Es giebt jetzt weder einen bremischen, noch einen hamburgischen, noch einen lübeckischen, sondern nur einen norddeutschen Handel, es giebt weder gesamt- noch einzel-hanseatische, sondern ausschließlich norddeutsche Interessen. Daß irgendeine die Interessen der bremer, der hamburgischen oder der lübeckischen Kaufleute berührende Frage vom specifisch bremischen, hamburgischen oder lübeckischen Standpunkte aus beurtheilt werden müsse, oder daß für die Entschlüsse des norddeutschen Reichstags diese Sonderinteressen bestimmend sein müßten, hat aufgehört selbständiges Axiom zu sein. Aus früheren Verhältnissen könnte man solcher Annahme den Schein einer guten Begründung verschaffen, aber daraus läßt sich kein Anspruch auf die Zukunft her-

leiten. Denn im Grunde war die geduldete Selbständigkeit der Hansestädte an den Wasserthoren Deutschlands doch auch eine Beeinträchtigung des unveräußerlichen Rechtes „zu athmen“. Die sich wie Staaten gebendenden Kaufmannsinnungen versperren ihre Thore dem deutschen Hintermann und beuteten die Bevorzugung ihrer Lage oft genug in sehr particularistischem, ja sogar in engherzigem Familieninteresse aus. Der Deutsche schalt über den Zoll, welchen Dänen auf deutsche Schiffe erhoben, den Tribut aber, den die Hansestädte vom oberländischen Fleiß forderten, ließ er sich lange ohne Kritik gefallen.

Der Hanseate kann das Recht der Selbständigkeit und der Beurtheilung seiner Interessen von keinem anderen als einem gemeinsamen Standpunkte herleiten, vorwiegend aus dem Factum, daß Deutschlands Fürsten mächtiger waren als Deutschlands Kaiser. Und woher stammen die Reichthümer der Hansestädte, der Glanz und die Größe ihres Handels? woher zogen sie das Mark ihres Daseins, und was ist es, das ihnen noch heute Leben giebt? In erster Reihe das deutsche Hinterland. Und dieses deutsche Hinterland soll an specifisch bremische, hamburgische, lübeckische Interessen gebunden sein? . . . Das aus der Thatsache Geborene fällt mit der Thatsache, und ebenso wie Deutschland die Schlüssel der Weser und der Elbe in eigene Hände nimmt, wird es Mittel suchen, den Lauf des Rheins selbst zu controliren und Holland daran erinnern, wer ihm das Leben gab.

Wie der hanseatische Handel mit der Gründung des norddeutschen Bundes norddeutscher Handel geworden, sind die Bewohner der Hansestädte Zugehörige des deutschen Staates, nicht aber die Kaufleute des Bundes, welche wie Agenten auswärtiger Häuser oder Commissionäre für Rechnung Deutschlands Geschäfte machen.

Damit soll keineswegs entschieden werden, ob es den Interessen Norddeutschlands besser entspricht, die ehemaligen Hansestädte in ihrer Freihafenstellung zu belassen oder sie in die Zolllinie hereinzuziehen, aber es soll hervorgehoben werden, daß die Clausel der Bundesverfassung, welche die Aufnahme in den Zollverband dem freien Ermessen der Hansestädte anheimgiebt, ein nicht unbedenkliches Zugeständniß an den Particularismus bezeichnet, einen Anklang wenigstens an die Zeiten, wo ein hanseatischer Convent über Fragen von solcher Bedeutung selbständig entschied.

Es handelt sich bei der Beurtheilung der Frage, ob Freihäfen geduldet werden sollen oder nicht, für Deutschland nicht bloß um die Interessen des deutschen Handels, sondern um die Interessen der deutschen Industrie. Diese, welche nicht nur des Ganges wegen, welchen unsere wirtschaftliche Entwicklung einmal genommen hat, sondern ihrer natürlichen Beschaffenheit nach der gesamtstaatlichen Fürsorge weit mehr als der Handel bedarf, ist vor allem ins Auge zu fassen, und was sie erheischt, muß die Norm geben. Der Handel ist

das zäheste aller Gewerbe. Macht man es ihm in einer Art schwer, bahnt er sich auf der anderen den Ausweg. Er ist beweglich und elastischen Apparates, leicht beschubt fügt er sich veränderten Ordnungen eher, überwindet er schneller ihre Schwierigkeiten. Die Industrie aber, fester an die Scholle und die bestehenden Verhältnisse gefesselt, ist empfindlicher gegen den Wechsel; sie war dauernd gegründet auf die herrschenden Zustände: ändert man die Umstände, unter denen sie aufwuchs, so stört man sogleich die Berechnungen, welche sie macht. Im Wesen des Handels liegt es hingegen, der Veränderung gewärtig zu sein, ja durch ihre Benutzung zu prosperiren. Man braucht keineswegs Anhänger der careyschen Perhorrescirung des Handels zu sein, um das Wahre der Lehre einzusehen, daß der Handel die Bedingungen seiner Blüthe im Flor der übrigen Gewerbe besitzt. Wenn der Ackerbau lohnt, die Fabriken verdienen, so folgt der Handel von selbst, mag seine Technik etwas mehr oder etwas weniger Weitläufigkeit und Umstände mit sich führen.

Die Frage, ob Anschluß an den Zollverein oder ob Ausschluß, ist überall nicht die einzige oder die wichtigste Frage. Die bedeutendste Veränderung, welche die Hansestädte erfahren, ist ihre Aufnahme in einen großen, einen mächtigen Bund; sie haben aufgehört kleine Krämerrepubliken zu sein, deren ganze Daseinsicherheit zumeist in der Verläugnung des Selbstgefühles bestand, die den Schutz bei den mächtigen Nationen durch Erweckung des Mitleides suchte, und sind Häfen eines Reiches geworden, das den Stolz wiedergewonnen hat, auf sich selber zu stehn. Sie haben nicht nur an den Segnungen des Bundes Theil, sondern ebenso an den Lasten, aber wenn die hamburgere Kaufleute bei ihrer Bundesstellung an nichts denken wollen als an Kaffee und Zucker, so ist es ihre Engherzigkeit, nicht aber das Wesen ihres Berufs, was sie bange macht in der neuen Verbindung. Sie möchten schon — aber nur in den Tagen der Noth — beschützt werden durch norddeutsche Kriegsschiffe und norddeutsche Macht, einheitliche Flagge haben und einheitliche Vertreter und Consuln, aber doch wieder — Hamburger bleiben, hübsch draußen stehen, unbeirrt durch des großen Staates Lasten und Pflichten. So ist ihnen, mit sammt den übrigen „Republikanern“ die allgemeine Wehrpflicht ein Gräuel. Die jungen Comptoiristen sind die modernen Pioniere der Civilisation. Sie müssen hinaus in die Welt; groß und wacker aufgefaßt kann ihr Beruf dort drüben überaus segensreich sein, wie er zugleich gewinnbringend ist. Es sei ferne, zu verkennen, von welchem Werthe es ist, daß Mittel gesucht werden, diese kosmopolitischen Pflichten mit den vaterländischen auseinanderzusetzen, so daß beiden gedient wird; in diesem Blatte ist bereits davon die Rede gewesen. Aber den Mißbrauch zu unterstützen, wäre gefährlich, und sicherlich werden nicht alle die jungen Sendlinge, die kaum geschmückt mit Confirmationsrock und Cylinder jährlich in King Cottons Dienst geschickt werden, Unrecht auf Ausnahmebehand-

lung nach dieser Seite haben. Die allgemeine Wehrpflicht ist aber die ausgeprägteste Formel unsres nationalen Bewußtseins, und der Sinn, mit welchem sie erfüllt wird, kann ebenso großen und noch mannigfaltig anderen Nutzen stiften als ihr letzter Zweck. — Die Einberufung erfolgt überdies in den späteren Jahren nur wenn Krieg ist oder Kriegsgefahr droht; Einforderung zum Seedienst zumal, auf welchen die Anwohner des Meeres zunächst hingewiesen sind, setzt Zustände voraus, welche die friedfertigen Beziehungen zur See gefährdet erscheinen lassen; zu solchen Zeiten aber stockt der Seehandel ohnedies. Der „unternehmende Sendling“ erfährt daher so wie so das Geschick des Vaterlandes; der Betrieb seines Gewerbes wird gefährlich oder legt ihm unfreiwillige Muße auf. Schon dadurch ändert sich die Gestalt des Schrecknisses, daß er des heimischen Bodens sich erinnern muß, dem Vaterlande die Arme zu leihen, welche sonst nur im eigenen Interesse sich rührten. Freilich, wenn er etablirt ist, hört mit der Gelegenheit, neue Geschäfte zu machen, die Arbeit im Geschäfte nicht auf, aber der Dienst in der Flotte erfordert auch kürzere Mobilpflicht, und die Sucht, in zu jungen Jahren schon selbständig dem Handel zu leben, wird selbst von verständigen Kaufleuten nicht gepriesen, ganz abgesehen von zahlreichen anderen Gesichtspunkten, die es bedenklich erscheinen lassen. In Fällen dringender Noth kann der Staat immerhin befreien von gar zu arger Bedrängniß; an Mannschaft wird es darum nicht fehlen, zumal die Gesinnungen der „Republikaner“ an sich noch nicht den guten Soldaten verbürgen.

Aber es sind ja keineswegs Lasten allein, die dem Seehandel durch die Errichtung des norddeutschen Bundes zufallen. Die Macht des neuen Staates soll nicht bloß Opfer fordernd, sondern Wohlsein fördernd in die Geschicke der Gewerbe eingreifen. Freilich, wir leben in der Zeit der Emancipationen; der Staat soll sich in nichts mischen. Aber diese Theorie ist entsprungen aus unserem bisherigen deutschen Staatsbegriffe, aus den Erfahrungen, die am Kleinstaatswesen gemacht worden sind. Nicht oft genug kann dagegen gemahnt werden, daß Staat und Staat nicht dasselbe ist, daß in den bisherigen Zuständen unseres Vaterlandes meist eher alles Negative als Positive des Staates zum Vorschein kam. Wir haben jetzt ein Gemeinwesen, das seinem Begriffe entspricht; sein Egoismus ist die Garantie unseres Wirthschaftslebens, nicht wie der Egoismus der Kleinen die fortwährende Beeinträchtigung desselben. Der Fluch aller Duodezpolitik besteht darin, daß sie sich in der Regel nicht als verkleinerte Ausgabe der Staatsweisheit, sondern als ihr einfaches Gegentheil darstellen muß. Nicht Vergrößerung bloß ist vor sich gegangen durch die Angliederung an Preußen, ein Neues steht da, das nicht die Summe, sondern die erhöhte Potenz der früheren Factoren bildet. Darnach modificirt sich auch die Doctrin des laissez-faire. Auf die Spitze getrieben, schielt sie, denn sie beansprucht in concreto die Hilfe, die sie in abstracto verschmäht. Der Staat

ist überflüssig zur Blüthe der Gewerbe; er muß bloß Schutz leisten und Recht sprechen. Alles Uebrige thut die Concurrenz. Selbst die Post — so kann man hören — befindet sich sehr ungebührlich in den Händen des Staates. Private würden das Alles viel besser machen. Aber, wenn eine Eisenbahn gebaut werden soll, die voraussichtlich nur schlecht rentirt, wenn eine Dampfschiffahrtslinie beabsichtigt wird, deren Ertragsfähigkeit man mit Grund bezweifelt, dann ruft alle Welt nach der Hilfe des Staates, dann muß der Zins des Anlagecapitals der Eisenbahn garantirt, der Dampfschiffsverbindung mit Subsidien in Gestalt von Postzuschüssen zc. geholfen werden. Freie Concurrenz — aber, wenn eine Gesellschaft eine Eisenbahn bauen will, dann dürfen der Grundeigentümer, der Hausbesitzer und Gartenliebhaber nicht für ihr Grundstück fordern, was sie wollen und was sie nach der Lage der Dinge bekommen könnten, sondern sie müssen sich den Ansprüchen der „Gesellschaft“ bequemen. Der Staat, diese überflüssige, nur dem Schutze und der Rechtspflege dienende Anstalt muß seine Macht einsetzen, um der „Gesellschaft“ den Grund und Boden für ihr Unternehmen hübsch billig zu schaffen. Es ist ja im „Interesse des Ganzen“, daß solches geschieht. Freie Concurrenz! aber, wenn eine Bank gegründet wird, gleich ist der Verwaltungsrath da mit Petitionen wegen Zulassung der Banknoten in den Staatskassen. Es ist ja „im Interesse des Verkehrs“; da darf eine „Gesellschaft“ wohl etwas voraus haben vor dem Einzelnen, der Besizende vor dem Capitallosen.

Der Staat ist da und wird angeschrien bei jeder Gelegenheit, und muß helfen, auch der Theorie der Privilegienlosigkeit und der freien Concurrenz. Ihr Princip nun aber lautet, daß der Staat diejenigen Unternehmungen zu den seinigen machen muß, welche nicht durch freie Concurrenz beliebig zu vervielfältigen sind, sondern, um ins Leben treten zu können, der besonderen Dazwischenkunft des Staates bedürfen.

Bergegenwärtigt man sich das Verhältniß an der Post, so begreift sich von selbst, daß eine allseitige Versorgung des Landes mit Anstalten für die Briefbeförderung kein Ding ist, das ohne den Staat, rein durch die freie Concurrenz zu beschaffen sein würde. In einigen sehr verkehrreichen Gegenden würde es gehen. Hier würden sich genug Unternehmer aufthun und angestachelt durch die Furcht zu verlieren, die Hoffnung zu gewinnen, ihre Sache leidlich machen. In den ärmeren, wenig bevölkerten, abgelegenen Gegenden aber, also namentlich auf dem Lande, den Dörfern, würde sich niemand finden, der die Briefbeförderung übernehme, denn berechnet er wenig, so verdient er nichts, berechnet er viel, so schreibt Keiner Briefe. So ereignet es sich beispielsweise in London, diesem Eldorado der freien Concurrenz, daß man in den lebhafteren Stadttheilen die Wahl hat zwischen fünf oder sechs Omnibus verschiedener Linien, und sich nicht retten kann vor den die Concurrenz pflegenden Conducteurs, aber

in den outskirts weder Omnibus, noch handsome, noch hackney findet. Um also die Briefbeförderung so zu haben, wie sie ist, d. h. um alle Landestheile an ihr participiren zu lassen, giebt es außer der Eignung der Post durch den Staat nur ein Mittel noch: die Verpachtung derselben oder Verleihung an einen Privaten, der für das Privilegium der Briefbeförderung in vollreichen Gegenden die Pflicht der Postbeförderung auch in den ärmeren hat. Was dieses Auskunftsmittel werth ist, kann man an der früheren Verwaltung des Fürsten von Thurn und Taxis studiren.

Wenn es nun in der Welt eine naheliegende Analogie giebt, so ist es die zwischen Post und Eisenbahn. Daß Eisenbahnbau kein Gewerbe ist, wie Ackerbau und Handel, liegt auf der Hand. Man müßte sonst den Straßenbau auch dahin rechnen. Er ist durch Concurrenz nicht beliebig zu vervielfältigen, sondern nur durch besondere Dazwischenkunft des Staates möglich. Aber die Aehnlichkeit mit der Post tritt auch darin hervor, daß die Privatthätigkeit sich nur auf gute Strecken wirft, schlechte dagegen unbedingt und ohne alle Schonung vernachlässigt. Höchstens wenn der Steuersatz zu hoch wird, weil die Dividenden zu reichlich sind, oder anderweitige Nachteile aus der Beschränkung auf die Hauptstrecken befürchtet werden, dann wird das Reg weiter ausgedehnt, und auch die Actiengesellschaft läßt sich herbei, Bahnen zu bauen, welche keine Gewinne von 25 und 30 Procent versprechen. Von vornherein aber Strecken in Angriff zu nehmen, welche weiter keinen Zweck haben als den, den Verkehr des Landstriches zu heben, durch welchen sie führen, fällt naturgemäß keiner Privatgesellschaft ein; dazu reicht der Patriotismus der Capitalisten denn doch nicht aus. Bei den Eisenbahnen besteht daher factisch dasjenige Verhältniß, welches bestehen würde, falls die Post Sache der „freien Concurrenz“ wäre; in noch höherem Grade freilich würde es bestehen, wenn nicht im ganzen Eisenbahnbau und Betriebe das ungerechteste Privilegienwesen, welches nur denkbar ist, existirte. Das heiligste aller Privatrechte, das Eigenthumsrecht, wird durch die Dazwischenkunft, durch Machtspruch des Staates, nicht bloß im offenbar gemeinsamen, im Interesse des Staates als solchen, nein, auch zum Frommen einer Gesellschaft, einer beschränkten Anzahl von Capitalisten angetastet; und wenn auch im letzten Grunde Rentabilität aller derartigen Unternehmungen ihren Maßstab an dem populären Bedürfnisse hat, so ist damit doch das Bedenken nicht hinweggeräumt, daß auf solche Weise auch sehr ungesunde Bedürfnisse gepflegt werden können, und noch weniger die Befürchtung, daß die Gleichmäßigkeit der Culturförderung darunter leidet. In hohem Grade allerdings corrigirt sich der Mechanismus des Interessenverkehrs von selbst; aber die Fälle, die dagegen sprechen, sind doch des Nachdenkens werth.

Es ist erfreulich, auch einmal einer rühmlichen Ausnahme des Kleinstaateswesens zu gedenken. Im Herzogthume Braunschweig, einem der wenigen

Ländchen, in denen die Eisenbahnen nicht bloß Sache des Staates, sondern einer wirklich weisen Regierung sind, beträgt der Nettoertrag aus den Eisenbahnen jährlich nahe an eine Million Thaler. Diese wird zum bei weitem größeren Theile von der braunschweig-oscherslebener Bahnstrecke aufgebracht, aber man hat sich nicht auf diese Strecke beschränkt, wengleich die Erträge endlich doch der Staatskasse, mithin allen, nicht einer Gesellschaft zugute kamen, sondern schon frühzeitig wurde der Zweig Wolfenbüttel-Harzburg gebaut, welcher nie mehr als einen kümmerlichen Zins verheissen konnte, und bis heute nicht mehr als ihn aufgebracht hat. Was aber war indirect die Wirkung der Bahn? es konnten die Producte des Harzes verwandt werden; aus den Steinen des Harzes wurde die Brücke zu Dirschau gebaut, die Miethen in Harzburg wurden von den herbeiwandernden Fremden mit londoner Preisen bezahlt, die Verzehrungsgegenstände trugen den Landleuten das Drei- und Bierfache von ehemals ein. Das geschah, weil die Bahn unter Berücksichtigung des allgemeinen und fortdauernden Interesses gebaut wurde. Wären die braunschweigischen Bahnen einer Actiengesellschaft überlassen worden, der Harz würde noch lange in seiner Armuth gesammelt haben, ehe die Dividendenbezieher ihn dem Verkehre erschlossen hätten.

Man kann freilich einige Fälle anführen, wo Actiengesellschaften auch minder lohnende Strecken gebaut haben, aber wie manke nützliche Bahnen, zumal im Osten der preussischen Monarchie, bleiben fromme Wünsche. Mit dem braunschweigischen Staatsbahnprincip hätten sie nebst einer Menge andrer, ebenso heiß ersohnter Strecken wohl gebaut werden können.

Einige Ziffern der Revenüen unsrer Privatbahnen mögen diese Seite der Sache illustriren. Die von der leipzig-dresdener Bahn vom Jahre 1839 bis 1865 erzielte Reineinnahme beläuft sich auf circa 18 Millionen Thaler; die köln-mindener Bahn hat im Jahre 1862 nahezu 4 Millionen Nettoeinnahme, und während des Bestehens der Bahn bis 1865 circa 30 Millionen Ueberschuß gehabt; die bergisch-märkische hatte 1862 eine Reineinnahme von circa 2 Millionen, so daß ihr Gesammttertrag bis 1865 auf circa 12 Millionen angeschlagen werden kann; die berlin-anhaltische brachte seit ihrem Besten circa 20 Millionen auf; die berlin-frankfurter circa 25 Millionen; die berlin-hamburger circa 19 Millionen; die berlin-potsdam-magdeburger circa 16 Millionen; die rheinische Eisenbahn circa 15 Millionen; die magdeburg-cöthen-halle-leipziger circa 14 Millionen, alles dies bis 1865.

Es beträgt mithin bloß aus den angeführten Eisenbahnen die Nettoeinnahme die kolossale Summe von circa 160 Millionen Thaler; hiemit hätte man aber nicht nur eine große Menge kleiner Nebenbahnen bauen, sondern die ganze preussische Staatsschuld (mit Ausnahme der Eisenbahnschulden) tilgen können.

Aehnlich aber wie mit den Eisenbahnlinien ist es mit den Dampfschiffverbindungen, und die Befestigung und Einrichtung des norddeutschen Bundes wird eine vortreffliche Gelegenheit sein, die alten Fehler zu begehen oder gründlich gut zu machen. Dampfschiffahrt über See ist ein nicht sehr gewinnverprechendes Unternehmen. Die Praktiker der freien Concurrnz pflegen denn auch bei der Gründung einer Actiengesellschaft zum Zwecke überseeischer Verbindungen flugs an den unnützen und verhassten Staat zu appelliren, um Subsidien zu erhalten. Die Postkasse muß dann gemeiniglich erhalten oder ein allmächtiger Herrscher — die Tinte — giebt sich zu einer Unterstützung verleihenden Decrete her. Nun geht die Sache gut und die Actionäre verdienen Geld.

Die Dampfschiffverbindung aber ist ein mächtiger Hebel zur Beförderung des Handels. Er wirkt auf die kurze Periodicität der geistigen und stofflichen Mittheilung belebend, annähernd; es sind häufigere Unternehmungen möglich, man sieht sich eher persönlich, lernt sich in Bezug auf Leistungen und Bedürfnisse kennen, kurz, der ganze Verkehr wird inniger und beschleunigt. Eine Privatgesellschaft wird aber keine neue, nicht lohnende Strecken befahren; die Kaufleute werden lamentiren über den Mangel des Regierungsinteresses am Handel, werden, den Mund noch voll vom Lobe der freien Concurrnz, die Hand öffnen und nach den Subsidien hinhalten, aber — kein schlechtes Unternehmen wagen, um dem Handel mit anfänglichen Opfern emporzuhelfen.

Der Staat vertritt das Gesamtinteresse. Die Dampfschiffverbindungen aber sind nicht bloß ein Segen des Handels, sondern ebenso, wenn nicht mehr, Gewinn der Industrie. Dieser werden Absatzgebiete erschlossen, ihre Muster finden rascher den Weg in die Welt und ihr Einfluß auf den Geschmack macht sich eingreifender geltend. Der Staat muß daher die Verkehrsmittel über See in die Hand nehmen. Er muß seine Macht, Privilegien zu ertheilen, im Geiste der Gerechtigkeit ausüben und das, was allen zu Gute kommt, in der Hauptsache sich selber vindiciren. Er muß auch auf dem Gebiete des überseeischen Transportwesens das Nichteinträgliche durch die Ausbeute des Einträglichchen möglich machen.

Die Dampfschiffverbindung der beiden Haupthäfen Norddeutschlands beschränkt sich zur Zeit auf die Verbindung mit Newyork; von anderen Strecken ist schon häufig, aber ohne Erfolg die Rede gewesen. Die newyorker Linien verdienen. Lägen sie nun beide in einer Hand, der Hand des Staats, so würden sie noch einträglichler sein; durch den Mehrertrag aber würden die Opfer geliefert sein, die andere Linien fordern würden; man würde nun ebenfalls Dampfschiffverbindungen herstellen können mit Rio Janeiro, den La Plata-Staaten zc., noch mehr: da so wie so schon im Handel das Streben nach Specialisirung besteht, so würde man die Verbindungen der Häfen je nach ihrem

vorwiegenden Geschäftscharakter vereinfachen und concentriren, von Bremen aus Schiffe nach den Vereinigten Staaten, von Hamburg aus nach Brasilien laufen lassen; die Eisenbahn vermittelte dann die Beiladung beider Plätze. Diese wäre nach unserer Voraussetzung dann auch, wenn nicht principiell, so doch in weit größerem Umfang Staatsfache, aber Sache des neuen deutschen sogenannten Bundesstaates, dessen particulares Interesse das schlechthin umfassende ist und welcher daher die Harmonie aller Specialwünsche allein repräsentiren kann.

Bei der angedeuteten Stellung würde der Staat dann auch Mittel entdecken, die Kriegsmarinemannschaft in Friedenszeiten passend zu verwenden. —

Lm.

Noch einmal die Lage Waldeck's.

(Schluß zu vorigem Hefte.)

Der Waldecker ist nicht wenig stolz auf seine „liberale und in legalem Wege zu Stande gekommene“ Verfassung. So ganz glatt ist es aber doch auch im Glase Wasser nicht hergegangen. Der Sturm von 1848 warf die alten Landstände über den Haufen; mit dem 1. Juni 1849 trat das Staatsgrundgesetz vom 23. Mai desselben Jahres in Kraft. Die gleichzeitig erlassene Wahlordnung sollte mit Ablauf von zwei Jahren „einer Revision im Wege der gewöhnlichen Gesetzgebung unterworfen werden“. Ende Juli 1851, zwei Monate also nach der festgesetzten Frist, berief die Fürstin-Regentin einen außerordentlichen Landtag zu diesem Behufe. Die Regierung anerkannte also stillschweigend die Giltigkeit der provisorischen Wahlordnung auch über jene zwei Jahre hinaus. Ihr Abänderungsvorschlag beseitigte die geheime Abstimmung; begreiflich, daß der Landtag ihn ablehnte. Er ward aufgelöst und die neue Wahlordnung octroyirt, auf Grund des § 137 des St. G. G. Es ist derselbe, welcher im Sommer 1863 auch in der preußischen Verfassungsgeichte berücksichtigt wurde, der vom Octroyirungsrechte in dringenden, durchaus keinen Aufschub leidenden Fällen, vorausgesetzt, daß der Landtag nicht versammelt ist. Jedes Kind begreift die Unzulässigkeit im vorliegenden Falle; indeß, die Regierung, trotzdem sie selbst den angesetzten Termin sorglos hatte verstreichen lassen, fand jetzt plötzlich eine Lücke im waldeck'schen Rechtsboden, die ohne Verzug ausgefüllt werden mußte. Der neugewählte Landtag gench-