



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

*: Eisenbahngemeinschaft und Zollverein

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



Eisenbahngemeinschaft und Zollverein



eitdem die größern deutschen Staaten, die überhaupt Eisenbahnen besitzen, zum Staatseisenbahnsystem übergegangen sind, hat sich das wirre Durcheinander privater und staatlicher Verwaltungen, das früher der getreue Ausdruck unsrer politischen Zerfahrenheit war, wesentlich abgeklärt, sodaß heute nur noch acht größere oder kleinere selbständige staatliche Verwaltungen, freilich sehr ungleichen Umfangs, nebeneinanderstehn (Preußen, Sachsen, Bayern, Württemberg, Baden, Elsaß-Lothringen, Oldenburg, Mecklenburg). Um so größer ist freilich auch der Wert dieses Besitzes für die Staaten geworden, aber um so stärker macht sich auch das ungeheure Übergewicht der preussischen Staatsbahnen, die ja auch die angrenzenden oder von preussischem Gebiet umschlossenen Kleinstaaten beherrschen, mit ihrem Netz von mehr als 31000 Kilometern Länge fühlbar, wie es Fürst Bismarck 1876 vorausgesagt hat. Denn da natürlich jeder Staat in dem selbstverständlichen Staatsegoismus seine Eisenbahninteressen voranstellt, so drückt der stärkste, also Preußen, mit schwerer Wucht auf seine Nachbarn, und auf keinen mehr als auf Sachsen, das auf zwei Seiten, im Norden und Westen, von preussischen Linien umklammert wird. Man klagt deshalb dort oft, daß Preußen den Verkehr auf seinen eignen Linien, auch wenn diese länger sind, an Sachsen vorüberleite und so namentlich Leipzig, die größte Handelsstadt Mitteldeutschlands, benachteilige. Aber solche Klagen sind nicht ganz gerecht, und man sollte hier nicht von „unlauterem Wettbewerb“ oder mangelnder „Bundesfreundlichkeit“ reden. Denn „bundesfreundlich“ war es doch wohl auch nicht, wenn die Mittelstaaten 1875 die von Preußen vorgeschlagne mächtige Reichszentralstelle für alle deutschen Bahnen und dann 1876 das Reichseisenbahnprojekt doch nicht um des Reichs willen, sondern im Interesse ihrer Souveränität verwarfen.

Setzt treten die Folgen eines durch das machtlose Reichseisenbahnamt kaum gemilderten Nebeneinanders souveräner, nur das einzelstaatliche Interesse ver-

folgender Staatsbahnverwaltungen handgreiflich und oft sehr empfindlich hervor. Freilich wäre es sehr ungerecht, dafür nur eben diese Konkurrenz verantwortlich zu machen. In Sachsen z. B., das freilich in der ungünstigsten Lage ist, trägt eingeständnermaßen der massenhafte Bau unrentabler und dabei sehr kostspieliger Gebirgsbahnen, die ja kaum ein Thal des keineswegs reichen Erzgebirgs noch unberührt lassen und lediglich lokalen Wünschen ihren Ursprung verdanken, sowie der luxuriöse Umbau der Dresdner Bahnhofsanlagen unzweifelhaft einen großen Teil der Schuld daran, und hemmend wirken auch manche Mißgriffe, wie z. B. der eigentlich unglaubliche Mangel an billigen Saisonfahrkarten nach dem Erzgebirge, der Sächsischen Schweiz und der Oberlausitz; durch ihn wird der sehr beträchtliche Sommerfrischerverkehr da, wo preussische Bahnen, die den Reisenden um ein geringes Geld nach der Seeküste, nach Thüringen und dem Harze führen, leicht erreichbar sind, geradezu künstlich von den sächsischen Bahnen auf die preussischen abgelenkt. Durch die zahlreichen kleinen nur den Touristen dienenden Rundreisekarten wird er keineswegs ausgeglichen. Bei dem Zusammenwirken so verschiedener Umstände ist es dann freilich kein Wunder, wenn die Überschüsse aus den sächsischen Staatsbahnen von 1896 auf 1899 von rund 39 Millionen Mark auf rund 32 Millionen, also um mehr als 17 Prozent gesunken sind, und wenn sich Leipzig noch immer mit wahrhaft kläglichen Bahnhöfen behelfen muß, die in keiner deutschen Stadt von annähernd ähnlicher Bedeutung ihresgleichen finden und wohl erst in einer Reihe von Jahren, nachdem die schwierigen Verhandlungen zwischen Sachsen und Preußen über die Errichtung eines Zentralbahnhofs zum guten Ende gediehen sein werden, bessern und würdigeren weichen werden. Noch schlimmer sind die Aussichten für die Zukunft; der sächsische Landtagsabgeordnete Gontard in Leipzig hat am 19. Mai in der Generalversammlung des national-liberalen Landesvereins rundweg erklärt, wenn nicht irgendwelche Mittel gefunden würden, durch zwischenstaatliche Vereinbarungen oder auf reichsgesetzlichem Wege solchen Verlegenheiten abzuhelpen, „so wird über kurz oder lang das Schicksal der sächsischen Bahnen besiegelt sein. Sie werden sich Preußen auf Gnade und Ungnade ergeben müssen.“ Das ist das Ergebnis der mittelstaatlichen Eisenbahnpolitik im letzten Vierteljahrhundert speziell für Sachsen. Indem die Mittelstaaten damals eine reichsmäßige Regulierung des deutschen Eisenbahnwirsens zu Falle brachten, haben sie zwar die Selbständigkeit ihrer Verwaltungen gerettet, aber damit auch jeden Einfluß auf die preussische Eisenbahnpolitik preisgegeben. Freilich konnte damals, als es sich um Reichseisenbahngesetz und Reichseisenbahnprojekt handelte, schwerlich jemand die gewaltige Entwicklung des preussischen Staatsbahnwesens, die erst 1879 mit dem Eintritt des Ministers Maybach einsetzte, voraussehen, aber das Ergebnis ist eben doch da, und Klagen darüber helfen so wenig, wie wenn sich etwa ein kleiner Kapitalist darüber beschwert fühlen wollte, daß ein Großkapitalist mehr vermöge als er.

Doch die deutschen Bundesstaaten sind keine Kapitalistengesellschaften und

keine untereinander fremden Staaten, sondern Glieder des Reichs, und es wäre eine schwere Schädigung des Reichs, ja wie die Deutschen nun einmal sind, auch des Reichsgedankens, wenn der mehr oder weniger versteckte Kampf zwischen den einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen einfach als Machtfrage behandelt, also nach dem Rechte des Stärkern entschieden würde. Ist es möglich gewesen, die politischen Ansprüche des Ganzen und der Einzelstaaten in der Reichsverfassung auszugleichen, so wird sich eine solche Vereinbarung auf einem Einzelgebiete wie das der Eisenbahnen doch viel leichter finden lassen. Aber mit entrißten oder sentimentalen Klagen wird gewiß auch hierin nichts erreicht werden, und das ist ganz sicher: der bisherige Zustand ist auf die Dauer gerade so unhaltbar, wie 1866 der alte Deutsche Bund. Er muß irgendwelcher engern Gemeinschaft Platz machen; nicht das Ob, sondern nur noch das Wie und das Wann steht in Frage.

An das Bismarckische Reichseisenbahnprojekt von 1876 kann dabei freilich schlechterdings nicht mehr gedacht werden. Nicht die Mittelstaaten wären jetzt seine schärfsten Gegner, sondern Preußen. Das erklärt ein augenscheinlich inspirierter Artikel der Berliner Politischen Nachrichten mit aller Offenheit und Bestimmtheit. Der Übergang der preussischen Bahnen auf das Reich würde heute, wo sie dem Staate 186 Millionen Mark Überschüsse zur Bestreitung des allgemeinen Staatsaufwands liefern, Preußen ein ungeheures finanzielles Opfer zumuten, oder dem Reiche eine kolossale Vermehrung seiner Schuldenlast bringen, außerdem aber von der Krone Preußen, die jetzt ausschließlich das Recht hat, die Tarife festzustellen, nichts Geringeres verlangen, als den Verzicht auf dieses wichtige Recht zu Gunsten des Bundesrats, wo der König von Preußen unmittelbar nur sieben Stimmen von achtundfünfzig führt. Davon kann offenbar gar keine Rede sein.

Diese Lage erinnert lebhaft an die, die der Stiftung des deutschen Zollvereins durch Preußen voranging. Da der Deutsche Bund ein deutsches Zollwesen nicht zu schaffen vermochte, Preußen aber die dringend nötige Regelung seiner Finanzen auf Grund des Grenzzollsystems nicht auf den unabsehbar fernem Zeitpunkt verschieben konnte, bis die neununddreißig „souveränen“ deutschen Regierungen, Österreich inbegriffen, zur einstimmigen Annahme eines deutschen Zollgesetzes gelangen würden, so begann es die in sein Gebiet eingeschlossenen Kleinstaaten, die es bei den zerrissenen Linien der preussischen Grenzen nicht draußen lassen konnte, durch langwierige, geduldige Verhandlungen an sein Zollgebiet anzuschließen und gewann 1828 den ersten deutschen Mittelstaat, das Großherzogtum Hessen. Es gewährte dabei die Bewachung der gemeinsamen Grenze durch Landesbeamte, die gegenseitige Kontrolle der gemeinsamen Zollverwaltung und die Verteilung der gemeinsamen Einnahmen nach bestimmten vereinbarten Grundsätzen. Genau denselben Weg hat Preußen jetzt wieder — und zwar mit vollem Bewußtsein über das letzte Ziel — eingeschlagen, als es am 23. Juni 1896 mit demselben Hessen den unkündbaren Vertrag über die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft abschloß. Die Eisen-

bahnen beider Staaten bilden danach eine Betriebsgemeinschaft, alle Ausgaben und Einnahmen sind gemeinsam, die Überschüsse werden nach einem bestimmten Verhältnis verteilt, die hessischen Bahnen stehn teils unter der preußischen Eisenbahndirektion Frankfurt, teils unter der gemeinsamen Direktion Mainz, die beide wieder unter einen gemeinsamen Bezirks-eisenbahnrat gestellt sind, und Hessen ist sowohl im preußischen Ministerium für öffentliche Arbeiten wie im preußischen Eisenbahnrat vertreten. Wie der preußisch-hessische Zollvertrag vom 14. Februar 1828 den Grundstein für den deutschen Zollverein gebildet hat, so dürfte dieser Eisenbahnvertrag die Grundlage für die deutsche Eisenbahngemeinschaft werden. Vorläufig freilich scheinen die Aussichten dafür noch herzlich gering zu sein, gerade wie beim Zollverein. Denn Preußen hat nicht den geringsten Grund, die Sache in seinem Interesse zu beschleunigen, und in den Mittelstaaten verhält sich vorläufig die Stimmung ebenso ablehnend, wie früher die Landtage gegen den Zollverein, denn der deutsche Partikularismus sitzt viel weniger in den Fürsten, die das große Ganze zu übersehen vermögen, als im Volke, in den Liberalen wie in den Konservativen, das wie immer von Stimmungen und Gewohnheiten weit mehr abhängt als von ruhigen, sachlichen Erwägungen. So hat der württembergische Landtag soeben den Antrag der deutschen Partei auf Eintritt in die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft abgelehnt, und in Baden ist die Stimmung offenbar nicht anders. Aber die Verhältnisse werden bald stärker sein als Vorurteile und Abneigungen. Schon hat derselbe württembergische Landtag eine Resolution für eine eingreifende reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens angenommen, die 1875 am Widerspruche der Mittelstaaten scheiterte, und in Bayern beginnt man sich zu fragen, ob die pfälzischen Bahnen, eingeklemmt zwischen den preußisch-hessischen Eisenbahnverein und die elsässisch-lothringischen Eisenbahnen unter der Reichsverwaltung, die doch schließlich von Preußen beherrscht wird, ihre Selbständigkeit werden behaupten können. Von der besonders ungünstigen Lage Sachsens ist schon die Rede gewesen. Über kurz oder lang werden also die Mittelstaaten, wahrscheinlich einer nach dem andern wie bei den Zollvereinsverhandlungen, mit Preußen anknüpfen müssen, und es ist nur zu wünschen, daß sich der Anschluß nicht zu spät und in möglichst schonenden Formen, mit Wahrung der einzelstaatlichen Eisenbahnhoheit, vollzieht. Das wird aber nur dann der Fall sein, wenn die Mittelstaaten, Regierungen wie Landtage, sich klar machen, daß wohl die Staatseisenbahnen Preußens stark genug sind, auf die Dauer ein selbständiges Ganze zu bilden, nicht aber die der Mittelstaaten, daß Preußen für Deutschland thatsächlich viel mehr bedeutet, als seine sieben Stimmen im Bundesrate, und daß es für die Mittelstaaten nur ein Mittel giebt, sein natürliches Übergewicht zu mildern, nämlich das, vertrags- oder verfassungsmäßig Einfluß auf seine Politik zu gewinnen, und wenn Preußen auch hier die Verbindung von Stärke, geduldiger Klugheit und Hochherzigkeit entfaltet, die den Zollverein und die deutsche Reichsverfassung begründet haben, also des alten Satzes eingedenk ist: in necessariis

unitas, in dubiis libertas, in omnibus caritas. Es liegt nun einmal im Charakter und in der darin wurzelnden geringen politischen Begabung unsers Volks, daß jeder große nationale Fortschritt nur unter schweren Kämpfen und unter lauten Weherufen errungen wird, weil der Deutsche an den Teil immer eher denkt als an das Ganze — Beispiel die im Grunde lächerliche „Frage“ gemeindeutscher Postwertzeichen —, deshalb fortwährend die ängstlichste Schonung seiner „partikularistischen Empfindlichkeiten“ verlangt und jede Stärkung des Ganzen als ein „Opfer“ ansieht, das die Teile bringen müssen, die doch ohne das Ganze, eben als Teile gar nicht bestehen könnten. *



Friedrich List

I



Im 19. und 21. Hefte des Jahrgangs 1895 der Grenzboten habe ich die Lehren Lists und Careys kurz dargestellt und miteinander verglichen. Damals kannte ich von List nur das „Nationale System.“ Von der Verlagsbuchhandlung Ernst Hofmann u. Comp. in Berlin aufgefordert, für ihre Sammlung „Geisteshelden“ den List zu bearbeiten (er ist soeben als 41. Band der Sammlung erschienen), habe ich mich auch mit seinen zerstreuten kleinern Schriften (die der zweite Band des Werkes von Häusser bei weitem nicht vollständig enthält) und mit seinem Leben bekannt gemacht und daraus ersehen, daß man ihn aus dem „System“ allein weder vollständig verstehen noch würdigen kann. Deshalb glaube ich den Lesern eine Ergänzung des ältern Aufsatzes schuldig zu sein, und es drängt mich um so mehr dazu, als das Bändchen der Hofmannschen Sammlung für kritische Erörterungen des darin mitgetheilten Thatsächlichen keinen Raum übrig ließ.

Aus der Thätigkeit Lists für den Bau von Eisenbahnen und aus seinen Eisenbahnschriften wird ein Widerspruch erklärlich, den ihm die ersten Kritiker seines Systems vorgeworfen haben. Die beiden Grundgedanken, von denen aus List zur Forderung und Verteidigung der Schutzzölle gelangte, waren, daß Produktionskräfte mehr wert seien als Waren und Geld, und daß der Nahverkehr wichtiger sei als der Fernverkehr. Seien nur die Produktionskräfte vorhanden und durch nichts an ihrer Entfaltung und Anwendung gehindert, so könne man jederzeit so viel Waren und Geld haben, als man wolle und brauche. Beziehe man dagegen, um billige Waren zu haben und Geld zu sparen, die Gewerbezeugnisse aus der Ferne und lasse dadurch die heimischen Produktionskräfte verkümmern, so müsse das Land verarmen. Und