



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die höchste und drückendste Steuer.

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

nicht mehr Kritik; das ist Idolatrie. Die wahre Liebe zu einem großen Manne, wie es Händel gewiß war, nimmt wohl auch seine Fehler mit in Kauf, aber sie sieht die Fehler. Der beste (letzte) Theil des Gerwinus'schen Buches, die Parallele zwischen Händel und Shakspeare, welche in der That viele merkwürdige und wahre Vergleichungspunkte zu Tage fördert, leidet auch, ganz abgesehen von dem Zwang, den jede vergleichende Schätzung solchen Umfangs und von solchem Detail mit sich führt, an dem euphemistischen Uebermaß seines Händelcultus. So sagt er gleich im Anfang (S. 325): „Es gibt unter allen Tonmeistern vor und neben und nach ihm nicht Einen, der mit so sicherem Griff der genialen Inspiration, ja mit so sicherem Begriffe bewußter Kunstseinsicht zu aller Zeit an dem rechten Kern und Wesen dieser Kunst festgehalten hätte, von ihm in keinem Momente abgeirrt wäre, wie er.“ Uns dünkt, ganz dasselbe ließe sich von Seb. Bach sagen.

Nach allem Vorangegangenen ist es nur begreiflich, daß für Gerwinus die ganze neuere, die nachbeethovenische Kunst, so gut wie gar nicht existirt. Daß ein Liederheft von Schumann wie „Frauenliebe und Leben“ mehr poetische Erfindungskraft birgt als manche Oper von Händel, daß die Ouvertüre zum Sommernachtstraum, die Schubert'sche Sinfonie ganz ebenso echte Kunstwerke sind, wie sie Händel nur jemals geschaffen, das ahnt er nicht. Der edelste Pausen- und Trompetenchor, die phrasenhafteste Chorsfuge seines Lieblings erscheint ihm als vollendetes Kunstwunder, wie es kein Anderer vor, neben und nach Händel aus sich geboren hat. „Wer solchen Fehler machen konnte“ sagt Lessing im Laokoon von Pope, „dem war es erlaubt, von der ganzen Sache Nichts zu wissen.“

Die höchste und drückendste Steuer.

Daß durch die Möglichkeit beschleunigter Verwerthung von Erzeugnissen des Bodens und des Gewerbefleißes die Productionsthätigkeit gesteigert, der Werth des Grundbesitzes und der Arbeit durch den Eisenbahnverkehr wesentlich gehoben wird, ist eine Thatsache, welche, überall durch schlagende Erfahrungen bestätigt, weit überzeugender noch für den Nutzen dieser modernen Communicationsmittel spricht, als der Betrag der aus dem Betriebe derselben gewonnenen Verzinsung des Anlagecapitals.

Schon deshalb liegt in den hohen Transportkosten der Eisenbahnen,

welche immer noch bestehen, die schwerste und drückendste Steuer die ein Land und dessen arbeitende Bevölkerung zu zahlen haben. Sie nehmen in geometrischem Verhältnisse zu, wenn die Entfernung vom Markte in arithmetischem wächst, so daß das Korn, das auf dem Markte 25 Thaler erzielt, in einer Entfernung von nur 120 Meilen Nichts mehr werth ist, wenn die Communication mittelst des gewöhnlichen Fuhrweges stattfindet, weil alsdann die Transportkosten dem Verkaufspreise gleichkommen. Mit der Eisenbahn betragen diese Kosten ungefähr den zehnten Theil oder $2\frac{1}{2}$ Thaler, so daß es $22\frac{1}{2}$ Thaler sind, die der Landwirth durch die Eisenbahn an Transportkosten erspart. Dies ist der Grund, warum der Morgen Land bei London Tausende von Thalern werth ist, während in Iowa oder Wisconsin ein Morgen von ganz gleicher Qualität wenig über zwei Thaler gilt. Der Besizer in England kann von seinem Felde mehrere Ernten im Jahre erzielen, indem er ihm eine Quantität Dünger zurückgibt, die dem gleichkommt, was er ihm entzogen hat, und so sein Feld von Jahr zu Jahr verbessert. Er schafft eine Nahrung producirende Maschine; sein nordamerikanischer Concurrent dagegen, der seinen Dünger wegen der Transportkosten nutzlos verlieren muß, zerstört die Maschine, denn unter allen zu den Zwecken des Menschen erforderlichen Gegenständen ist es gerade der Dünger, der am wenigsten den Transport erlaubt. Jede Ernte entzieht dem Boden gewisse Elemente, und wenn ihm diese nicht zurück erstattet werden, so kann in Kurzem das Product nicht mehr gedeihen. Wenn Vieh auf dem Lande ernährt wird, so geben die Excremente desselben einen großen Theil der Bestandtheile zurück, den die zu seiner Nahrung dienenden Pflanzen dem Boden entzogen haben. Werden aber die sämtlichen Producte wie Butter und Käse nach entlegenen Märkten geschickt, so wird die Weide schließlich erschöpft. Die verschiedenen Producte entziehen dem Boden sehr verschiedene Substanzen, allein jede raubt dem Lande doch irgend einen Bestandtheil, der wieder zurückerstattet werden muß, wenn die Fruchtbarkeit nicht bedeutend abnehmen soll. Der Werth des Düngers, der im Jahre 1850 auf dem Boden von Großbritannien verwendet wurde, betrug 103,369,139 Pfd. Sterl., eine Summe, die dem ganzen Werth des auswärtigen Handels gleichkam. Das Cloakenwasser der Städte enthält die Nahrungsabfälle in einem Zustand der Verdünnung, der der Zunahme der Fruchtbarkeit höchst günstig ist. Aus jeder Stadt von tausend Einwohnern wird alljährlich eine Quantität von Dünger in die See geführt, die 270 Tonnen Guano gleichkommt und nach dem laufenden Preise des Guano in England 13,000 Thaler werth ist. Das Cloakenwasser eines Theiles der Stadt Edinburg wurde auf eine Strecke ebenen Landes geleitet, welches dadurch so fruchtbar wurde, daß es oft sieben Mal in einem Jahre gemäht ward. Ein deutscher Landwirth, von Thünen,

hat die Entfernung, aus welcher der Landwirth noch Dünger von der Stadt zu holen vermag, berechnet: die Quantität, die in den Vorstädten einen Werth von 8 Thalern hat, ist nur 6 Thaler werth, wenn das Gut eine deutsche Meile entfernt ist, 4 Thaler, wenn die Entfernung zwei Meilen beträgt, 2 Thlr. 20 Sgr. auf 3 Meilen und 1 Thlr. 5 Sgr. auf 4 Meilen Entfernung. Bei einer Entfernung von $4\frac{3}{4}$ Meilen kann der Landwirth gar Nichts mehr für den Dünger bezahlen, weil dann die Transportkosten ebenso hoch sind, wie der Werth desselben.

Wir sehen an diesem einen Beispiel, daß die Nähe des Consumenten unentbehrlich ist, oder die Frachtsätze äußerst gering sein müssen, wenn der Producent fähig sein soll Früchte zu pflanzen, welche die Erde in Masse producirt. In der Entfernung vom Consumenten schwächen zwei Umstände seine Kraft: die Transportkosten des Ernteertrags nach dem Markte und die Schwierigkeit den Dünger zurückzubringen.

Die Landwirthschaft wird um so größeren Gewinn bringen, je näher der Markt für ihre Erzeugnisse gelegen ist, oder je wohlfeiler die Verkehrsmittel zum Markte sind.

Wo der Producent und der Consument neben einander wohnen, herrscht rasche Bewegung in den Producten der Arbeit nebst vermehrter Fähigkeit der Mutter Erde ihr Darlehn zurückzuzahlen. Wo es dagegen auf einem bestimmten Terrain nur Landwirth oder Pflanze gibt, vermindern sich die Kräfte der Erde und der Producent und Consument werden mehr von einander getrennt. Das sieht man in allen reinen Agriculturstaaen. In Virginiten und den Carolina's der vereinigten Staaten erschöpften sich die im Boden ruhenden Elemente der Fruchtbarkeit immer mehr, weil die Consumenten mangelten und man so in Abhängigkeit von entfernten Märkten gerieth. Der Consument muß sich neben dem Producenten niederlassen, damit der Mensch fähig werde, die Bedingung zu erfüllen, unter welcher er die Darlehen von der Erde erhält, die einfache Bedingung nämlich, das ihm anvertraute Capital an den Ort zurück zu bringen, von welchem er es bezogen hat.

Ueberall wo diese Bedingung erfüllt wird, sehen wir eine Zunahme in der Bewegung des Stoffs, der bestimmt ist den Menschen mit Nahrung zu versehen und eine ebenso constante Zunahme der zu ernährenden Menschenzahl nebst steter Verbesserung der Quantität und Qualität der Nahrung, die unter die zunehmende Bevölkerung vertheilt werden kann. Zur Zeit der Plantagenets, als die Bevölkerung Englands nicht viel über zwei Millionen betrug, producirte ein Morgen Land nur sechs Bushel Weizen. Jetzt leben achtzehn Millionen auf demselben Raum und erhalten bedeutend vermehrte Vorräthe weit besserer Nahrung, weil alle erforderlichen Bedingungen in der

Beseitigung aller Verkehrshindernisse dort erfüllt werden, sowohl durch die rationelle Förderung der Fluß- Canal- und Küstenschiffahrt wie durch die billigsten Frachtsätze der vielen Eisenbahnen.

Nächst den Wasserwegen sind es die Eisenbahnen, welche die wohlfeilste Fracht gestatten oder doch gestatten könnten. Leider aber sind die Frachtsätze der Eisenbahnen noch so hoch, daß die Verfrachtung von Roherzeugnissen der Landwirthschaft nur auf sehr kleinen oder sehr großen Entfernungen vortheilhaft ist. Die Eisenbahngesellschaften begünstigen in ganz ungerechtfertigter Weise die großen Entfernungen durch niedere Frachtsätze. Durch diese Differenciantarife erleidet namentlich die deutsche Landwirthschaft auf den zum Theil von ihrem Capital erbauten Eisenbahnen den größten Nachtheil. Die Differenciantarife heben den natürlichen Schutz der Entfernung für den inländischen Ackerbau auf.

Wir haben oben den bedeutenden Einfluß der Entfernung des Productionsortes vom Markte und die Wichtigkeit der Verkehrsmittel auf die Rentabilität des Landbaues berührt. Der landwirthschaftliche Betrieb richtet sich nach der Entfernung vom Markte und nach der Art der Verkehrsmittel. Die Anlage einer Eisenbahn wird naturgemäß den landwirthschaftlichen Betrieb der zugehörigen Gegenden ändern, weil die Entfernung vom Markte kürzer wird. Aber alle der Eisenbahn anliegenden und dieselben benutzenden Landschaften stehen immer in einem gleichen Verhältniß zu einander, so lange der Frachtsatz der Eisenbahn ein naturgemäßer d. h. ein nach der Entfernung berechneter ist. Dieses natürliche Verhältniß des landwirthschaftlichen Betriebes, welcher stets dem erweiterten Absatzgebiete folgt, wird aber vollständig verändert, sobald ein für weitere Entfernungen ermäßigter Frachtsatz dem Hinterlande gestattet, zu denselben Preisen wie die dem Markte näher gelegenen Landschaften ihre Erzeugnisse abzusetzen. Naturgemäß bilden die Transportkosten einen Theil der Productionskosten des Getraides, und zwar einen um so größeren Theil, je weiter der Productionsort vom Markte entfernt ist. Der Differenciantarif begünstigt nun die Productionskosten entfernter Landschaften zum Nachtheil der dem Markte näher gelegenen Landschaften. In Folge dieser Tarifbegünstigung wird das Angebot von Getraide aus entfernter gelegenen Landschaften vermehrt; der Preis sinkt und zwar in weit stärkerem Verhältniß als das Angebot, weil die regelmäßige Nachfrage nach Brodstoffen sich nur innerhalb einer sehr engen Grenze vermehren kann und daher niemals einem größeren Angebote zu folgen vermag.

Zu diesen gerechten Klagen der deutschen Landwirthschaft über die Bahnverwaltungen gesellen sich die beklagenswerthen Erfahrungen der deutschen Eisenindustrie, der immer noch die hohen Eisenbahnfrachten hemmend entgegenstehen. So lange nicht unsere Hütten energisch die Concurrenz mit

den englischen Eisenwerken aufnehmen können, ist es noch immer recht mißlich mit ihrer Lage bestellt. Man lese nur die Einfuhrlisten der Ostseehäfen, um sich zu überzeugen, wie sehr dort das englische resp. schottische Roh- und Stabeisen dominirt. In Danzig, wo Großbritannien mit 62% des Waarenwerthes beim Seeimport theilhaftig ist, führte England ein 1867: 3,373,226 Centner Kohlen; 1866: 2,181,492 Ctr.; 1865: 2,654,420 Ctr.; an Eisen, Stahl und Schienen wurden in dem Jahre 1867 eingeführt: 212,076 Ctr. resp. 371,479 Ctr. 1866, und 320,567 Ctr. 1865. Der Geldwerth für letztere betrug 1867 1,769,030 Thlr., 1866 2,584,378 und 1865 2,523,737 Thlr. Der Geldwerth der Kohlen war 843,306 Thlr. in 1867, 545,373 Thlr. in 1866 und 662,605 Thlr. in 1865. Die übrigen Häfen weisen ähnliche Einfuhren von Großbritannien auf. Dieser Concurrenz gegenüber, die sich der niedrigen Seefrachten bedient, können unsere Hüttenbesitzer nicht aufkommen, da ihre Selbstkostenpreise höher sind, als jene der britischen Werke. England verschifft sein Roh- und Schmiedeeisen, seine Eisenwaaren von Glasgow, Liverpool und Newcastle zu der billigen Schiffsracht von acht Schillingen pro Tonne von 20 Centner nach Danzig und nach Stettin. An der Ruhr sind zwar Steinkohlen, aber nur wenige Eisenerzlager vorhanden. Diese liegen weit entfernt von den Hütten, sodaß schon das Rohmaterial unseren Producenten viel höher zu stehen kommt, als den schottischen, die Kohlen und Eisenerze zusammen haben und sich der Vortheile von Canälen und billigen Eisenbahnfrachten erfreuen. Alle Anstrengungen der Eisenindustriellen helfen Nichts, so lange nicht wenigstens auf den nach den Nord- und Ostseehäfen führenden Eisenbahnen der Einspennigtarif für Eisensendungen in ganzen Wagenladungen eingeführt ist, was schon mit Rücksicht auf die dem Zollverein beigetretenen Gebiete von Schleswig-Holstein, den beiden Mecklenburg und Lübeck dringend geboten ist, wenn dort der Concurrenz Englands auf dem Eisenmarkt endlich gründlich entgegengetreten werden soll.

Im Auftrage des Ausschusses des ersten Congresses norddeutscher Landwirthe sind die gedachten Klagen der Landwirthschaft in einer Denkschrift über die bestehende Kriftis wegen des Mangels an Verkehrsmitteln niedergelegt. Diese Denkschrift schließt mit der Resolution:

„Die im Artikel 45 der Verfassung des norddeutschen Bundes in Aussicht genommene Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Eisenbahntarife ist für die Landwirthschaft von höchster Bedeutung und zu wünschen, daß dieser Artikel der Reichsverfassung baldigst zur Ausführung komme.“

Wir schließen uns dieser Resolution aus voller Ueberzeugung an und hoffen, daß die Bundesgewalt, welche die Tarifrage für wichtig genug hielt, um ihr in der Reichsverfassung eine Stelle einzuräumen, dieser Erkenntniß

auch die Ausführung recht bald folgen lassen wird. Die Interessen der Bodencultur, der Landwirthschaft und der Industrie gehen hier Hand in Hand: sie verlangen die Herabsetzung einer „Steuer“, welche die Aufbringung der meisten übrigen Steuern wesentlich erschwert, weil sie einmal verhindert, daß dem Boden zurückgegeben werde, was ihm genommen wurde, und weil sie zweitens die Ausbeutung der vorhandenen Erträge beeinträchtigt.

Aus Schwaben.

Im December.

Die Introduction ist vorüber, und wenn man von ihr auf den Charakter des nachfolgenden Stücks schließen darf, verspricht dasselbe lebhaft, bewegt, effectreich zu werden. Ein rascheres Tempo muß in den Gang unserer Staatsmaschine kommen. Das bedeuten, wie wir belehrt worden sind, die Neuwahlen, die so viele Frischlinge der Kammer zugeführt haben. Krieg gegen das Ministerium! so tönt der Ruf auf der Linken wie auf der Rechten, aus den Reihen der Volkspartei wie aus denen der Nationalen. Mögen nur, sagte Karl Mayer, von der einen Seite wir von der Volkspartei, von der anderen die „Preußen“ auf das Ministerium dreinschlagen, so wird doch Klarheit in die Situation kommen. Von dieser wünschenswerthen Klarheit war überhaupt in den einleitenden Debatten viel die Rede. Die Linke scheint ganz besonders dieses Bedürfnis zu empfinden.

Unter so kriegerischen Auspicien eröffnet die neue Session. Es liegt auf der Hand, daß der Lieblingwunsch des Particularismus, innerhalb des souveränen Staats das Haus der Freiheit zu errichten und auszubauen, um darin gegen alle Stürme wie gegen alle Verlockung gesichert ein behagliches Dasein zu führen, beneidenswerth für die außerhalb wohnenden Brüder — wofern dieser Name, den man gern für die Gesinnungsgeoffenen jenseits der Vogesen reservirt, anwendbar ist auf das barbarische Mischvolk nördlich vom Main — es liegt auf der Hand, daß die Verwirklichung dieses Lieblingwunsches bei so kriegerischer Disposition der Gemüther erhebliche Schwierigkeiten haben wird. Man versteht jetzt, warum die Regierung vorsichtig mit der Ankündigung großer Reformen gewesen ist. So wie die Parteien sich gegenüberstehen, wird Niemand diese Kammer zu der Pflanzung lebensfähiger und grundlegender Einrichtungen für berufen erachten. Es überwiegt die Leidenschaft des Moments. Für jetzt ist die Lösung nicht aufbauen, sondern niederreißen, nämlich das Ministerium. *Abasso il ministero!*