



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Brüning, H.: Der preußische Eisenbahnsiskus und die kleinen deutschen
Staaten und deren Gemeinden

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



Der preußische Eisenbahnfiskus und die kleinen deutschen Staaten und deren Gemeinden



Die kleinen Staaten im Deutschen Reiche sind nahe daran, in eine finanziell unhaltbare und damit auch politisch unhaltbare Lage zu geraten. So ungefähr klang wiederholt die Klage im deutschen Reichstage und ebenso die Klage in der deutschen Presse aller Parteien, kürzlich auch in den Grenzboten. Wenn die Frage bis dahin nicht akut geworden ist, so hat das nur der Beschluß des Bundesrats und des Reichstags verhindert, daß im Reichshaushaltsetat die Matrikularbeiträge der Einzelstaaten nicht, wie es nach der Reichsverfassung hätte geschehen sollen, entsprechend erhöht sind, daß vielmehr zur Deckung des Fehlbetrags im Reichshaushaltsetat Jahr für Jahr neue Reichsschulden gemacht worden sind und gemacht werden.

Die Finanznot der kleinen Staaten wirkt natürlicherweise auf die Gemeinden und die Kreise zurück; sie sind durchweg, soweit nämlich nicht das Einkommen aus altüberliefertem Grundbesitz, insbesondere Forsten, die Kommunallasten erleichtert, in derselben Finanznot wie ihre Staaten, die ihnen keine Hilfe gewähren können, sodaß die Kommunallasten schon in sehr vielen Städten eine solche Höhe erreicht haben, daß der Zuzug von Personen, die ihren Aufenthalt frei wählen können, aufhört, und der Wegzug solcher meist recht leistungsfähigen Personen mehr und mehr zunimmt. Es steht nun einmal für alle diese Personen bei der Wahl des Aufenthalts die Frage nach der Höhe der Steuern und die Frage nach den Mietpreisen an der ersten Stelle; daß diese von den Steuern wesentlich beeinflusst werden, liegt ja auf der Hand.

Am schlimmsten scheinen die Verhältnisse für fast alle kleinen Staaten in Thüringen zu liegen; und dasselbe ist der Fall für deren Gemeinden. Die Staatseinkommensteuern beginnen durchweg schon bei einem Einkommen von etwa 2000 Mark mit 3 Prozent und steigen rasch auf 4 Prozent, während in Preußen vom Einkommen erst bei etwa 30000 Mark 3 Prozent und bei etwa 100000 Mark 4 Prozent erhoben werden; die Folge ist, daß 100 Prozent dieser Steuer für den Staat und 100 Prozent einer ebenso hohen Gemeindesteuer in den Staaten und den Gemeinden Thüringens etwas ganz andres, weit mehr bedeuten als in Preußen und in den preußischen Gemeinden.

Auf diese hohen Einkommensteuern wirkt nun ganz wesentlich ein Umstand ein, den wir hier einmal besprechen wollen, nämlich die Unterbindung bestimmter Einkommensteuerquellen durch die mit Preußen abgeschlossenen Staatsverträge wegen der Eisenbahnen in den thüringischen Staaten, in denen unsers Erachtens die preußische Eisenbahnverwaltung von Anfang an den vor-

nehmen Standpunkt: „Jedem das Seine“ nicht eingehalten und mehr den Standpunkt: „Denn ich bin groß, und du bist klein“ eingenommen und durchgeführt hat. Wir erinnern uns, daß in einer Kommissionsitzung des Landtags, insbesondere zugunsten der Gemeinden, betont worden ist, es sei doch, wo alle preußischen Gemeinden das Recht zur Einkommenbesteuerung des Eisenbahnfiskus haben, nicht loyal, sich in Staatsverträgen gegenüber außerpreußischen Gemeinden die Freiheit von der Einkommen- usw. Besteuerung auszubedingen, worauf der damalige Eisenbahnminister nur die kühle Erwiderung gehabt hat, es hätten sich ihre Regierungen solches gefallen lassen.

Genug, es steht fest, daß die Staaten und die Gemeinden in Thüringen den preußischen Eisenbahnfiskus nicht besteuern dürfen — auf Ausnahmen in bestimmtem Umfange kommen wir später zu sprechen —, weiter aber, daß Preußen Eisenbahnunternehmungen, mögen sie private sein oder andern Staaten gehören, mindestens mit der Eisenbahnabgabe für den Staat, teilweise auch mit andern Staatssteuern belegt, insbesondere aber den preußischen Gemeinden die vollständigste Besteuerung vom Einkommen der in den Gemeinden liegenden Eisenbahnstationen nach ihrem Ertrag erlaubt. Ferner steht fest, daß infolge dieser Steuerfreiheit in andern Staaten die preußische Eisenbahnverwaltung ganz bedeutende Ersparnisse macht, die auf mehrere Millionen Mark jährlich zu schätzen sein werden, sodaß der Überschuß der preußischen Eisenbahnverwaltung zu solchem Teile in Steuerersparnissen besteht, in der Ersparnis von Steuern, die andern deutschen Staaten und ihren Gemeinden zukommen sollten und müßten, wenn anders bei Abschluß der Staatsverträge der Grundsatz: „Jedem das Seine“ hochgehalten wäre und würde. Das ist leider nicht der Fall gewesen und auch heute noch nicht der Fall, da auch die neuesten Staatsverträge die Klausel der Steuerfreiheit für den preußischen Eisenbahnfiskus enthalten, so noch, um nur ein Beispiel zu geben, in dem Staatsvertrage zwischen Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Koburg-Gotha wegen der Erbauung und des Betriebes der Eisenbahn Schleusingen-Ilmenau durch Preußen vom 12. März 1898, wo Artikel X lautet: „Die Großherzoglich Sächsische und die Herzoglich Sachsen-Koburg-Gothaische Regierung verpflichten sich, von der Eisenbahnunternehmung und dem zu derselben gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, noch auch eine Besteuerung derselben zugunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zuzulassen.“

Man wende nicht ein, der preußische Staat habe vielleicht in Thüringen einige weniger rentable Eisenbahnen gebaut, und diese Tatsache rechtfertige das Verlangen nach Steuerfreiheit von Staats-, Kreis- und Gemeindesteuern. Die neu gebauten Eisenbahnen rentieren wohl ohne Ausnahme gut; wenn aber auch die eine oder die andre kleinere Eisenbahnlinie nicht sofort vollständig rentiert hat, so hat sie doch der Hauptbahn indirekt Vorteil gebracht, als Zubringer für Personen- und Frachtverkehr gedient; unbedingt verstößt aber diese Steuerfreiheitsklausel bei jeder einzelnen neuen Eisenbahnlinie gegen den Grundsatz: „Jedem das Seine“ in dem Augenblicke, von dem an anzuerkennen ist, daß sich die neue Eisenbahnlinie angemessen rentiert, mag man die Rente so oder so billigmäßig in dem Staatsvertrage vereinbart haben.

Für die Hauptbahn in Thüringen — von Bebra-Eisenach bis Leipzig — besteht aber ohne Frage eine großartige Rentabilität, sodaß die an ihr liegenden preussischen Städte große Kommunalsteuern vom Eisenbahnfiskus beziehen, die thüringischen Staaten, die von ihr und ihren Nebenlinien, wie sie beim Übergange an den preussischen Staat bestanden, durchschnitten werden, nichts an Steuern und ihre Gemeinden ebenfalls nichts an Steuern erhalten.

Der Übergang dieser Privateisenbahn geschah im Jahre 1882 an den preussischen Staat auf Grund des Gesetzes vom 28. März 1882; diesem Gesetze liegen, da die thüringischen Staaten Sachsen-Weimar, Sachsen-Koburg-Gotha, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen und Reuß jüngere Linie bei der Thüringischen Eisenbahngesellschaft theils durch Besitz von Aktien, theils durch Übernahme der Garantie für einzelne Eisenbahnlinien, theils durch einen Anteil an der von der Gesellschaft zu zahlenden Eisenbahnabgabe finanziell beteiligt waren, Verträge (nicht Staatsverträge) vor, worin die finanzielle Auseinandersetzung zwischen diesen Staaten und der preussischen Eisenbahnverwaltung niedergelegt worden ist.

Außerdem wurden mit denselben Staaten von Preußen Staatsverträge wegen der zu der Zeit dem thüringischen Eisenbahnunternehmen angehörenden Eisenbahnen im Jahre 1882 abgeschlossen, und diese sind in der Gesetzsammlung Preußens vom Jahre 1882 veröffentlicht worden. Sie sind im wesentlichen gleichlautend und enthalten im Artikel 3 die Bestimmung, daß die Landeshoheit über die Eisenbahnen den gedachten Staaten vorbehalten bleibt, jedoch mit bestimmten Beschränkungen, von denen für die hier besprochne Frage die Nummer 4 folgendermaßen lautet:

„Die Befreiung von Staats-, Kommunal- und sonstigen Abgaben, soweit dieselbe dem thüringischen Eisenbahnunternehmen nach den bezüglichlichen Vereinbarungen, insbesondere nach Artikel 15 des Staatsvertrags vom 19. April 1844, eingeräumt ist, bleibt auch nach dem Übergange des Eigentums der genannten Eisenbahn auf den preussischen Staat mit der Maßgabe bestehen, daß sofern diesen Vereinbarungen zuwider solche Steuern oder Abgaben zur Erhebung gelangen sollten, die betreffende Territorialregierung die hierfür geleisteten Ausgaben zu erstatten hat.

Bei einer Veränderung der Steuergesetzgebung im — Staate sollen die auf seinem Gebiete liegenden, zurzeit der Thüringischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Grundstücke, soweit deren Belastung mit Grundsteuer nach den bestehenden Vereinbarungen zulässig erscheint, nach gleichen Grundsätzen behandelt werden wie die übrigen Liegenschaften des — Staates.“

Den Staaten ist also nur die Möglichkeit einer Grundsteuer in gewissem Umfange gegeben; den Gemeinden dieser Staaten ist jede Möglichkeit, den preussischen Eisenbahnfiskus zu Steuern heranzuziehen, genommen.

So verfuhr die preussische Eisenbahnverwaltung den außerpreussischen Gemeinden gegenüber; wenn nun ein solches Verfahren in dem Umstande seine Begründung gefunden zu haben scheint, daß der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, allein um ihre Gründung zu erleichtern, durch den Staatsvertrag vom 19. April 1844 die Steuerfreiheit insbesondere von Kommunalabgaben zuge-

sichert worden war, also doch auch den preußischen Gemeinden gegenüber, so hätte doch die Konsequenz verlangt, daß auch diesen preußischen Gemeinden gegenüber die Steuerfreiheit der Thüringischen Eisenbahn festgehalten wäre. Das ist aber nicht geschehen; im Gegenteil spricht Paragraph 10 des Gesetzes vom 28. März 1882 den preußischen Gemeinden auch wegen der Thüringischen Eisenbahn das Recht der Besteuerung des preußischen Eisenbahnfiskus ausdrücklich zu.

Welchen Einfluß diese ungleichmäßige Behandlung der an der Thüringischen Eisenbahn liegenden Gemeinden hat, je nachdem sie zu Preußen oder zu den thüringischen Staaten gehören, dafür ist der beste Beweis, daß die Stadt Erfurt von dem preußischen Eisenbahnfiskus jährlich eine Kommunalsteuer von etwa 100 000 Mark erhält, während die Städte Eisenach, Gotha, Weimar, Apolda usw. nichts an Kommunalsteuern von dem preußischen Eisenbahnfiskus wegen der frühern Thüringischen Privateisenbahn erheben dürfen.

Daß ein solches Verhältnis von einem ganz bedenklich ungünstigen Einfluß auf den Gemeindehaushalt dieser Städte ist, liegt klar auf der Hand. Sie haben das dem Drucke, der von dem Großstaate gegen die Kleinstaaten ausgeübt worden ist, zu danken und können ja eigentlich und besonders nur ihren Regierungen vorwerfen, daß sie einem solchen Drucke nachgegeben haben; jedenfalls leiden sie unter diesen Verhältnissen ohne eignes Verschulden; müßten sie sich auch dabei für alle Zeit beruhigen, die Härte, eine große Härte ist vorhanden und bleibt bestehen, wenn nicht nachträglich diesen Gemeinden ihr Kommunalbesteuerungsrecht wieder verschafft wird. Daß der königlich preußische Eisenbahnfiskus, freilich nicht formell, um so mehr moralisch, dazu verpflichtet wäre, ist unsre Ansicht; es wäre aber auch politisch klug, denn die in weiten Kreisen herrschende Unzufriedenheit gegen Preußen, die dadurch genährte Reichsverdrossenheit und die Gefahr, daß in den thüringischen Staaten die Sozialdemokratie bald alle Landtage und Gemeindevertretungen für sich erobert, wie sie ja schon jetzt an manchen Stellen einen großen Teil der Mandate erworben hat, müssen zu so großen Bedenken Anlaß geben, daß Preußen alle Ursache hätte, ihnen auch mit finanziellen Opfern zu steuern.

Daß Preußen für seine Gemeinden anders gesorgt hat, als es, wie nachgewiesen worden ist, andern Staaten zugestanden hat, dafür nur ein Beispiel. Die königlich sächsische Regierung erwarb im Jahre 1895 die Altenburg-Zeitzer Privateisenbahn, die teilweise in Preußen liegt. In dem wegen dieser Eisenbahn zwischen Preußen, Sachsen und Sachsen-Altenburg am 12. November 1895 abgeschlossenen Staatsvertrage nimmt einmal die preußische Regierung von dem Betriebe der in ihrem Gebiet liegenden Eisenbahnstrecke die Eisenbahnabgabe nach Maßgabe des preußischen Gesetzes vom 16. März 1867 in Anspruch, und dann heißt es weiter: „Das Altenburg-Zeitzer Eisenbahnunternehmen wird innerhalb des Königreichs Preußen zu den Kommunalabgaben nach den dort jeweilig geltenden gesetzlichen Bestimmungen herangezogen.“

Also, was Preußen von seinen Eisenbahnen den Gemeinden anderer Staaten nach Staatsverträgen, die ohne Frage unter einem gewissen Drucke zustande gekommen sein müssen, vorenthält, hat es sich in dem vorstehenden Falle aus-

drücklich für die preußischen Gemeinden ausbedungen; Preußens ungleichmäßige Behandlung der kleinen Staaten und ihrer Gemeinden wird auch dadurch besonders bezeichnet, daß in demselben Staatsvertrage dem Herzogtum Sachsen-Altenburg dem Königreich Sachsen gegenüber für die in dessen Gebiet liegende Eisenbahnstrecke (Artikel 11) nicht nur nach den dort jeweilig geltenden gesetzlichen Bestimmungen die Heranziehung zu den Staatssteuern und Abgaben, samt den Grundsteuern, sondern daß auch die Heranziehung zu den Kommunalabgaben vorbehalten ist. Der sächsische Eisenbahnfiskus muß also die Steuern zahlen, während sich der preußische Eisenbahnfiskus bei ganz gleichen Verhältnissen davon durch Staatsverträge befreit hat.

Übrigens hat die preußische Eisenbahnverwaltung bei dem spätern Erwerb von Privateisenbahnen in Thüringen den beteiligten Staaten und ihren Gemeinden gegenüber in der vorliegenden Frage etwas eingelenkt. Durch Gesetz vom 16. Juli 1895 sind die Privateisenbahnen Weimar-Gera, Saal-Eisenbahn, Werra-Eisenbahn, Eisfeld-Unterneubrunn und Hildburghausen-Friedrichshall für den preußischen Staat erworben. Dieserhalb sind im Jahre 1895 mit Sachsen-Weimar, Sachsen-Koburg-Gotha, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuß jüngere Linie Staatsverträge abgeschlossen und in der Gesetzsammlung von Preußen 1895 veröffentlicht worden.

In dem die hier vorliegende Frage am günstigsten behandelnden Staatsvertrage mit Sachsen-Altenburg heißt es: „Zu den staatlichen Steuern und Abgaben, einschließlich der Grundsteuern, sowie zu den Kommunalabgaben (das bedeutet also: aller kommunalen Verbände) werden die preußischen Bahnen innerhalb des altenburgischen Gebiets nach den jeweilig im Herzogtum Sachsen-Altenburg geltenden gesetzlichen Bestimmungen herangezogen werden.“ Die Sachsen-Altenburgische Regierung hat es hier also allein verstanden, sich für den Staat selber wie für ihre Gemeinden völlig freie Hand zu bewahren.

Dagegen geht das den übrigen Staaten von Preußen gemachte Zugeständnis nur dahin:

„Auf die Gemeindebesteuerung der in diesen thüringischen Staaten liegenden Bahnstrecken, insbesondere auf die Berechnung des gemeindesteuerpflichtigen Reineinkommens und dessen Verteilung unter die beteiligten Gemeinden finden die Bestimmungen des preußischen Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 oder die künftig etwa an dessen Stelle tretenden spätern Gesetze in der gleichen Weise Anwendung, als wenn die Bahnen auf königlich preußischem Gebiete gelegen wären.“

Eine weitere Besteuerung der betreffenden Eisenbahnstrecken durch die Gemeinden oder andre korporative Verbände ist unzulässig. (Damit ist zum Beispiel den Kreisen jede Besteuerung der Eisenbahnen unterbunden.)

Als Eisenbahnabgabe ist eine Aversionalvergütung vereinbart und jährlich zu zahlen; daneben werden Grund- und Gebäudesteuer nach der Gesetzgebung des betreffenden thüringischen Staates gezahlt.

Anderweite Staatssteuern dürfen aber für die Preußen gehörigen Eisenbahnen nicht gehoben werden.“ (Damit ist insbesondere Staatssteuer vom Einkommen unzulässig.)

Für die Gemeinden auch dieser Staaten ist also bei diesen von Preußen erworbenen Eisenbahnen die Frage günstiger geordnet; der Druck von preußischer Seite hat vielleicht nachgelassen, und die thüringischen Regierungen haben für die Zukunft ihre Gemeinden nicht schlechter gestellt sein wollen, als sie es wahrscheinlich, was wir nicht näher untersuchen können, bisher gegenüber den Privatbahnen gewesen sind.

Das Ergebnis ist nun nach diesem Zugeständnis aber doch ein recht sonderbares, wie einige Beispiele zeigen mögen. Die Stadt Weimar darf von der alten thüringischen Hauptbahn, an der die Stadt liegt, keine Kommunalsteuern erheben, dagegen von der Weimar=Geraer Eisenbahn, die in dem Stadtbezirk Weimar beginnt. Die Stadt Eisenach darf ebenso von der thüringischen Hauptbahn keine Kommunalsteuern erheben, dagegen von der in ihrem Bezirk beginnenden Werra=Eisenbahn. Im Herzogtum Sachsen=Koburg=Gotha darf die Stadt Gotha von der frühern thüringischen Hauptbahn und ihren von Gotha ausgehenden Nebenbahnen keine Kommunalsteuern erheben, dagegen darf die an der Werra=Eisenbahn liegende Stadt Koburg von dieser Eisenbahn Kommunalsteuern erheben.

Genug der Beispiele; sie ließen sich vermehren. Aber die angeführten ergeben klar, welche Ungleichheit in dem Rechte der thüringischen Städte, juristische Personen, insbesondere den preußischen Eisenbahnfiskus, zur Kommunalsteuer heranzuziehen, im Laufe der Jahrzehnte entstanden ist. Teils haben sie dieses Recht durch Staatsverträge ganz verloren, teils ist es durch solche Staatsverträge eingeschränkt; und nur wenig Gemeinden ist dasselbe Recht gewährt, wie es alle preußischen Gemeinden, in denen Stationen, Werkstätten und dergleichen sind, dem preußischen Eisenbahnfiskus und den noch etwa bestehenden Privatbahnen sowie den Eisenbahnen andrer Staaten gegenüber ausüben dürfen und zur wesentlichen Erleichterung ihrer Kommunallasten ausüben.

Nach unsrer Ansicht ist es Sache des Königreichs Preußen, wenn anders ihm das Gedeihen auch der außerpreußischen Staaten und Gemeinden im Deutschen Reich am Herzen liegt — und das müßte im wohlverstandnen eignen politischen Interesse von Rechts wegen der Fall sein —, hier aus freier Entschließung Wandel zu schaffen, insbesondere den Gemeinden in den andern deutschen Staaten dasselbe Recht auf Besteuerung des Eisenbahnfiskus zu geben, das die preußischen Gemeinden haben.

Übrigens spürt man nicht nur in den thüringischen Staaten die nachgewiesene Beschränkung in der Besteuerung der juristischen Person des preußischen Eisenbahnfiskus empfindlich; das ist in andern deutschen Staaten ebenso der Fall, wie der am 7. März d. J. einstimmig gefaßte Beschluß des lippischen Landtags in Detmold beweist; er fordert den Staatsminister auf, Verhandlungen mit Preußen zu führen, daß Lippe an den Überschüssen der in diesem Lande liegenden preußischen Eisenbahnen teilnehme. Dieses Verlangen ist sicher in dem Umstande wohl begründet, daß in Lippe wie in Thüringen keine Staatssteuern und Kommunalsteuern von dem preußischen Eisenbahnfiskus erhoben werden dürfen.

Diesem Antrage im lippischen Landtage läuft parallel eine in der Reichs=

tagsitzung vom 28. März d. J. — der Reichsschatzsekretär hatte die Notlage der Einzelstaaten besonders stark betont — gegebne Anregung, für das Reich eine Besteuerung der Reinerträge der Eisenbahnen in Aussicht zu nehmen, wobei bemerkt wurde: wenn Preußen dabei am meisten zahlen müsse, so sei es doch auch der mächtigste und stärkste der Einzelstaaten, und hinzugefügt wurde: Noblesse oblige!

In drastischer Weise bemerkte zu dieser Anregung ein anderer Abgeordneter: „Aber eher können Sie Gelder aus der vierten Dimension holen als aus dem Säckel des preußischen Eisenbahnfiskus.“

Jedenfalls geht auch aus dieser Verhandlung deutlich hervor, daß das Verhältnis des preußischen Eisenbahnfiskus zu den Einzelstaaten und ihren Gemeinden nicht so ist, wie es billigerweise sein sollte.

Die Eisenbahnstrecken, die von dem preußischen Staatsbahnnetz in den kleinern deutschen Staaten liegen, sind verhältnismäßig sehr bedeutend; sie betragen nach dem an den preußischen Landtag über die Eisenbahnverwaltung im Rechnungsjahre 1903 am 5. Januar 1905 (S. 4) erstatteten Berichte in:

Mecklenburg-Schwerin	156,77	Kilometer
Sachsen-Weimar	275,48	"
Mecklenburg-Strelitz	76,32	"
Oldenburg	121,47	"
Braunschweig	440,75	"
Sachsen-Meiningen	266,31	"
Sachsen-Altenburg	60,71	"
Sachsen-Koburg-Gotha	284,88	"
Anhalt	268,91	"
Schwarzburg-Sondershausen	75,35	"
Schwarzburg-Rudolstadt	106,10	"
Waldeck	39,31	"
Reuß ä. L.	8,02	"
Reuß j. L.	47,62	"
Schaumburg-Lippe	24,32	"
Lippe-Deimold	93,83	"
Lübeck	3,77	"
Bremen	38,63	"
Hamburg	35,45	"

Ohne Frage würde die volle Besteuerung der Reinerträge dieser Eisenbahnstrecken, also des Reineinkommens des preußischen Eisenbahnfiskus aus diesen deutschen Bundesstaaten, durch diese Bundesstaaten selbst und durch ihre Gemeinden und andre Kommunalverbände eine für sie ganz bedeutende Summe ausmachen. Das Ergebnis wäre aber auf der einen Seite eine nicht unwesentliche Linderung der Finanznot der deutschen Kleinstaaten und ihrer Gemeinden, auf der andern Seite freilich eine entsprechende Schmälerung des Überschusses der preußischen Staatseisenbahnverwaltung. Diese sollte einmal für ein Jahr berechnen, welche Summe für die Staaten und ihre Gemeinden (außerdem kämen noch Bayern mit nur 10, Sachsen mit 135,06, Hessen-Darmstadt mit 128,83 Kilometern in Betracht, dieses jedoch nur, wenn nicht der Vertrag über die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft die Frage schon

geregelt hat) nötig ist; sie wird gewiß nicht unbedeutend sein, aber ebensowenig als unerschwinglich erachtet werden können, und noch weniger, wenn schließlich politische Rücksichten, wie wir meinen, die königlich preußische Staatsregierung dazu bestimmen müßten, den andern Staaten freiwillig verhältnismäßig dasselbe zu gewähren, was der preußische Staat in dem Überschusse der Staatsseisenbahnen erhält, und den außerpreußischen Gemeinden dasselbe zu gewähren, was die preußischen Gemeinden immer erhalten haben, deren gesetzlich anerkanntes Recht es war und ist, den Eisenbahnfiskus von seinem Reineinkommen in jeder Gemeinde zu besteuern. Daß es sich nicht um eine unerschwingliche, d. h. für den preußischen Eisenbahnfiskus unerschwingliche Summe handelt, wird ein Blick auf die Summe ergeben, die der Eisenbahnfiskus jetzt an „Steuern, Kommunalabgaben und öffentlichen Lasten,“ wie der Ausgabetitel 12 unter 1 heißt, nach dem oben genannten Berichte Seite 97 im Jahre 1903 gezahlt hat; es waren 13371731 Mark, davon nur 168513 Mark Abgaben an „außerpreußische Staaten,“ 563611 Mark an Straßenanlagen, Straßenkanalisations-, Deichabgaben und dergleichen und 12639607 Mark Kommunal-, Einkommen- und Realsteuern.

Wenn die preußischen Gemeinden im Jahre 1903 eine solche Summe erhalten haben, so spricht doch die volle Wahrscheinlichkeit dafür, daß die außerpreußischen Gemeinden verhältnismäßig höchstens bis zu etwa zwei Millionen Mark bei gleicher Behandlung würden haben beanspruchen können, und daraus folgt dann weiter, daß sich die Summe an Staatssteuern etwa auf derselben Linie bewegen würde. Dieses Opfer ist unserer Meinung nach klein gegenüber den politischen Vorteilen, gegenüber der Zufriedenheit, die in den weitesten Kreisen der beteiligten Staaten und Gemeinden einkehren und gute Früchte zum Besten des Deutschen Reichs bringen würde!

Da der Verfasser nicht in einem Kleinstaate, sondern in Preußen wohnt, spricht er nicht pro domo; als preußischer Steuerzahler könnte er sich den jetzigen Zustand ja gefallen lassen. Es fehlt aber diesem gänzlich an „ausgleichender Gerechtigkeit.“ Und diese ist höher zu stellen.

Die Darstellung wäre unvollständig, wenn nicht schließlich noch auf eine andre Beeinträchtigung des Besteuerungsrechts der kleinern deutschen Staaten hingewiesen würde. Im Paragraphen 4 des Reichsgesetzes über die Beseitigung der Doppelbesteuerung vom 13. Mai 1870, glücklicherweise wenigstens nur für die Staatssteuern geltend, ist vorgeschrieben: „Gehalt, Pension, Wartegeld, welche deutsche Militärpersonen und Zivilbeamte sowie deren Hinterbliebne aus der Klasse eines Bundesstaats beziehen, sind nur in demjenigen Staate zu besteuern, welcher die Zahlung zu leisten hat.“

Bei Erlaß dieses Reichsgesetzes handelte es sich im großen ganzen um Einzelfälle, und das Gesetz konnte da ohne Bedenken den Standpunkt einnehmen, daß der Staat, der Gehalt usw. zahlt, auch davon die Steuer haben sollte.

Heute aber, wo Tausende preußischer Eisenbahnbeamten nach der Verstaatlichung fast aller Privatbahnen in außerpreußischen Staaten wohnen, liegt die Sache sehr, sehr anders. Sie nehmen an allen Einrichtungen dieser Staaten

gleich den übrigen Einwohnern teil, haben davon dieselben Vorteile, denselben Nutzen; aber an Staatssteuern zahlen sie nichts, dadurch wird aber indirekt wieder die Erhöhung der Staatssteuern bewirkt; denn der Staat muß seine Einrichtungen nach der Gesamtzahl seiner Einwohner treffen, kann die nicht zahlenden Einwohner nicht ausschließen. Die zahlenden Einwohner müssen also den Ausfall an Staatssteuern decken, d. i. mehr zahlen, als sonst notwendig wäre. Die ausgleichende Gerechtigkeit kommt auch hier zu kurz. Die preußische Steuerklasse wird auf Kosten der Steuerzahler in den andern deutschen Staaten bereichert!

Göttingen

H. Brüning



Edelegoisten



anke erklärt die Kraft und die Gesundheit des europäischen Lebens einmal daraus, daß in Europa niemals eine einzelne Idee die ungestörte Alleinherrschaft behauptet. Sobald eine mächtig wird, tritt ihr eine andre feindlich gegenüber, und das Ringen der Vertreter der beiden Gegnerinnen um den Sieg schützt vor dem Einschlafen und vor Verkümmern. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts hat unter andern die sozialistische Strömung einen Persönlichkeitskultus geweckt, dessen auffälligste Blüten bei den Nietzscheanern und Ibseniten bewiesen, daß die berechtigte Opposition schon ebenso wie die Gegenströmung ins Krankhafte ausgeartet war. Selbstverständlich mußte zugleich statt des Altruismus, wie die Sozialwissenschaft die christliche Nächstenliebe umzutaufen beliebte, der Egoismus das Feldgeschrei werden, das jedoch seines unmusikalischen Klanges wegen mehr in den Herzen als auf der Straße und in Volksversammlungen angestimmt wurde. Ein neuer Versuch, den alten Epikur in zeitgemäßer Form wieder zu beleben, zeichnet sich durch Gründlichkeit, Verständigkeit und Originalität aus: Die Tugend des Genusses von Allostis (Sena, Hermann Costenoble, 1904).

Die philosophische Grundlage schafft sich der Verfasser durch eine Beurteilung der Philosophie in Bausch und Bogen. Daß aus unorganischen Stoffen Organismen werden, daß Organismen anfangen zu empfinden und zu denken, ist nicht wunderbarer, als daß Wasserstoff und Sauerstoff zusammen Wasser bilden. Das allumfassende große Wunder besteht darin, daß es überhaupt Daseinsformen gibt, die Eigenschaften und Kräfte haben, die ihren Bestandteilen nicht innewohnen. Dieses Wunder kann kein Mensch erklären, und darum ist es eine Torheit, sich darüber den Kopf zu zerbrechen. Wir sollen demnach nicht fragen: Wie sind diese Erscheinungen geworden, sondern nur: Wie sind sie beschaffen? Auf die Erklärung des Unerkennbaren verzichten und sich auf die Erforschung dessen beschränken, was wir zu erkennen vermögen, das ist die wahre Weisheit. Was jenseits der Erfahrungsmöglichkeit liegt, mag man ruhig Gott nennen, nur soll man nicht vergessen, daß dieser Gott

Grenzboten III 1905

59