



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der Streit um die Schifffahrtsabgaben

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

ästhetischer Hinsicht sind sie übrigens bei der Sprache nicht verwöhnt, denn im Vergleich zu Englisch ist Esperanto nicht nur eine schöne, sondern auch stilreine Sprache.

Ein anderer Grund, der ebenso in einer Eigentümlichkeit der Engländer wie Esperantos liegt, ist der, daß selbst sie, die so schwer und ungern fremde Sprachen lernen, sich Esperanto mit spielender Leichtigkeit zu eigen machen können und damit all die Freude und all die Vorteile erwerben, die mit der Kenntnis einer zweiten Sprache neben der Muttersprache verbunden sind.

Der Deutsche, der mit dem deutschen Kellner in Paris französisch, in London englisch spricht, prunkt gern mit seinen reicheren Kenntnissen, auch wenn sie noch so stümperhaft sind. Er liebt es, etwas zeigen zu können, was nicht jeder hat; gewiß ein lobenswerter Zug, wenn er sich nur nicht auf Überflüssiges, zum Nachteil des Notwendigeren, erstreckt. Esperanto, das jeder lernen kann, und das schließlich die Kenntnis jeder anderen fremden Sprache für den internationalen Verkehr entbehrlich macht, ist deshalb nichts für ihn. Er übersieht dabei, daß es ihm unbenommen bleibt, neben Esperanto so viele fremde Sprachen zu lernen, als er Lust hat, denn wenn Esperanto auch eine vorzügliche Hilfsprache ist, so behalten doch die natürlichen Sprachen ihre intimen Reize. Esperanto ist in erster Reihe ein Verkehrsmittel, und vielleicht denkt man daran, daß der Besitz des schnellsten und schönsten Automobils niemand verhindert, die Schönheiten der Natur in ruhigem Spaziergange zu genießen. Und doppelt gepriesen sei das schnelle Gefährt, wenn es uns rascher als die Fußwanderung aus weiter Öde herausbringt, daß wir mehr Zeit und Ruhe haben, uns der erfrischenden und belebenden Natur hinzugeben.



Der Streit um die Schiffsabgaben



In dem nun seit fünf Jahren tobenden Kampfe um die Abgaben auf natürlichen Wasserstraßen sind die Parteien im vergangenen Jahre zum ersten Male an die breite Öffentlichkeit getreten. Seitdem Preußen in dieser wichtigen wirtschaftlichen Angelegenheit seinen Standpunkt dahin präzisiert hatte, daß Schiffsabgaben zu erheben seien, also seit dem 1. Dezember 1904, hat es auch versucht, die übrigen Bundesstaaten durch vertraulich-heimliche Verhandlungen für die gleiche Stellungnahme zu gewinnen. Der Umschwung in der preußischen Wasserstraßenpolitik kam um so überraschender, als Graf Bülow noch am 10. Dezember 1903 im Reichstag erklärt hatte, daß Artikel 54 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 in seiner ganzen Entstehungsgeschichte nach das Recht der Einzelstaaten, auf den

deutschen Strömen lediglich für die Befahrung derselben irgendwelche Abgaben zu erheben, beseitigen sollte. Jede Ausnahme von diesem reichsgesetzlichen Grundsatz würde hiernach der Genehmigung durch ein besonderes Gesetz bedürfen, und zwar eines Reichsgesetzes, das im Bundesrat unter Wahrung der Vorschriften des Artikels 78 der Reichsverfassung zu beschließen ist. Nach diesem Artikel 78 gelten Verfassungsänderungen als abgelehnt, wenn sie im Bundesrate vierzehn Stimmen gegen sich haben. Unter Wiederholung der Bülow'schen Erklärung betonte der Eisenbahnminister v. Budde am 9. Februar des folgenden Jahres im Abgeordnetenhaus, daß ein „Aufgeben dieses Grundgedankens bei den gesetzgebenden Faktoren des Reichs anzuregen, im Schoße der königlichen Staatsregierung niemals erwogen worden“ sei. Aber schon am 1. Dezember 1904 erklärte derselbe Minister im Namen des gesamten Staatsministeriums, daß die Regierung bereit sei, die geeigneten Schritte zu tun, um die hinsichtlich der Abgabenerhebung bestehenden Ungleichheiten zwischen den Kanälen und kanalisiertem Flüssen einerseits und den natürlichen Wasserstraßen andererseits zu beseitigen und die dieser Maßregel etwa entgegenstehenden Schwierigkeiten des öffentlichen Rechts aus dem Wege zu räumen. Die Aufklärung dieses plötzlichen Umschwungs Preußens in der Frage der Schiffsabgaben brachte dann das Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905, das die Eröffnung der bewilligten Kanalstrecken von der Einführung von Schiffsabgaben abhängig macht (§ 19). Damals galt es unter allen Umständen die bereits einige Jahre vorher verfahrenen Kanalvorlage durchzubringen, und die preußische Regierung fand sich zu Zugeständnissen bereit, deren Tragweite von den hohen Kampfeswogen um jenes Gesetz vorerst überdeckt wurden.

Diese veränderte politische Lage zwang die preußische Regierung, die in Frage kommenden Bestimmungen der Reichsverfassung, also den Artikel 54 Absatz 4, entweder dahin zu interpretieren, daß sie entgegen der früheren Bülow'schen Erklärung doch Abgaben auf natürlichen Wasserstraßen zulasse, oder sie abzuändern und durch andere zu ersetzen. Zuerst wählte man den ersteren Weg als den gangbarsten. Denn eine Verfassungsänderung würde die erste seit Bestehen des Reichs gewesen sein. Vor allem mußte Preußen den Schein der Offensive streng wahren, und es war doch äußerst unsicher, ob die Verfassung dem Ansturm eifrigster Propaganda nicht widerstand. So entstand denn das Buch von M. Peters, Schiffsabgaben. Erster Teil: Die Rechtslage 1900, eines vortragenden Rates im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. An der Arbeit ist vor allem der Stoffreichtum bemerkenswert. Der Verfasser arbeitet mit großem Material, zum Teil auch solchem, das nicht jedermann zugänglich ist. Beim eifrigen Aufbau seiner Lehren versäumt er auch das kleinste Steinchen nicht aufzuheben und einzufügen, wenn es nur irgendwie so aussehen kann, als wäre es tragfähig. Auf diese Weise zwingt er den Leser, das ganze Rechtsgebiet in allen Einzelheiten mit ihm durchzudenken. Das größte Gewicht für seine Beweisführung legt Peters auf ein Netz von „Identitäten“, welches er über die

ganze Materie ausbreitet. Er stellt zunächst auf, daß zwischen gewissen Verhältnissen eine rechtliche Identität bestehe, beweist dann, daß bei dem einen von ihnen die von ihm gewünschten Schiffsabgaben zulässig sind; dann ist vermöge der angenommenen Identität der Beweis zugleich für die anderen Verhältnisse erbracht. In diesem Sinne sucht er vor allem zwei solche notwendige Identitäten rechtlicher Ordnung zur Geltung zu bringen: die der Wasserstraßen einerseits, der Häfen andererseits, und die der Binnenschifffahrt einerseits und der Seeschifffahrt andererseits. Sie laufen füglich in eins zusammen. (Näheres siehe D. Mayer, Schiffsabgaben, Tübingen 1907.) Diese rechtliche Auslegung der Reichsverfassung durch Peters kam für die meisten um so überraschender, als man bis dahin in der staatsrechtlichen Literatur an die Möglichkeit einer Anzweiflung überhaupt nicht gedacht hatte. Noch die 1910 erschienene Auflage von Labands Staatsrecht berichtet einfach die Tatsachen, ohne ein Wort der Begründung oder Abwehr, woran es ein so streitbarer Gelehrter gewiß nicht hätte fehlen lassen, wenn im Ernste etwas zu sagen war. Die Peterssche Abhandlung fand deshalb bei allen Staatsrechtslehrern, namentlich bei D. Mayer in Leipzig und P. Laband in Straßburg, auch die feindlichste Aufnahme.

Für Preußen bedeutet diese gegnerische Haltung aber die Notwendigkeit, den einmal betretenen Weg zur Wiedereinführung von Abgaben auf natürlichen Wasserstraßen zu verlassen. Die preußische Regierung unterbreitete deshalb dem Bundesrat den im Reichsanzeiger vom 13. März 1909 veröffentlichten Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erhebung von Schiffsabgaben, der alle Zweifel, ob Abgaben auf natürliche Wasserstraßen zulässig sind, durch Verfassungsänderung beseitigen und eine verfassungsmäßig unanfechtbare Grundlage für ein weiteres Vorgehen schaffen will. Der die neue Fassung des Artikels 54 der Reichsverfassung enthaltende Artikel I der Vorlage bezweckt die Ausräumung sämtlicher Streitfragen, welche an den bisherigen Wortlaut sich geknüpft haben, und die Ausfüllung aller Lücken, die in der alten Fassung sich „darzubieten scheinen“. Die Häfen sind in der neuen Fassung als See- und als Binnenhäfen an natürlichen Wasserstraßen behandelt und gehören zu den dort genannten „besonderen Anstalten“. Die Artikel II bis V des Entwurfs enthalten nicht Verfassungs-, sondern gewöhnliches Reichsrecht. Jeder Strom und jedes Stromnetz soll als Einheit aufgefaßt werden und die einzelnen Bundesstaaten sich über die Höhe der Tarife verständigen. Dieses Ziel soll durch genossenschaftliche Zusammenfassung der Verkehrs- und Strombauinteressen zu sogenannten Zweckverbänden erreicht werden. Die Bedeutung dieser Zweckverbände soll nicht nur in der finanziellen Verfestigung der Schiffsinteressen für die einzelnen Wasserstraßen liegen, sondern vor allem auch in der territorialen Ausgleichung und Verallgemeinerung aller gemeinsamen Interessen. Die Begründung über Wesen und Ziele der Zweckverbände in der preußischen Gesetzesvorlage schien anderen Bundesstaaten jedoch nicht als durchschlagend genug, so daß man von Preußen eine weitere Erklärung verlangte, die es dann am 29. November

vorigen Jahres gegeben hat. Diese neue Veröffentlichung rief die Regierungen Badens und Sachsens auf den Plan, welche in einer gemeinsamen Denkschrift unterm 8. Dezember 1909 ihre alte Gegnerschaft gegen die Schiffsabgaben betonten, und zwar in einer so überzeugenden Weise, daß große Reihen der Abgabefreunde stark ins Wanken geraten sind, so daß sich die Aussichten Preußens auf Annahme seines Gesetzentwurfs wesentlich verschlechtert haben. Denn neben Sachsen und Baden hat auch Hessen amtlich erklärt, daß es der Abänderung der Reichsverfassung in obigen Sinne nicht zustimmen könne, wodurch die Zahl der abgabenfeindlichen Stimmen im Bundesrat bereits auf zehn angewachsen ist. Dazu kommen noch vier Stimmen der engeren thüringischen Staaten, vielleicht auch noch Hamburg, so daß die nach Artikel 78 erforderliche Mehrheit zu einer Änderung der Reichsverfassung nicht vorhanden ist. Aller Voraussicht nach wird Preußen also auch auf diesem Wege nicht zum Ziele kommen, auf das es sich festgelegt hat.

Für die Stellungnahme der abgabenfeindlichen Staaten sind jedoch nicht in erster Linie staatsrechtliche Gesichtspunkte ausschlaggebend gewesen, sondern rein wirtschaftliche. Es ist, wie wir noch weiter unten dargetun wollen, nicht ein blinder Zufall, daß gerade die an den Oberläufen der einzelnen Flußsysteme liegenden Staaten sich der preußischen Wasserstraßenpolitik entgegensetzen. Die Erhebung der Abgaben nach der Länge des zurückgelegten Weges hat für die Umschlagsplätze an den Oberläufen ganz besondere Nachteile. Denn es ist nicht gleichgültig, ob der der Abgabepflicht unterworfenen Transport von Rotterdam in Duisburg oder Mannheim endet oder ob der in Hamburg begonnene Magdeburg oder Dresden als Ziel hat. Rechnet man doch schon auf Grund der heutigen Verkehrsmengen, daß der Straßburger Hafen bei einem Umschlag von 800 000 Tonnen 200 000 Mark Schiffsabgaben zu zahlen haben würde, während auf Düsseldorf bei 1 200 000 Tonnen nur 40 000 Mark entfielen. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, werden die Abgaben für die Industrien der Unterläufe, deren Bezug und Versand man auf den kurzen Flußstrecken noch nicht empfindet, vielleicht als Vorteil erscheinen, den sie sich aber auf Kosten der Oberläufe zueignen. So erklärt es sich beispielsweise, daß die Handelskammern am Niederrhein und die von Hamburg sich offen als Abgabefreunde bekannt haben, nachdem die ersteren noch kurz vorher eine grundsätzliche Abneigung gegen Schiffsabgaben beteuert hatten. Um Bayern zu gewinnen, das nach einer Rede des Prinzen Ludwig grundsätzlich ein Abgabengegner ist, hat Preußen die Schiffbarmachung der bayerischen Mainstrecke mit Hilfe der Abgaben versprochen. Aber uns will es scheinen, als ob die Finanzierung dieses auf 13,4 Mill. Mark veranschlagten Projektes auch auf eine andere Weise möglich gewesen wäre. Die Oberrheinregulierung bis Straßburg, deren Kosten nur wenig höher sind als die der Mainkanalisierung, ist nicht nur bereits finanziert, sondern zum Teil schon durchgeführt. Württemberg hat trotz aller Gegenströmungen der Handels- und Verkehrskreise ebenfalls seine Zustimmung zur Einführung der Abgaben

gegeben, um dadurch den Bau des Neckarkanals von der badischen Landesgrenze bis Heilbronn zu erlangen, der auf 22 Millionen Mark veranschlagt ist. Es behauptet, ohne Zuhilfenahme von Schiffsabgaben die Verzinsung und Tilgung dieser Summe, welche einen Jahresaufwand von rund 2 Mill. Mark erfordern, nicht gewährleisten zu können. Auch rechnet es damit, daß die Schiffbarmachung des Neckar für sechshundert Tonnenschiffe Heilbronn zu einem großen Umschlagsplatz für das Hinterland mache, was allerdings auf Kosten Mannheims geschehen dürfte.

Eine vollständige Unentgeltlichkeit einer Leistung des Staates, in unserem Falle also die Stromregulierungen, läßt sich selbstverständlich nur dann rechtfertigen, wenn die Gemeinnützigkeit des Dienstes sicher und klar bewiesen wird. Denn eine vollständige unentgeltliche Benutzung bedeutet in jeglichem Falle, daß die Kosten aus dem allgemeinen Steuerfonds aufgebracht werden müssen. Vollständig unentgeltlich sind bekanntermaßen die Landstraßen. Hier ist der Volkswirtschaft ein völlig freies Genußgut übergeben worden. Die Aufhebung der Weggebühren ist aber nicht schon vor dem Ausbau des Eisenbahnnetzes erfolgt, als der gesamte Handel und Verkehr sich auf ihnen bewegte und sie den denkbar höchsten Grad der Gemeinnützigkeit erlangt hatten, sondern vielmehr erst in jüngster Zeit, als sie also nicht mehr die frühere Bedeutung hatten. Damals hat aber Preußen sich wohl gehütet, diese Abgaben aufzuheben, solange sie noch etwas einbringen konnten, trotzdem Belgien und Frankreich zur Belebung des Transithandels längst diesen Schritt vollzogen hatten. Die Abgabefreunde können demnach nicht gut ihre Stellungnahme damit begründen, daß die Wasserstraßen nicht den Charakter der Gemeinnützigkeit hätten, die erforderlichen Aufwendungen also nicht dem allgemeinen Steuerfonds aufgelegt werden dürften. Allerdings führen die Wasserstraßen nicht zu allen Städten hin, zu welchen man auf Landstraßen und Eisenbahnen gelangen kann; aber es steht demgegenüber doch fest, daß an den Vorteilen der Flüsse das ganze Hinterland teilgenommen hat, und zwar in Form billigerer Frachtsätze. Denn die direkte Eisenbahnverbindung ist ja doch überall viel zu teuer, um allein auf weite Strecken der Industrie ihre geringwertigen Rohmaterialien zu liefern. Damit die Eisenbahnen ihren höchsten Nutzeffekt wirklich ausüben, ist also der Umschlag vom Fluß notwendig. Und diejenigen Eisenbahnen, die mit Bekämpfung des Umschlages vorgehen, wie es in Frankreich geschieht, schneiden sich nur selbst ins eigene Fleisch. Nach der Argumentation des früheren Eisenbahnpräsidenten Ulrich („Eisenbahntarife und Wasserstraßen“) dürfen natürliche Wasserstraßen so lange nicht als freies Genußgut der Volkswirtschaft zu Gebote stehen, als die Eisenbahnen nach erwerbswirtschaftlichen Gründen betrieben werden. Aber dieser Vergleich hinkt doch deshalb ganz gewaltig, als beim Flusse doch nur die Fahrbahn als solche dem Staate gehört, während der Eisenbahnbetrieb die Zusammengehörigkeit von Fahrbahn und Betriebsmittel notwendigerweise mit sich bringt. Auf den Kanälen wird die Sache ebenso sein, sobald der Staat das Schlepp-

monopol völlig in der Hand hat. Aber die Verstaatlichung des Betriebes auf Rhein, Elbe und Oder ist sicherlich nicht sehr einfach.

Die Schiffsabgaben sollen nach dem Gebührenprinzip erhoben werden, d. h. es darf nicht mehr gefordert werden, als zur Deckung des im Interesse der Schifffahrt gemachten Aufwandes erforderlich ist. Jegliche Gebühr soll aber eine Gegenleistung für eine klar erkennbare Leistung sein. Zu solchen klar erkennbaren Leistungen gehört z. B. die Benutzung von Kranen und anderen besonderen Veranstaltungen. Hier weiß jeder, der zahlt, auch, was er für diese Zahlung erhält; hier stehen Dienst und Gegendienst einander klar gegenüber. Aber bei den in Aussicht gestellten Schiffsabgaben ist dies durchaus nicht der Fall. Denn jeder soll zahlen, der die Wasserstraße benutzt. Dem kleinen Schiffer ist es aber nicht nur gleichgültig, ob das Fahrwasser verbessert wird oder nicht, sondern er hat sogar lebhaftes Interesse an niedrigem Wasser. Dann wird er bekanntermaßen am meisten gebraucht, wenn er zum Leichtern nötig ist, während die großen Gesellschaften ihren Kahnraum nicht ausnützen können. Trotzdem sollen die kleineren, die Partikulierschiffer, an ihrem Teil mitbezahlen. Und wie steht es bei den großen Gesellschaften? Einstweilen ist ihr vorhandener Schiffsraum zur Beforgung ihrer Bedürfnisse noch vollauf groß genug; sie haben deshalb auch kein Verlangen nach Vertiefung der Wasserrinne. Und wenn aus den Gebühren die Seitenströme und Oberläufe reguliert werden sollen, dann hat das zur Folge, daß alle diejenigen, welche die Abgaben zahlen, sich selber damit unmittelbar schädigen. Denn Mannheim hätte, wenn man seinen bisherigen Verkehr der Berechnung zugrunde legt, allein 58 Prozent der gesamten Rheinschiffsabgaben zu tragen, und es ist selbstverständlich und auch nirgendwo bestritten worden, daß Mannheim nur Nachteile von jenen Verbesserungen haben wird, die anderen zugute kommen. Die Erhebung der Abgaben nach dem Gebührenprinzip muß deshalb von vornherein für die Volkswirtschaft abgelehnt werden.

Die Abgaben sind auch wegen der Bemessung ihrer Höhe und der Verteilung abzulehnen. Die Bemessung der Gebühr soll sich nach dem Werte der Ladung richten, für die fünf verschiedene Stufen vorgesehen sind, und zwar von 0,1 Pfennig bis hinab zu 0,02 Pfennig für den Tonnenkilometer. Das ist zwar ein Maßstab, der allen Wertzöllen und Wertfrachttarifen zugrunde gelegt wird, ein Maßstab, der auch des öftern das Richtige treffen mag, der aber im Prinzip deshalb ganz und gar falsch ist, weil in Wirklichkeit der Gewinn gar nicht von dem Werte der Waren abhängt, die man verkauft oder verfrachtet, sondern nur von der Wertsteigerung, die sie durch den Umsatz oder den Transport bekommen könnten, die an sich aber auch ausbleiben kann. Die schematische Wertklassifikation hat bisher noch in allen Eisenbahntarifen versagt, weil oft die wertvollen Güter die starke Belastung gar nicht vertragen können. Aus diesem Grunde ist die Notwendigkeit der Ausnahme und Exporttarife immer dringender geworden, wodurch das Tariffschema aber zu einem bloßen Scheinbilde herabgesunken ist. Eine

derartige Gebührenberechnung wird die Kleinschiffer am härtesten treffen. Die Kosten, mit denen sie arbeiten, sind naturgemäß für ihren kleinen Laderaum immer größer als die der Großschiffahrt. Ihre Fahrten sind auch viel unregelmäßiger, die Verwendung ihres Rahmraumes ist nicht so sicher und gleichmäßig und schon deshalb gestaltet sich eine Rohertragsabgabe für sie vor allem verhängnisvoll. Unter solchen Umständen geht für sie von ihrem Reinertrage viel mehr ab, als es beim Reinertrag der Großschiffahrt der Fall ist. Aber auch diese ist in wenig besserer Lage, wie ein einziger Blick auf die Dividendenergebnisse der einzelnen Gesellschaften zeigt. Wenn bei alten Gesellschaften die Ergebnisse etwas besser sind als bei den jungen, so findet dies darin eine Erklärung, daß jene zum größten Teil mit amortisiertem Kapital arbeiten. Das wirklich vorhandene verbundene Kapital ist bei ihnen ja ein ganz anderes als das Aktienkapital, nach welchem die Dividenden berechnet werden. Es wäre aber ein Trugschluß, sie für leistungsfähiger zu halten, weil sie ihre Schiffe größtenteils abgeschrieben haben. Wenn wir aber selbst aus dem Reinertrage noch einen scheinbar günstigen Schluß auf den Stand der großen Gesellschaften ziehen wollten, so hat die Handelskammer Mannheim eine sorgfältige Berechnung aufgestellt, welche ergibt, daß selbst bei einer der günstiger arbeitenden Gesellschaften 66 Prozent ihres Reingewinns durch die Schiffsabgaben in der vorgesehenen Höhe absorbiert werden würden. Bei den anderen ist es noch mehr; denn die Großschiffahrt arbeitet mit geringem Nutzen, was für die Volkswirtschaft fraglos von Nutzen ist. Aber es geht nicht an, diesen kleinen Reingewinn noch durch Schiffsabgaben zu verringern. Es müßte dann entweder die Schifffahrt und damit auch ihre volkswirtschaftliche Wirksamkeit eingeschränkt werden, oder es muß eine Verteuerung eintreten — wohlgemerkt, wo sie eintreten kann. Unter keinen Umständen darf eine Verteuerung der Lebensmittelpreise durch die Abgaben kommen. Wenn der Getreidehandel die Abgaben auf die Mühlen abwälzen wird, so muß man damit rechnen, daß diese nicht Träger der Abgaben sein können, da etwa 30 Prozent des Reingewinns von ihnen aufgezehrt werden würden. Der Konsum müßte alle die Abgaben auf sich nehmen, die dann aber nicht nur keinen Gebührencharakter mehr hätten, sondern sogar als indirekte Steuern wirkten. Denn es ist nicht gleichgültig, ob sich die Fracht für die Tonne Getreide von Rotterdam nach Basel, als Umschlagsplatz für das südliche Baden, um 0,83 Mark, nach Mannheim um 0,57 Mark und nach Konstanz sogar um 1 Mark teurer stellt als ohne Abgaben. Durch die Bestimmung, daß der Durchgangsverkehr frei bleiben soll, wird sogar erreicht, daß der ausländische Schiffer für die Vorteile, die ihm wie seinen deutschen Kollegen unsere Ströme gewähren, erheblich weniger zahlt als dieser.

Wir haben in unseren Ausführungen nur die allgemeinen Gesichtspunkte streifen können, die durch die Frage der Schiffsabgaben aufgerollt worden sind. Aber diese werden ausgereicht haben, um die Bedeutung der ganzen Angelegenheit zu erfassen. Wenn der Bundesrat die Änderung der Reichs-

verfassung, also die preußische Gesetzesvorlage annehmen sollte, ist ihr im Reichstage bei der heutigen Stellung der Parteien unter allen Umständen die Mehrheit gesichert. Die Einführung von Abgaben auf unseren natürlichen Wasserstraßen würde dann ein weiteres Stück einer Politik sein, die allein nach fiskalischen Gesichtspunkten gestaltet wird. Erst die Schiffsabgaben, dann Verteuerungen und Erschwernisse im Fernsprechwesen, dann vielleicht eine Erhöhung, sicherlich aber keine Ermäßigung der Eisenbahntarife. Und das alles im alleinigen Interesse der gesamten Volkswirtschaft und zum „Schutze der nationalen Arbeit“!



Tod des Raimondo Orsini, Silla Savelli und Ottavio Rusticucci im Kampf mit den Sbirren unter Gregor XIII. (1583).

Aus einer altitalienischen Handschrift übersetzt von Friedrich v. Oppeln-Bronikowski.

Henri Beyle, der sich nach Winkelmanns deutscher Vaterstadt Stendhal nannte und jetzt, siebenzig Jahre nach seinem Tode, einen späten Ruhm erlebt, den die Zeitgenossen ihm verweigerten, den er selbst jedoch voraussah, hatte in den langen Jahren seines italienischen Aufenthalts dreizehn Foliobände anonymer Chroniken der Renaissancezeit gesammelt und diese als Unterlage für seine „Chroniques Italiennes“ (deutsch als „Renaissancenovellen“, Band IV der deutschen Gesamtausgabe von Stendhals Werken, Eugen Diederichs Verlag in Jena) benutzt. Auch in seinen berühmten Roman „Die Kartause von Parma“ (Band VI u. VII der deutschen Ausgabe) hat er eine dieser Chroniken verwoben, ja aus einer anderen die ganze Fabel dieses Romans herausgesponnen. Sein plötzlicher Tod im Jahre 1842 vereitelte die Fortführung dieses Unternehmens, gerade an dem Tage, als ihm die Revue des Deux Mondes eine größere Summe für neue Renaissancenovellen vorgeschossen hatte. Die dreizehn Foliobände gingen 1851 in den Besitz der Pariser Nationalbibliothek über, sind aber von der französischen Stendhalforschung bis heute noch nicht zum Quellenstudium der „Chroniques Italiennes“ herangezogen worden. Friedrich von Oppeln-Bronikowski, der Herausgeber der deutschen Stendhalausgabe, hat diese Arbeit übernommen und wird anlässlich der in Vorbereitung befindlichen 2. Auflage der „Renaissancenovellen“ nicht nur diese Quellenanalyse vornehmen, sondern auch eine Reihe anziehender Varianten aus den alten Chroniken schöpfen. Die nachfolgende Chronik gehört in den Dunstkreis der Novelle „Vittoria Accoramboni“. Sie schildert ungemein anschaulich die heillosen Rechtszustände im Rom des ausgehenden Cinquecento und erscheint hier zum ersten Male im Druck.

D. Schriftlfg.

Folgende seltsame und verhängnisvolle Tragödie ist des Mitleids und der Tränen wert. Es ging das Gerücht, daß ein großer Bandit (Verbannter) nachts durch die Straßen Roms streifte und fette Racketaten verübte. Zahl-