

Deutsche Gewerbezeitung



Erscheinen:
Wöchentlich 2 Nummern,
mit vielen Holz-
schnitten und Figuren-
tafeln.
Preis:
5/4 Thaler oder
9 Gulden 30 Kr. Rhein.
jährlich.
Bestellungen auf das
Blatt sind in allen Buch-
handlungen und Postämtern
des In- und Auslandes zu
machen.

Beiträge:
an F. G. Wied,
und
Anferat:
(zu 1 Mar. die dreifache
Seite nett)
sind an die Buchhandlung
von Robert Wagner
in Leipzig zu richten.
Angemessene Bei-
träge für das Blatt
werden honorirt.

Sächsisches Gewerbeblatt.

Verantwortlicher Redakteur: **Friedrich Georg Wied.**

Inhalt: Die technische Bildungsanstalt in Dresden und ihre Bedeutung für die Zivilbaukunst, insbesondere für den Straßenbau. — Briefliche Mittheilungen und Auszüge aus Zeitungen. Ueber Schuppelle. Von J. Gsch. — Allgemeiner Anzeiger.

Die technische Bildungsanstalt in Dresden und ihre Bedeutung für die Zivilbaukunst, insbesondere für den Straßenbau.

Auf diese Bedeutung, welche wir in vollstem Maße anerkennen, aufmerksam zu machen, ist der ins Auge springende Zweck eines kleinen Schriftchens vom Ingenieur H. D. Werbach unter dem Titel: „Das Straßenbau-Mandat vom 28. April 1781 und seine geschichtliche Bedeutung für Sachsen“ (Dresden, Meinhold und Söhne). Der Verfasser spricht über den Werth des Mandats zu seiner Zeit, beansprucht aber der vorgeschrittenen Wissenschaft entsprechenden Fortschritt. — Offen liegend wenn er es auch nicht ausspricht, billigt er es nicht, daß der Straßenbau Sachsens größtentheils in rein empirische Hände gelegt ist, obwohl er sich hütet — welche Form anerkennbar weich ist — im Entferntesten auf Persönlichkeiten einzugehen. Der gegenwärtige Zustand findet nach unserer Ansicht seinen historischen Grund in der Unterordnung des Straßenbauwesens unter das Ministerium der Finanzen, während es eigentlich in das Ressort des Ministerium des Innern gehört und in diesem unmittelbar einer „technischen Oberbaudirection“ deren Notwendigkeit in Sachsen von Lange zu Lange mehr ins Licht tritt, untergeben werden muß. — Der Finanz Gesichtspunkt ist zu lange beim Straßenbau maßgebend gewesen zu großem Schaden des Gemeinwohles. Es ließen sich zur Umkehr dessen viele Beispiele anführen, welche wir aber hier als nicht unmittelbar zur Sache gehörig hinweggehen. — Gegenwärtig muß nun neben Würdigung der Anforderungen an der Straßenbau der Staatskasse aufsteigt, auch der technische Standpunkt höher gestellt und zumal das volkswirtschaftliche Interesse vorzugsweise berücksichtigte werden, womit inzwischen nicht gesagt sein soll, daß dies selbst ganz verfehlt, nein, nur ausgedrückt werden soll, daß der Finanz Gesichtspunkt ein untergeordneter sein muß bei Entscheidung von Straßenbaufragen.

Die Finanz muß nicht oben stehen, sondern die Technik und der Verkehr müssen der Beurtheilung mehr gelten als das fiskalische + und —.

Um die Worte Herrn Werbach's zu würdigen und damit der geehrte Leser seine Entscheidung über das fass, was vorliegt, bedarf es nicht der Kenntniß des angezogenen Straßenbau-Mandats über dessen Wort-Inhalt uns auch Hr. Werbach im Dunkeln läßt. Es genügt sich auf den Standpunkt zu stellen, den ein Mann, — der die Wissenschaft hoch achtet als dem Gesamttausdruck aller

wahren und tüchtigen Praxis, und der das Staatswohl vom Volkswohl abhängig macht — einnehmen muß, um sich zu überzeugen, daß der technische Bildungsanstalt in Dresden und den aus ihr hervorgehenden Techniker in Bezug auf Vortheiligung bei Staatsbauten ein größerer Einfluß als bisher eingeräumt werden muß. Bedarf es in der Organisation der Schule noch einer Aenderung so bewirke man sie, aber benutze das Gegebene rasch und recht, nach der Zeit, und in der Zeit.

Nachdem der Verfasser in einigen allgemeinen Betrachtungen über die Fortschritte der Kultur, über den Einfluß des Wohlgehabens auf denselben und insbesondere über den des angezogenen Mandats und die beigeheigen Verordnungen sich ausgesprochen, fährt er fort: — „Diese einzelnen Verordnungen dokumentiren mit befondere Schärfe den Standpunkt, von welchem aus überhaupt damals das Straßenbauwesen in den Regionen der geschicklichen Körper selbst betrachtet wurde; denn es steht ausdrücklich im Mandat geschrieben und zwar im §. 23., daß der Straßenbau eine Landes-Polizei-Anstalt sei, und ist dies überdies noch hinreichend bestätigt, durch die jedesmaligen Mitglieder einer Straßenkommission, die nicht eine Baukommission sondern eine Landes-Polizei-Kommission konstituirten. Sodann ist diese Erläuterung des Begriffs vom Straßenbau noch freier geschichtlich und gesetzlich dokumentirt, durch die Verordnung vom 6. Juli 1782, in welcher ausdrücklich gesagt ist, daß Polizeireute und andere Zoll- und Postoffizianten (heutzutage gehören hierzu noch die Gend'armes) angehalten sein sollen, über den Zustand der Straßen, hier in Bezug auf die der Oberlauf, zu berichten. Die unter dem Anhange des Mandats mit „Anweisung“ bezeichneten Bauvorschriften geben zur Genüge zu erkennen, wie wenig Gewicht auf eine genaue Aufnahme der Gegend, auf eine verständliche Anschaulichmachung eines Straßenzuges durch Zeichnungen damals gelegt werden konnte, da einestheils die Vorkenntnisse, die solche Arbeiten des heutigen Tages im Bereiche der praktischen Geometrie, der Arithmetik und Trigonometrie, des Zeichnens und der Projektionslehre u. s. erfordern, in keinen der damaligen Schulen gelehrt, daher bei Straßenbedienten überhaupt, als zum Straßenbau nicht erforderlich, nicht vorausgesetzt wurden, oder auch, weil man überhaupt sich aus Mangel an tüchtigen Schulen den Werth dieser Wissenschaften nicht vorzegenwärtigen konnte. War

dies bei den Straßenedienten der Fall, so war dies bei den Straßenkommissionen nicht weniger, da diese die ganz Angelegenheit als eine politische betrachteten. In gleicher Weise beziehen sich jene Anweisungen auf die Mangelhaftigkeit der Begriffe eines Erdkörpers und seiner Form, auf die Mangelhaftigkeit der Ansichten von einer ökonomischen Massenvertheilung nach vorzeitiger, auf Zeichnung und nicht bloße Abschätzung beruhender Berechnung, in gleichen auf den Mangel einer auf Erfahrungen gestützten Angabe, die geriethesten dem Verkehr angepaßter Steigungen- und Widrigkeitsverhältnisse einer Straße betreffend, in gleichen auf das überaus und höchst sonderbar erscheinende Voraussetzen aller Unkenntnis der Sache bei den betreffenden Bedienten.

Es liegt in der Natur der Sache, daß unter solchen Umständen auch dem Straßenbau und seinen Bedienten, die Ausführung von größeren Brücken nie zur Aufgabe gemacht werden konnte, daß, wie schon das Mandat darauf hinweist, in der Regel der Bau solcher wegen Mangel an Kenntnissen bei den Straßenedienten, von denselben nicht kontrollirt werden konnte, und einem Maurer anheim fiel; oder daß solche Bauten, den damaligen Ansichten zufolge, nicht zum Straßenbau gehörig, einer andern Baubehörde übergeben wurden.

Diese hier nun angeregten aus dem Inhalte des Mandates selbst, hergeleiteten und dokumentirten Mängel jener Zeit verdrängen sich aber theils hinsichtlich der Anforderungen, die an die Straßenedienten in wissenschaftlicher Hinsicht mit der Zeit gestellt werden konnten, theils hinsichtlich der Erwartungen, die man von jenem Mandate in Bezug auf die Verbesserung der Straßen zum Theile des Verkehres zu hoffen wagte, nur langsam und spätlich, wenn gleich Verträge, insbesondere von England und Frankreich, über immer größere und wichtigere Bauunternehmungen, einzig auf die Verbesserung und Verschönerung des öffentlichen Verkehres berechnet, sich vielfältig hören ließen, die geschichtlich begründeten, bis zu welcher Höhe der menschliche Geist, bei freier Entwicklung seiner Kräfte, die Schätze der Wissenschaft und Kunst zur Wohlfahrt der Gesellschaft verwerten kann. Während dem englischen und französischen Unternehmungsgeiste die harte Straße nicht mehr genügt, während er die künstlichen Wasserstraßen hervorrief, schmächteren in Sachsen die Kaststraßen auf den gefährlichsten Gebirgsstraßen bis in die neueste Zeit; während von Frankreich der Ruhm der polytechnischen Schule in alle Theile Europas drang, während die Bogenbrücke jener Schule unter der Leitung von Gehirten, die der Wissenschaft Denkmal setzten, zu Korporationen heranwuchsen, die die Ehre der Nation und die Wohlfahrt des Landes zu begründen halfen, was geschah während *W* dem in Sachsen mit dem Straßenbau?

Gestehen wird sich jeder Zeitgenosse, daß dieser Zweig des Bauwesens seit dem Erscheinen des Mandats, hinsichtlich dessen was er geleistet, nicht viel vorwärts geschritten ist. Zwar sind die Straßen breiter, zwar sind sie härter, zwar kann man sagen, daß die Straßen im flachen Lande unter die besten gehören, aber lägen müsste man, wenn dies von den Gebirgsstraßen behauptet werden sollte, lägen müsste man, wenn man behaupten wollte, daß sich Wissenschaftlichkeit bei Straßenedienten allseitig hätte Anerkennung verschaffen können, lägen müsste man, wenn man behaupten wollte, daß der Straßenbau mit Kenntniß der nöthigen Wissenschaften gleichmäßig im ganzen Land ein konstruktiver Hinsicht geworden wäre, wenn man behaupten wollte, daß die Gebirgshäupten Sachsen zweckmäßig, dem Verkehre angepaßt, allerseits seit jener Zeit des Erscheinens jenes Mandates, projektiert und ausgeführt worden wären. Und doch wurden jene vielfachen Straßebauwerke sämmtlich in Einklang jenes Mandats und unter der Aufsicht der Straßenkommissionen gesehmigt.

Was kann an *W* diesem noch nicht gründlich gehobenen Uebelstände schuld sein, was kann die Ursache sein, daß in Sachsen vorzugsweise die innere Ausbildung dieses Zweiges des Bauwesens vor weit allen deutschen Ländern zurück, weit zurück geblieben ist? Was mag die Ursache sein, daß sich auch in diesem Zweige der Verwaltung die Wissenschaft noch nicht volle Anerkennung hat verschaffen können? — Dies sind Fragen, die sich demjenigen von selbst aufwerfen, der einen Vergleich des hier brüchigen sächsischen Aufbaues mit dem anderer Länder zieht, der, im Interesse für die

Sache, den Stein des Anstoßes bei Seite gewälzt sehen möchte; und doch, gehen die Betrachtungen tiefer in die anderweitige geschichtliche Entwicklung Sachsen ein, so finden sie, daß eben jenes Mandat von wesentlichem direkten und indirekten Einfluß auf eben betragte Zustände gewesen sein mag.

Es entstehen daher die zur spezielleren Beantwortung hier aufzustellenden Fragen:

1. bis wie weit, bis zu welchem Zeitpunkte kann obiges Mandat nur von heilvollem Einflusse, mit seinen der Zeitigt höchst mangelhaft erscheinenden speziellen Instruktionen, für den Baubienst betrachtet werden, —

2. bis zu welchem Grade kann das Festhalten an veralteten Gesetzen, und an beschränkte wissenschaftliche Begriffe dasirte Verdrängen der allgemeineren Annahme und Verbreitung eines auf die unzutragbaren Fortschritte der Wissenschaften begründeten, umzugehaltenen, fest sich entwickelnden Stillschwebens gegenüber empirisch sein, vorausgesetzt, die Stimmen im Volke, die zur Umgestaltung mahnen, gehen von Trägern jener Wissenschaft, gehen von Vertretern jener Baukunst aus, —

3. und zuletzt bis zu welchem Grade kann das Festhalten des Begriffes: der Straßenbau, als Theil des Zivilbaues, sei eine Landesbespitzungsanstalt, wie das Mandat sagt, bei der heutigen Entwicklungstufen der Wissenschaft und Kunst, ferner noch für das Land erspriechlich sein? —

Die Beantwortung dieser Fragen wird nachdem, was die neuere Geschichte Sachsen aufzuweisen hat, nicht schwer fallen; es wird jedoch nöthig sein, ehe an eine direkte Beantwortung dieser gedacht werden kann, eine Darstellung derjenigen geschichtlichen Fakta dem Auge vorzuführen, die ein Bild von dem Entwicklungsgange der wissenschaftlichen Wäsen in Sachsen, der Pflegeskulen für hiehergehörende Wissenschaft und Kunst, zu geben im Stande sind und die dazuzubem vermöchten, in wie weit diese im Lande gereichten Vortheile hinreichende Geltung und Anerkennung durch ihre Schüler gefunden haben.

Schon früher, ehe an eine Verbesserung der Straßen überhaupt gedacht wurde, ehe ein Verke in den bliesigen Landen bestand, der durch seine Ansehendungen einem solchen Mangel gründliche Abhilfe versprach, hegte Sachsen in der Bergakademie zu Freiberg einen Schatz, wie ihn nicht so leicht ein Land aufweisen konnte, noch aufweisen kann. Zur Preanbildung von Ingenieuren für den Bergbau, für das Hütenwesen bestimmt, war diese Schule mit Bezug auf Sachsen eben berechtigt, nur jene Klasse von Bauleuten und Chemikern zu bilden, die der sächsische Bergbau vorerst erforderte und bevorzugt vor allen, wie überhaupt das sächsische Bergwesen es stets gewollt, ist diese Berechtigung seit der Schule, sowie seit der ihrer Schüler auf Anstellung im sächsischem Bergdienste, bis auf den heutigen Tag geltend geblieben. In gleicher Weise bestand in Sachsen die Ritterakademie und Artilleriechule für Preanbildung der Ingenieure bestimmt, die im Kriegsdienste ihren Kenntnissen in Wissenschaft und Kunst Geltung verschaffen sollten und gleichwie der Wunsch dieser Schule zu einer fortsetzenden Wirkksamkeit im Kriegsdienste selbst berechtigte, war der Wunsch der Schule, eine abzuliegende Prüfung über die darin erlangten Kenntnisse, ein Erforderniß zur Erlangung jenes Rechtes auf Anspruch einer Anstellung. So findet man zur Pflanz der schönen bildenden Kunst in Dresden eine königliche Kunstakademie und später mit ihr verbunden, gleichsam als der erste Funken des dunklen Gefühls, daß der Zivilbau in seinen heute so viel bedeutenden einzelnen Zweigen auch einer Beachtung werth wurde, eine Bauakademie, bestimmt. In dem Entwicklungsgange dieser Schulen finden sich Beweise genug, daß Hürst und Wolf den Bedarf eines stetigen Fortschrittes auf dem Felde der Wissenschaft und Kunst zur Wohlfahrt des Ganzen lebhaft fühlten, daß Einzeln aus dem Volke, in diesem Gesühle zur Ehre der Wissenschaft und Kunst all ihre geistige Kraft aufopfereten, um mit Generationen den Schatz ihres Wissens zu theilen. Die Namen Werner, Wähmmer, Fischer et. sprechen dafür.

So war die Kriegperiode im Anfange des 19. Jahrhunderts innerhalb Deutschland verfloßen, der begonnene Frieden wirkte mächtig auf die Betriebsamkeit des sächsischen Volkes ein, der praktische

Sinn der Gewerbetreibenden begann, wenn auch höchst mangelhaft im Anfang die Läden mit dem auszufüllen, was aus Mangel an wissenschaftlichem und künstlerischem Talent, die Uebermacht des Auslandes ihm zu benutzen gebeh.

Es kamen die zwanziger Jahre in Sachsens Geschichte heran und mit ihnen das Gefühl eines Mangels an Schulen für die Pflege der Technik und der Gewerbe, der bisher nur höchst einseitig und unvollständig eine Artweise in der Bau- und Sonntagsschule gefunden hatte. So entstand wiederum, nach Anerkennung dieses Mangels bei den höchsten Behörden des Landes, die technische Anstalt in Dresden, deren höchstes Ziel denn, der damals sich immer mehr ausbildenden, in alle Gewerbe eingreifenden Mechanik zufolge, sobald sie, wie der damalige Organisationsplan ausdrücklich sagt, die Bau- und Kunstschule, die Ausbildung von Maschinenbauingenieuren sein sollte und war. Und doch, trotz daß im Jahre 1835 ausgesprochen wird, die Bau- und Kunstakademie sei nur zur Ausbildung von Bauingenieuren und Architekten bestimmt, sagt der im Jahre 1839 erwiderte Organisationsplan jener technischen Anstalt, daß in dieser nicht nur alle Hilfswissenschaften der Baukunst gelehrt, sondern auch spezielle Vorträge über Baumeisterhaft, Wasser- und Straßenbaukunde zu dem doppelten Zweck gehalten werden sollte, um sowohl den Unterricht an der Kunstakademie zu ergänzen, als auch die höheren Schüler der Anstalt selbst hierin auf eine ihrer künftigen Bestimmung entsprechenden Weise auszubilden.

Liegen in diesen geschichtlichen Thatfachen nicht zugleich Beweise der Anerkennung dessen, was einer Abhilfe bedürftig; liegen in diesen Entwicklungsgänge jener Schule nicht Beweise der Anerkennung dessen, was innerhalb kurzer Zeit bis zu dem Ende des vorigen Jahrzehnt im In- und Auslande so mächtig beitragen, dem ganzen innern unzertrennlichen Zusammenhang der Zivilbaukunst streng wissenschaftlich zu begründen; liegen nicht in diesen geschichtlichen Thatfachen nochmals die Beweise der Anerkennung des mächtigsten Fortschrittes einer von außen einwirkenden Kultur, der gewaltig durch Verbesserung und Vervollkommenung von allen und jeden Verkehrsmitteln, auf die geistige Thätigkeit der, Sachsen eigenen Bevölkerung einwirkte. Liegt nicht für sächsische Bewohner und für die, die Wissenschaft und Kunst zu pflegen Berufenen dieses Landes, der Beweis, daß damals die Pflanzschule für den wissenschaftlich zu bildenden Zivilbaumeister von der Regierung selbst begründet, bekräftigt, anerkannt, für notwendig befunden wurde, gleich wie früher vor Jahrhunderten es mit den Bildungsschulen für Berg- und Mülhingenieurere der Fall gewesen ist, — und, wenn alle diese Folgerungen in Wahrheit begründet sind, sollte man nicht glauben können, daß den Schülern die jene Schule brucht und einer Prüfung hätten unterworfen werden können, ein ähnliches Recht auf Anstellung beim öffentlichen und Privatvivilbau zugekannt werden dürfte, wie es bei jenen genannten Ingenieurschulen der Fall ist; sollte man glauben können, daß in Sachsen heutzutage noch nicht der Werth jener Schule ihren Schülern, daher auch nicht der Werth der dort gelehrtten Wissenschaften zur Anerkennung bei den geistgebenden Körperschaften hat gelangen können, daß es noch eine Verbindung nach Gesehsform für Anstellung beim öffentlichen und Privatvivilbau geworden ist, Schüler jener Schule gewesen zu sein? — Mag der Grund zu dieser schauerlichen Wahrheit liegen wo er will, so ist diese Wahrheit nicht hinwegzulegen; mag der Grund hierzu liegen wo er will, die Folgen dieser Wahrheit finden sich noch heutzutage in den Zweigen des öffentlichen und Privatvivilbaues innerhalb Sachsen wieder; sie finden sich für jeden Sachsen in dem Mangel an geistlichen, der Zeit angemessenen, auf die in jener Schule gelehrtten Wissenschaften und Künste basirenden, der jetzigen Kulturstufe entsprechenden, überall gleichmäßig übericommenden Bauvorschriften für den öffentlichen und privaten Vivilbau; sie finden sich wieder in der gänzlichen Abwesenheit einer geistlichen Verordnung, in Folge dessen ein öffentliche oder Privatbaubehörde für den Vivilbau, auf Grund der in jener Schule gelehrtten Wissenschaften und Künste entsprechend gewidmet würde, oder ein Recht habe, sich behufs eines gewissen Grades würdigen lassen zu können; sie finden sich wieder in der Art und Weise, wie sich der Mangel an wissenschaftlicher Bildung und Erfahrung noch heute beim Vivilbau unter dazu günstigen Umständen volle Anerkennung zu verschaffen im Stande ist; findet sich vor Allem charakteristisch für diese Zu-

stände Sachsens, wieder in der Art und Weise, wie selbst bei Herstellung der zusammengesetzten aller öffentlichen Verkehrsmittel, den Eisenbahnen, sowohl im öffentlichen als Privatinteresse der Werth jener Schule verkannt, zurückgesetzt, mißachtet wurde; sie finden sich wieder in der, der größtmöglichen Berücksichtigung aller derjenigen Verwaltungsverhöde, die auf den Vivilbau überhaupt, nur im organischen Zusammenhang heilvoll zur Wohlfahrt des Landes wirken können. — Ist der Möglichkeit vorhanden, gegen solche Thatfachen ernstlich aufzutreten zu können, nun, dann finden sich in solchen Thatfachen auch die Ursachen zu obigen Fragen, — der Vivilbau wird im Allgemeinen gleichen Fortschritt nehmen, wenn eine Abhilfe aller dieser Gebrechen begonnen und durchgeführt wird; der Vivilbau wird vor Allen sich auf der Basis der Wissenschaftlichkeit fester und fester begründen, wenn jene Schule ihre Anerkennung, ihre Rechte im Kreise der übrigen durch ihre Schüler im vollen Maße erlangt, und nicht schwer dürfen sich nun die letzten Antworten mit Bezug auf das Straßenbaumandat vom 28. April 1781 wie folgt gestalten:

Jenes Mandat wird von der Zeitperiode an als ein unheilvolles zu betrachten sein, welche nach dem bisher Gesagten in der neuesten sächsischen Verfassungsgechichte als diejenige besteht, in der ein, den Anforderungen der Kultur und den Höchsten der Wissenschaft und Kunst angemessene Verbindung von Pflegeschulen des gemauerten Vivilbaues, für heilvoll und notwendig erkannt wurde; das Festhalten an veraltete Gesehe, wie dieses Mandat, konnte nur bis zu dem Grade für das Land ersprießlich in allen seinen Anforderungen sein, als die Höhrstufe der Kultur, gehaltvoller Gesehe überhaupt nicht bedurfte; diese Art von Gesehen, Verordnungen, Einrichtungen und Bestimmungen werden aber indirect nachtheilig sein, wenn Wissenschaft und Kunst in ihrer freien Entwicklung zu einer Stufe emporsteigen sind, mit welcher solche noch fortbestehende Gesehe und Verordnungen im geistlichen Widerspruch stehen, wenn jene ihre eigene Kohheit vertragen, und nur dazu dienen, geschichtliche Dokumente abzugeben von dem, was dem Lande fehlt; veraltete und mangelhafte Gesehe für Vivilbau werden um so mehr indirect nachtheilig für das Land, wenn sie neben der Pflege der dahin gehörenden Wissenschaft und Kunst Gesehe, aus jenem Mangel entspringende Beschwerden und Klagen zu Tage fördern, die von Baubehörden selbst ausgehend, durch die Geringschätzung ihrer geistigen Güter hervorgerufen sind.

Zuletzt kann der Straßenbau an und für sich, so wie als Theil des gemauerten Vivilbaues von der Zeitperiode an aus der Klasse der Landes-Polizei-Anstalten ausgeschieden, insgemein mit den übrigen Zweigen des Vivilbaues seiner eigenen selbständigen, der freien Wissenschaft und Kunst angemessenen Entwicklung mit Zug und Recht überlassen, von der Veranschuligung Seiten der Landes-Polizei- und Zellpersonen überhoben werden, von welcher aus die Wissenschaft und Kunst, aus dem Chaos des dunkeln Verfalls ihres Daseins emporsteigen, sich derjenigen Anerkennung werth machte, daß es für notwendig gehalten wurde eine eigene Schule für ihre Pflege zur Wohlfahrt des Landes zu gründen.

Briefliche Mittheilungen und Auszüge aus Zeitungen.

Heber Schützölle. Obwohl der in einem Tageblatte gestattete Raum zu eng ist, um die umfassende Frage über Schützölle und Freihandel einigermaßen genügend zu erörtern, so möge doch die Wichtigkeit der Sache eine kurze Einigung auf die von Herrn A. Dupour für den freien Handel aufgeführten Gründe entschuldigen. Herr Dupour sagt: 1) Freiheit sei mir überall auch im Handel und Gewerbe das höchste Gut. 2) England, wie in solchen Dingen schiedliche Nation, weise uns in ihrem seit 1825 angehaltenen Uebergang zum freien Handel den richtigen Weg. 3) Der Schützölle ist ein Monopol zum Nachtheil der Konsumenten. 4) Diesen Nachtheil trägt vor allem der Ackerbauer, der mit gleichem Recht Schützölle, mit mehr Recht Unterirdung des Staates beanspruchen können.

Den ersten Satz bestimmt Herr Dupour selbst sehr richtig dahin, daß er Beschränkungen zuläßt, wo dem Staate im Allgemeinen Nachtheil oder

Besatz droht. Abgesehen davon, daß ein gewisser Zoll am Ende noch keine Beeinträchtigung der natürlichen Freiheit enthält, daß auch die freiesten Staaten, wie Nord-Amerika, Frankreich, England, keinen Anstand genommen haben, sich mit Zollstrahlen zu umgeben, so behauptet eben die Theorie des Zollschutzes, daß hier die Entwicklung der ganzen Manufakturkraft der Nation wesentlich nötig sei zu ihrer Größe, Macht und Blüte, daß diese Erziehung einer vollständig ausgebildeten Manufakturkraft einer übermäßig erhärteten Konkurrenz gegenüber nur unter der Beihilfe nationalen Schutzes, eines angemessenen Zollsystems möglich sei. Die Wahrheit dieser letzten Behauptung nur durch die Erfahrung bekümmert und am schlagendsten durch das Beispiel Englands, dessen Geschichte ein Schritt vor Schritt nachweist, wie die zum Schutze der Industrie nach allen Seiten hin ergriffenen Maßregeln die Manufakturkraft der engl. Nation entwickelt und auf den Punkt gehoben haben, wo sie, jeder Konkurrenz überlegen, des Schutzes entbehren und in der allgemeinen Weltung des Freihandelsystems ihre beste Rechnung finden kann.

Wenn die erhärtete engl. Industrie jetzt die schützende Hand lassen kann, so ist das kein Grund, die erst zu erziehende Manufakturkraft Deutschlands schuldig dem ungleichen Kampfe preiszugeben; vielmehr möge es erst den gleichen Weg gehen, um dann, am gleichen Ziel angelangt, zur rechten Zeit die Schranken wieder aufzuheben. Die Behauptung, daß England nicht durch, sondern trotz seiner Institutionen seine Größe erlangt habe, ist eine willkürliche Annahme. Und eben so wenig liegt die Beförderung des Proletariats durch Besteuerung der unrentablen Subsidienmittel in der Konsequenz der vernünftigen Schutzpolitik.

Die erlauchtesten englischen Staatsmänner haben es nicht erkannt und ausgesprochen, daß eine Nation dazu trachten müßte, Rohstoffe einzuführen und Fabriken auszuführen, nicht nach dem Gegenteile.

Die engl. Kornzölle sind daher nicht als notwendige Folge der Schutzpolitik, sondern lediglich durch den verblendeten Egoismus des großen Grundbesitzes aufrecht erhalten worden.

Es gibt kein Mittel, welches den Ackerbau so wirksam zu unterstützen fähig wäre, als die Entwicklung der Industrie. Die damit verknüpfte außerordentliche Vermehrung der Bevölkerung, die Steigerung der Reichthümer der Nation, schafft dem Ackerbau in seiner nächsten Nähe einen

geschützten Absatz seiner gesammten Erzeugnisse, und gibt ihm hierdurch Anlaß und Mittel, die zur Vermehrung des Kulturertrages nötigen Verbesserungen anzubringen. Es ist Thatsache, daß mit dem Entkommen der Industrie der Welt des Bodens um das Aehnfache gestiegen ist, so wie daß in allen Ländern, wo Manufakturen blühen, wie England, Belgien, Süddeutschland u. s. w., in gleichem Grade die Landwirtschaft in allen Branchen besser betrieben und rentabler ist, als in den industrielofer Ländern Rußland, Italien, Ost- und Westpreußen u. s. Dazu kommt, daß die mit der Industrie steigende Intelligenz und Betriebsamkeit auch auf die ackerbaureisende Bevölkerung übergeht und der Erfindungsgeist jener auch vielfach der Landwirtschaft zu Gute kommt. Hiernach ist es wol klar, daß jede zur Hebung der Manufakturkraft ergriffene Maßregel mindestens in eben so hohem Grade als Beförderung des Ackerbaues gelten kann.

Direkt geschützt gegen auswärtige Konkurrenz ist er überdem schon durch die bei den Vorkommnissen bedeutenden Transportkosten. Gegenüber den ausserordentlichen Vorteilen, welche die Hebung der Industrie dem Ackerbau gewährt, kommt die vorübergehende Preisrückbildung einiger Fabrikate kaum in Betracht. Denn das eine veraltete Preisrückbildung sehr vorübergehend ist, beweist die Erfahrung hinlänglich; der durch den Schutzzoll gebotene Vorteil löst bald eine genügende innere Konkurrenz hervor, und hat sich in Folge dieser die betreffende Fabrikation ausgebildet, so liefert am Ende die heimische Industrie das Fabrikat billiger, weil Spesen des Transportes und Zwischenhandels wegfällt. Eine Einrichtung, deren Entzweckung der gesammten Nation zu Gute kommen und von deren momentanen Vorteilen kein Einzelner gesellschaftlich ausgeschlossen ist, kann wol auf keine Weise als Monopol bezeichnet werden.

Das Schutzsystem betrachtet sich durchaus nicht als den für alle Zeiten normalen Zustand; im Gegenteil erkennt sie die allgemeine Handelsfreiheit, wie sie unter einem allgemeinen und durch den Geist der Völker garantierten Frieden zwischen gleich entwickelten Nationen möglich und zweckmäßig ist, als das ideale Ziel an; sie behauptet nur das Erziehungsmittel zu sein, um die industriefchwachen Nationen zum Wettkampf mit den bereits erhärteten Nationen zu befähigen.

(Aus dem Leipz. Tageblatt.)

J. Gsche.

Allgemeiner Anzeiger.

[18]

Nachricht für Eisenhandlungen, Eisenbahnen und Maschinen- und Wagenbauanstalten.

Nachdem das **Eisenbahnschienen-Walzwerk der Königin Marienhütte bei Zwickau** neuerer Zeit seinen Wirkungskreis erweitert hat, und auch damit rastlos fortfährt, bringt die unterzeichnete Hütten-Administration andurch zur Kenntniß des Publikums, daß außer **Eisenbahnschienen und Tyres** auch alle **stärkeren Sorten Walzstee**, namentlich **Muncheisen von 5 bis 12 englische Zolle im Durchmesser**, in allen gewöhnlichen Abmessungen, in gleichen auch **starke Quadrat-Eisenforten**, wie solche zeitlich nur aus England bezogen werden konnten, in bester Qualität billiger als sonst erlangt werden.

Bei dieser Gelegenheit empfehlen wir aufs Neue auch die **Eiserei unserer Hütte**, welche jetzt in den Stand gesetzt ist, die **schwersten und umfangreichsten Maschinentheile zu gießen**, und **bearbeitet zu liefern**, besonders haben wir im **Walzenguß** und deren **Kalibrage** vollständige Sicherheit erlangt.

Schließlich empfehlen wir noch unsere **Dampfkeffel-Schmiede** und unser **wohlassortirtes Lager von Gußwaaren**, als **Pfand- und Kesseln, Kochmaschinen, Platten und Rosten, Wasserpumpen** in allen Größen, **Gartenbänken, Wagenbüchsen, Kayseil, Mörteln** u. u., so wie unsere **Backofen**, bestens.

Königin Marienhütte, den 12. April 1849.

Die Hütten-Administration,
A. Schilbach, Hüttenmeister.

[19] 1) Gesuch.

Ein gebildeter und fondirter junger Kaufmann findet als Kommiss oder Geschäftsführer in einem geschlossenen Fabrik-Etablissement Beschäftigung und kann spätetechin oder auch sogleich als Kompanion sich bei demselben betheiligen. Nur direkte Offerten franco an die Expedition dieses Blattes unter **A. Nr. 10.** können berücksichtigt werden.

Bei Robert Bamberg in Leipzig ist erschienen und in allen Buchhandlungen zu haben:

Das Zugpferd, dessen Eigenschaften, Behandlung und Gebrauch.

Eine Sammlung vielfältiger Erfahrungssätze zum nützlichen Selbstunterricht, für Besizer von Zugpferden und Alle die damit umgehen.

Von
E. M. v. Herrmann,
Oekonom.-Kommissar.
8. geh. Preis 10 Rgr.