



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Correspondenz aus Hamburg.

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

seitdem zum geschworenen, unbedingten Lobredner Goethe's gestempelt. Und nun wagte selbst dieser Lobredner, dieser Vertreter der neuesten Kritik, die offenbar die Tugend der Consequenz verachtete, sich so rücksichtslos an seinem erkorenen Lieblinge zu vergreifen!

(Die Griechen und Römer 1797) S. 79. Zahlreiche und umfangliche Documente setzen uns in den Stand, genau zu verfolgen, wie Friedrich Schlegel in den verschiedenen Perioden seiner Thätigkeit Goethe's Dichtung und den Dichter selbst ansah und beurtheilte. Stellt man diese Documente der Zeitfolge nach zusammen, so läßt sich an ihnen deutlicher, als an manchen anderen kritischen Arbeiten Schlegel's, der jedesmalige Standpunkt seiner — darf ich sagen? — Ueberzeugungen und die allmätige Umwandlung seiner Sinnes- und Anschauungsart nachweisen. Den Anfang macht die im Text erwähnte Schilderung des Goethe'schen Dichtercharakters; in der Mitte liegen die Aufsätze, die einen vorzüglichen Schmuck des Athenäums bilden, — die Charakteristik des Meisters (I, 2, 147), in welcher manche Leser der Ironie, die dort vorhanden sein soll, wohl vergeblich nachspüren, und der „Versuch über den verschiedenen Stil in Goethe's früheren und späteren Werken“ (im Gespräch über die Poesie 3, 2, 170), ein für jene Zeit höchst bemerkenswerther Versuch, die Universalität des Goethe'schen Dichtergeistes, durch einen zusammenfassenden Ueberblick seines damals noch nicht abgeschlossenen künstlerischen Bildungsganges, aus dem verschiedenen Charakter seiner Werke darzuthun; — er möchte schon damals glücklicher ausgefallen sein, wenn nicht Friedrich, eben so wie sein Bruder — hierin sind einmal beide einstimmig — die geschichtliche Bedeutung und den künstlerischen Werth der Goethe'schen Jugendpoesie zu gering angeschlagen hätte. — Den Uebergang zu seiner spätern Welt- und Kunstanschauung bezeichnet sehr bestimmt die in den Heidelberger Jahrbüchern 1808 veröffentlichte geistreich sophistische, mit vollkommener Virtuosität geschriebene Recension, an welcher Schleiermacher sich so sehr ergoßte. (an Brinckmann 29. März 1808) und über welche Goethe selbst im Briefe an Reinhardt vom 22. Juni sich mit wohl abgemessenen Worten äußert. Wie dann in den Vorlesungen über die Geschichte der Literatur das Bekenntniß über Goethe lauten mußte, das ließ sich nach der ganzen Tendenz dieses Unternehmens schon im voraus ziemlich genau bestimmen. —

(Schluß in nächster Nummer.)

Correspondenz aus Hamburg.

Hamburg, Anfang December.

Das Hamburgische Budget für 1870, welches vom Senat kürzlich der Bürgerschaft vorgelegt ist, schließt mit einem Deficit von 281,494 Mark ab. Wenn dasselbe nun auch aus den Ueberschüssen früherer Jahre gedeckt werden kann, so bleibt ein finanzieller Zustand, welcher ein früheres regelmäßiges Plus durch ein Minus ersetzt, immer unbefriedigend, und Niemand wird in Abrede stellen können, daß dies vor Allem den Mehrausgaben und Mindereinnahmen zuzuschreiben ist, welche der norddeutsche Bund uns gebracht hat; die ersteren bestehen in dem Aversum und dem höheren Militäretat, die letzteren vorläufig in dem an den Bund übergegangenen Wechselstempel, von welchem interimistisch den Einzelstaaten noch 36 Proc. verbleiben. Das Aversum ist

der Punkt, welcher zu den am meisten berechtigten Ausstellungen Anlaß gibt, weil dasselbe in der That nicht, wie manche Binnenländer glauben, zu niedrig, sondern zu hoch bemessen ist; denn es basiert auf der Annahme, daß die Consumtionsfähigkeit per Kopf in Hamburg und Bremen mehr als doppelt so groß sei, als im Zollverein, während statistisch festgestellt ist, daß dies Verhältniß längst nicht erreicht wird. Das Plus ist also eine Prämie, welche man die Hansestädte für die Erhaltung ihrer Freihafenstellung bezahlen läßt. Eine solche erscheint uns nicht gerechtfertigt; entweder die beiden Freihäfen sind im Interesse Deutschlands nicht gefordert, dann hebe man sie auf, oder sie sind es, wie man im Bundeskanzleramt zugibt, dann sollte man im Aversum auch nur genau den Betrag der Consumption per Kopf erheben.

Dagegen beklagt sich kein Verständiger über die erhöhte Militärlast, weil man wohl einsieht, daß unsere früheren geringeren Ausgaben wie bei allen Kleinstaaten ihren Grund lediglich darin hatten, daß Preußen das Plus für uns mittrug. Auch die Einbuße des Wechseltempels, obwohl ein empfindlicher Verlust für die Staatseinnahmen, wofür die Verminderung der Matricularbeiträge kein Aequivalent gibt, ist ohne Mißvergnügen hingenommen worden und Gleiches gilt von der erhöhten Armenlast, welche uns, wie allen großen Städten, die Freizügigkeit gebracht hat.

Ueberhaupt dürfen wir sagen, daß von allen besonnenen Patrioten erkannt wird, wie unendlich überwiegend die Vortheile sind, welche der norddeutsche Bund uns gebracht hat. Die Ausgaben sind freilich wie überall stark gewachsen, aber auch die Einnahmen und zwar bis jetzt ohne neue Steuern. Das vorliegende Budget schlägt die zu erwartenden Mehreinnahmen gegen 1869 auf 200,000 Mrk. von der Grundsteuer, auf 100,000 Mrk. von der Einkommensteuer und auf ebensoviel von Zoll und Accise an. Das beweist, daß die Quellen der eigentlichen Steuerkraft trotz der ungünstigen Handelsconjuncturen im Wachsen sind, und da diese Quellen in der Handelsgröße Hamburgs liegen, so ergibt sich daraus, daß der norddeutsche Bund diese Größe nicht schmälert, sondern fördert. In erster Linie unter den Wohlthaten des Bundes steht die Erlösung von der dänisch-hannoverschen Nachbarschaft. Niemand, der unsere Particulargeschichte der letzten 50 Jahre genauer nicht kennt, hat eine Ahnung von den Kämpfen, welche Hamburg gegen den Neid Dänemarks und Hannovers mit seinen schwachen Kräften hat führen müssen, wie jene beiden Regierungen künstlich unsere natürlichen Verkehrsadern zu unterbinden suchten, durch Transitzölle, Verbote Straßen zu bauen, Behinderung von Stromregulirungen u. s. w. Jede Concession in Hinwegräumung dieser Hindernisse mußte mit schweren Opfern erkauf werden. Berghohe Acten sind noch in den ersten Jahren dieses Decenniums angehäuft in Unterhandlungen mit Hannover über die Elbbrücke, sie

scheiterten an den exorbitanten Forderungen der Welfenregierung, welche alle Opfer Hamburg aufbürden und zum Lohne einen befestigten Brückenkopf an der Stadt anlegen wollte. Das hat sich nun seit 1866 mit einem Schlage geändert. In kürzester Frist sind die Verhandlungen über Herstellung der Hamburg-Bremen-Kieler Bahn zum Abschluß gebracht, welche durch eine rationell geführte, auf die Bedürfnisse des großen nationalen und internationalen Handelsverkehrs berechnete Linie die unnatürlich verzerrten Maschen des weiland hannoverschen Eisenbahnnetzes, mit seinem „Knotenpunkt“ Lehrte durchschneidet. In wenig Jahren wird der Zustand aufgehört haben, den man Ausländern kaum eingestehen möchte, daß den beiden ersten Handelsstädten Deutschlands eine Schienenverbindung fehlte; andererseits wird auch Bremen durch die Insterburg-Wittenberger Bahn eine directe Verbindung mit Berlin und seinem großen Hinterlande erhalten. Mit dieser Freiheit des Verkehrs, mit der Möglichkeit überall die geradesten Wege wählen zu können, — wodurch beiläufig bemerkt auch der deutschen, namentlich der westphälischen Kohlenindustrie erst der rechte Abzug gesichert wird, — erachten wir die Zukunft der commerciellen Bedeutung Hamburgs entschieden. Die alten Vorzüge unserer von der Natur so hoch begünstigten Dertlichkeit, welche man einzubüßen fürchten mußte, so lange das deutsche Eisenbahnwesen von kleinstaatlichen Sonderinteressen beherrscht ward, sind jetzt wieder in ihre Rechte eingesetzt und es wird sich hier eine Vereinigung natürlicher und künstlicher Verkehrswege herausbilden, die kaum anderswo erreicht, gewiß nicht leicht übertroffen werden wird. Nimmt man dazu die großen Capitalien, unter denen das geistige Capital kaufmännischer Einsicht und Erfahrung kaum von minderm Werthe ist als das Geld, so darf man sicher hoffen, daß der Schwerpunkt des deutschen und nordischen Waarengroßhandels, wenn er nicht schon in Hamburg liegt, mehr und mehr dahin verlegt werden wird.

Der Gesichtspunkt, der steigenden Handelsgröße Hamburgs allen möglichen Vorschub zu leisten, wird auch unsere Regierungsbehörden voraussichtlich abhalten, dem Antrage der Bürgerschaft zuzustimmen, welche wünscht, daß das dem Staate gehörende Areal auf dem südlichen Elbufer, dem sog. kleinen Grassbrook, und den Inseln Steinwärder und Peddel successive zum Verkauf gebracht werden möge. Die dieses Gebiet bildenden Plätze waren bisher in Zeitpacht gegeben und es läßt sich nicht bezweifeln, daß durch den Verkauf desselben, welcher dem Staat zugleich wieder Grundsteuereinnahmen bringen würde, ein beträchtlich höherer Ertrag erzielt werden könnte. Aber wie uns scheint, sollte man um dieses augenblicklichen Vortheils willen nicht ein Gebiet aus der Hand geben, dessen Erhaltung im Staatsbesitz wesentlich auf die Entwicklung des Hamburgischen Handels einwirken muß. Der Massenverkehr nämlich erträgt bei der gleichzeitig wachsenden Concurrenz

immer weniger das alte umständliche Umladeverfahren aus den Seeschiffen in Leichterfahrzeuge, er verlangt vielmehr, daß die Waaren direct von den Schiffen in die Eisenbahnwagen übergeladen werden. Dies kann nur durch Herstellung von Quais möglich gemacht werden, an denen einerseits die Schiffe anlegen können und auf denen andererseits Schienenstränge laufen; man darf also sagen, daß in unseren Tagen die Leistungsfähigkeit eines Welthandelsplatzes auf der Ausdehnung der Quais beruht. In dieser Beziehung ist hier ein hoffnungsvoller Anfang mit dem vor sechs Jahren eröffneten Sandthorquai gemacht worden; seine Länge beträgt ca. 2800 Fuß, so daß 12 große Dampfer gleichzeitig in demselben Platz finden; von dem Bahnhof der Berliner Bahn ist ein Schienenstrang hergeführt und mittelst Dampfkränen werden die Waarenballen unmittelbar aus der Tiefe der Schiffe in die am Ufer haltenden Waggon gebracht. Aber schon genügt diese Anlage dem wachsenden Verkehr nicht mehr, ein neues, gegenüber an der Südseite des Sandthorhafens liegendes Quai von 3800 Fuß Länge ist in der Ausführung begriffen und weitere Fortsetzungen und Anlagen sind in Berathung. Die Möglichkeit dieser Fortsetzungen aber findet ihre Grenze, sobald sie bebauten Stadttheile erreicht und daher sollte die Stadt das ihr auf der Südseite der Elbe noch gehörige Terrain nicht aus der Hand geben, auf den Inseln aber, auf denen eben keine Quais angelegt werden können, seine Plätze vorzugsweise an Leute verkaufen, welche dort Schiffswerften anlegen wollen.

Welche Entwicklung der Handel Hamburgs jetzt, wo er aus der erdrückenden Umarmung Dänemark-Hannovers befreit ist, entgegengeht, mag man aus folgenden Angaben der Zeit entnehmen, in der er noch mit der Feindschaft der Eifersucht jener beiden Staaten zu kämpfen hatte und außerdem erst langsam die furchtbaren Verluste der französischen Herrschaftsperiode ersetzen konnte. Von 1817—67 stieg die Anzahl der angekommenen Seeschiffe auf das 2½fache, die durchschnittliche Trächtigkeit pro Schiff auf das 3½fache, der Massenbetrag der Einfuhr auf das 8½fache, in den letzten zehn Jahren allein hat sich die Trächtigkeit der Schiffe und der Massenbetrag der Einfuhr verdoppelt. Nachdem jetzt die Stadt wieder in die natürlichen Vorrechte ihrer Lage eingesetzt ist, wird es sicher nicht zu sanguinisch sein, wenn man namentlich bei Eintritt friedlicherer Aussichten annimmt, daß die Zunahme des Verkehrs nicht nach dem einfachen arithmetischen Verhältniß, sondern in rascherem Fortschritt stattfinden wird.