



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

α.: Schwäbische Zustände : Fortschritte der Altramontanen. - Der Abgang  
des preußischen Gesandten Herrn von Rosenberg. - Schwäbische  
Eisenbahnnöthe.

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

regt unser Vorschlag die öffentliche Discussion an, für welche es kaum ein wichtigeres weittragenderes Thema geben könnte, als das vorliegende. Nur zu diesem Zwecke sind die vorstehenden Zeilen geschrieben. —

## Schwäbische Zustände.

Fortschritte der Ultramontanen. — Der Abgang des preussischen Gesandten Herrn von Rosenbergs. — Schwäbische Eisenbahnnöthe.

Man unterschätzt bei uns und im Reiche die Wirkungen jener heimlichen Agitation nicht, welche dermalen unter dem gleißnerischen Gewande der Reichstreue von den abhängigen Kreisen im Beamtenthum betrieben wird. Dem gemeinen Mann, welcher die Rechtsquellen nicht kennt, die Reichsgesetze und die Einführungsgesetze nicht zu unterscheiden weiß, wird unter der Hand alles, was ihn unangenehm berührt, als vom Reiche kommend, jede populäre Maßregel als von Stuttgart herrührend dargestellt. Sogar bei der Wiederaufreicherung einer Reihe ganz veralteter kirchenpolizeilicher Vorschriften über die Sonntagsheiligung, welche von unseren Schwarzen neuerdings wesentlich geschärft wurden, mußte der Kaiser die Schuld tragen, der nach der Aeußerung unserer Oberamtmänner „ein gar frommer alter Herr“ sei. Demokraten und Ultramontane wirken in dieser Beziehung mit den Officiösen getreulich zusammen, um den Haß gegen den Norden von Neuem zu schüren. Es ist daher auch sehr erklärlich, daß die „Germania“ die württembergische Regierung allen anderen deutschen Staaten als Muster hingestellt hat. Ist es doch eine Thatsache, daß für Württemberg der Kanzelparagraph wie das Jesuiten-Gesetz thatsächlich gar nicht existirt: marianische und andere dem Jesuitenorden verwandte Congregationen blühen hier üppig fort. Während im Norden die Rechte des Staats gegenüber der Kirche sicher gestellt werden, sucht man neuerdings bei uns das Gebiet des Staats und der Kirche immer mehr zu vermischen, und den Staat der Kirche zu unterwerfen, aus kläglicher Angst vor einem Conflict, dem man bei aller Nachgiebigkeit für die Dauer doch nicht entgehen kann. Von einer Lösung der zahlreichen rechtlichen Conflicte in Ehesachen ist gar keine Rede. Weder der Minister des Cultus noch der Justiz lieben es, an solchen Fragen sich die Finger zu verbrennen; ja der letztere hat in einer bisher in Württemberg noch nicht dagewesenen Weise die Staatsgewalt, speciell das Richteramt, der katholischen Kirche unterworfen. Unser Landesbischof Hefele, dessen Jurisdiction seit dem württembergischen Kirchengesetz in Ehesachen von Katholiken eine ganz unbeschränkte ist, erklärt neuerdings, Ehen welche nach der Staatsgesetzgebung gültig sind, für Bigamie; der württembergische

Civilrichter aber wird, obgleich der Strafrichter in Anwendung der Staatsgesetze die Bestrafung ablehnt, durch unsere neueste Proceß-Gesetzgebung angewiesen, den mit Nichtachtung der Staatsgesetze ergangenen Spruch des Ordinariats für bindend, die Frau für eine Concubine, die Kinder für unehelich zu erklären! Andererseits kam es vor einiger Zeit vor, daß die Staatsanwaltschaft einen katholischen Ortsvorsteher darüber zur Verantwortung zog, weil derselbe sich außeramtlich gegen die Infallibilität ausgesprochen und seine Würde als Ortsvorsteher dadurch bloßgestellt habe! Gewiß, die Germania hat allen Grund, mit Württemberg zufrieden zu sein!

Von Seiten der Ständekammer, welche soeben erst bei Einführung des Reichsgesetzes über den Unterstützungswohnsitz durch die Aufnahme der Ortsgeistlichen als stimmberechtigte Mitglieder in die Ortsarmencommission ein neues Band zwischen Staat und Kirche geschaffen hat, ist ohnehin ein kräftiger Widerspruch nicht zu erwarten.

Unverkennbar ist unter solchen Umständen ein Gefühl der Sicherheit auf Seiten des Ministeriums, welches ihm noch vor Kurzem fehlte. Man glaubt nach Innen wie nach Außen alle Fäden so sicher in der Hand zu haben, daß man für die nächste Zeit beruhigt den Status quo zu erhalten gedenkt: die Scheu vor energischem Handeln ist auf Seiten der Stände wo möglich noch größer als auf Seiten der Regierung, und einerseits die Herrschaft der materiellen Interessen, andererseits der mangelnde Glaube an die Zukunft des Einzelstaats, verbunden mit einem auf sich selbst verzichtenden Fatalismus so weit verbreitet, daß es einem Ministerium, welches, um jeder principiellen Erörterung auszuweichen, allen Parteien entgegenkommt, für den Augenblick ein Leichtes ist, sich gegenüber der rath- und thatlosen Masse unserer Kammerpolitiker über dem Wasser zu erhalten.

Am meisten fühlt man sich erleichtert durch den Abgang des bisherigen preußischen Gesandten, des Freih. von Rosenberg, dessen Entfernung in den Regierungskreisen offen als ein Triumph der württembergischen Politik über dem Reich proclamirt wird. War dieselbe auch nur durch Vermittlung der russischen Verwandtschaft und der russischen Diplomatie erzielt worden, so ging doch die Intrigue gerade von denjenigen Hofkreisen aus, in welchen neuerdings der Exminister und jetzige Consistorialpräsident von Goltzer, den s. z. Pauly in den Preuß. Jahrb. v. 1866 so treffend geschildert hat, wiederum an Einfluß zu gewinnen beginnt. Daß dieser Mann, der Freund und Vertraute von Schäßle, der durch seine gehässige Verfolgung der nationalen Partei seit 1866 — im Jahr 1870 als Cultusminister unmöglich geworden — in den Kreisen des Hofes wieder zu besonderer Gnade angenommen ist, dürfte wohl die beste Illustration zu den jetzt üblichen Bethuerungen der Reichstreue bilden. Daß man aber gerade hier die fernere Anwesenheit des Herrn von Rosenberg un-

erträglich fand, ist sehr erklärlich. Man fürchtete vor Allem seine genaue Kenntniß von Personen und Charakteren. Er hatte seit 1867 in Stuttgart zu viel selbst gehört und gesehen, um sich durch officielle Dementis täuschen zu lassen, und daß man trotz aller Schönfärberei in Berlin so gut orientirt war, erschien in Stuttgart als sein größtes Verbrechen. So sehr man daher von nationaler Seite den Abgang eines Diplomaten bedauerte, der sich um die deutsche Sache im Süden so unverkennbare Verdienste erworben, so erklärlich fand man es andererseits, daß die preussische Regierung den ausgesprochenen Wunsch, durch einen Personenwechsel die Herstellung besserer Beziehungen zwischen beiden Höfen zu erleichtern, entgegenkam. Auch fängt man bereits da und dort an, über den eben errungenen politischen Triumph zu stutzen. Die Siege der Kleinen über die Großen sind stets gefährlich, und könnte nicht Preußen, nachdem es einen so großen Beweis persönlichen Vertrauens gegeben hat, auch seinerseits Entgegenkommen erwarten? Manche unserer Staatsmänner haben ja in nationaler Hinsicht ein sehr dunkles politisches Vorleben, welches Preußen zur begründetem Mißtrauen berechtigen würde. Die Vorgänge der letzten Jahre, insbesondere aber der neuliche Sturz des einflußreichsten unserer Höflinge, des Chefs des geheimen Cabinets, der so lange die Intriguen unserer Großdeutschen vermittelt hatte, dürften Jedem nur zu deutlich zeigen, wie leicht man es in Stuttgart nimmt, die einflußreichsten Männer über Nacht den Launen der Hofgunst oder einer vorübergehenden politischen Situation zu opfern. — —

Wie in Preußen, so traten auch in Württemberg die Eisenbahnfragen neuerdings wieder in den Vordergrund. Klagt man in Preußen über die Schattenseiten des Concessionswesens, so machen sich bei uns die Folgen des ausschließlichen Staatsbaues in der mißlichsten Weise geltend. Einerseits stellt die Anzahl niederer Bediensteter aller Kategorien, bis zum einfachen Bahnhof-Tagelöhner herunter, der Bureaokratie ein Heer gänzlich abhängiger Werkzeuge zur Verfügung, welche derselben einen maßgebenden Einfluß bei den Wahlen und in anderen Verhältnissen des öffentlichen Lebens gewährt, von welchem man früher keine Vorstellung hatte. Andererseits hat sich bei uns in Folge der Exklusivität dieses Staatsgewerbebetriebs eine gänzliche Verkennung der Stellung der Eisenbahnbehörden zum Publikum herausgebildet. Man faßt den Bahnbetrieb ganz wie die Ausübung eines wesentlichen Staatshoheitsrechts auf, und der Bahnbedienstete erhebt in Württemberg überall den Anspruch auf obrigkeitliche Gewalt, sowohl gegenüber dem reisenden Publikum, als gegenüber der Geschäftswelt im Güterverkehr. Nirgends werden daher die Beschränkungen der Haftpflicht der Eisenbahnen, — deren Zulassung im Handelsgesetzbuch Deutschland, wie bekannt, wesentlich der württembergischen Eisenbahnverwaltung zu verdanken hat — so drückend empfunden, als bei

uns, wo das Publikum der auf sie gestützten Staatsgewalt gegenüber nahezu rechtlos ist. Durch die Eisenbahn hat es ferner die Regierung völlig in der Hand, jeden Bezirk des Landes wegen politischer Mißliebigkeit zu strafen, indem sie — Gründe sind ja billig zu haben — Bahnzüge eingehen lassen oder auf Tageszeiten verlegen kann, welche den Geschäftsverkehr stören, während sie andere Bezirke durch Influenzen, Retourkarten &c. begünstigen kann. Jeder Abgeordnete, der die Anliegen seines Bezirks auch privatim vertreten soll, kennt die peinliche Abhängigkeit, in welche er dadurch von der Regierung versetzt ist. Noch größer ist erklärlicherweise die Macht der Regierung, wenn es sich um Neubauten handelt, da die Ständekammer, was die Trace im Detail betrifft, thatsächlich keinen Einfluß hat. Die Eisenbahnverwaltung beherrscht dadurch (wir erinnern nur an die Erbauung und Erweiterung der Bahnhöfe, die Zufahrtsstraßen &c.) den Güterverkehr und die Speculation über das Grundeigenthum im ganzen Land, und wir brauchen kaum anzudeuten, welche Gefahren für die Integrität des Beamtenthums hierin liegen. Es ist denn auch bereits so weit gekommen, daß zwei Bezirke des Landes, welche bisher zu keiner Eisenbahn hatten gelangen können, als letztes Hilfsmittel den Director der Eisenbahncommission und den ersten seiner Rätthe bei der letzten Wahl in die Ständekammer wählten, und diese Bezirke sind nun auch in der neuesten Vorlage der Regierung mit einer Eisenbahn bedacht. Ist nun auch die naive Offenheit, mit der die Vertreter der Regierung gleichzeitig vom Ministertisch und der Abgeordnetenbank aus das ihren Wählern gegebene Versprechen auslösen, aller Anerkennung werth, so verlieren doch die Vorlagen der Regierung hierdurch in den Augen des Publikums ganz denjenigen Charakter der Unbefangenheit, welchen man von den Organen des Staats zu erwarten berechtigt ist. Wo in solcher Weise Staats- und Interessenvertretung durcheinander gemischt werden, darf man sich nicht wundern, wenn auch in der Ständekammer das Wohl der Gesammtheit mehr und mehr in den Hintergrund tritt, und nur noch ein häßlicher Kampf gegenseitiger Interessen übrig bleibt, wobei fast Jeder nur daran denkt, die Staatsgewalt für seine Auftraggeber möglichst zu gewinnen, und es der Regierung leicht werden muß, durch passend hingeworfene Köder sich eine Majorität zu sichern. Die treffliche Rede des Universitätskanzlers Stadtrath von Rümelin, in welcher der bekannte Statistiker der neuesten Regierungsvorlage mit einer hier zu Lande selten gewordenen Unbefangenheit entgegentrat, und die finanzielle Lage Württembergs rückblickslos enthüllte, mußte daher, so großen Eindruck sie auch machte, ohne Erfolg bleiben: man wollte die Wahrheit nicht hören und horchte lieber den bodenlosen Phantasien eines der obenerwähnten Regierungstechniker, welcher der Kammer im Handumdrehen die Beseitigung des bisherigen Deficits durch die Erbauung weiterer Bahnen auf Grund einer Reihe leerer Hypothesen in Aus-

sicht stellte. Man gesteht zwar zu, daß die württembergischen Bahnen bei einem bisherigen Anlage-Kapital von 160 Millionen — trotz der günstigsten, einer Privatgesellschaft unmöglichen Rechnungsmethoden — nur zu 3% rentiren, daß unter den neuesten erbauten Bahnen solche sich befinden, welche nicht den Betriebsaufwand decken, andere, welche nur  $\frac{1}{10}$ % rentiren, und daß hiernach dormalen schon  $2\frac{1}{2}$  Million Deficit (keine Kleinigkeit für ein Land von der Größe Württembergs!) jährlich durch die Steuerzahler gedeckt werden müssen. Dennoch tritt man jetzt mit neuen großartigen Bahnprojekten auf, welche dem Land den bisher im Interesse des Localverkehrs vernachlässigten Transit verschaffen und damit das Deficit mit einem Schlag beseitigen sollen, während ernsthafte Rechner sich von den neuen Bahnen im günstigsten Fall 1—2% Ertrag versprechen. Man glaubt jetzt, durch einen einfachen schwäbischen Machtspruch die Hauptadern des europäischen Verkehrs über Württemberg leiten zu können und ignorirt dabei geflüstertlich die Schwierigkeiten, welche der bisherige particularistische Eisenbahnkrieg Aller gegen Alle den Anschlüssen mit den Nachbarstaaten in den Weg legte, ja daß man fast mit demselben Athemzug der badischen Regierung, welche durch die Lage ihres Landes den Transitverkehr nach Württemberg beherrscht, bezüglich eines der wichtigsten Anschlüsse (Eppingen-Heilbronn) eben erst auf das Unfreundlichste begegnet ist. Während ferner Preußen sich darauf beschränkt, durch Ausdehnung der Staatsbahnnetzes den Privatbahnen ein Gegengewicht entgegen zu setzen, um damit zugleich eine praktische Grundlage für die Ausübung des Staatsaufsichtsrechts zu gewinnen, hat unser Verkehrsminister neulich in einer höchst ungeschickt abgefaßten Denkschrift den Ständen in aller Form erklären lassen, daß die Regierung nicht nur an dem ausschließlichen Staatsbahnbau für alle Zukunft festhalte, sondern daß sie auch nimmermehr die Concessionirung von Anschlußbahnen auf württembergischem Gebiet von Privatgesellschaften dulden könne. Unser Verkehrsminister hatte hierbei die Existenz des Art. 41 der Reichsverfassung ganz übersehen, und mußte, nachdem zuerst Varnbüler auf die Taktlosigkeit der ganzen Erklärung aufmerksam gemacht hatte, erst durch einen andern Abgeordneten daran erinnert werden. Noch entschiedener wurde der Verkehrsminister in der I. Kammer durch den Reichstagsabgeordneten Fürsten von Hohenlohe-Langenburg darauf hingewiesen, daß bei Fortsetzung des bisherigen Eisenbahnkriegs zwischen Württemberg und Baden das Einschreiten des Reichs nicht zu umgehen sein werde.

Wir haben schon vor einem Jahre in den Grenzboten darauf aufmerksam gemacht, wie jener Art. 41 bei gelegener Zeit der Reichsgewalt ein Mittel in die Hand geben wird, eine Pression auf Württemberg auszuüben, geeignet jeden Widerstand unserer Particularisten trotz des Art. 76 der Reichsverfassung zu paralysiren, und je mehr das Ministerium die ganze Finanzlage Württem-

bergs in seiner Eisenbahnpolitik auf eine Karte setzt, um so mehr gibt es für die Zukunft das Land wehrlos in die Hände des Reichs. Der Particularismus gräbt sich so seine eigene Grube.

## Reiseskizzen aus Belgien.

### Ostende. Gent.

Während Brügge, von der Glorie vergangener Zeiten verschönt, in seiner Stille und Verödung wie eine wohlerhaltene Ruine erscheint, pulsiert in Ostende auf Schritt und Tritt echtes modernes Leben. Mehr und mehr hat dieser Hafen den Character eines Centralpunkts für den internationalen Reiseverkehr erhalten; der Hauptstrom der Touristen Old Englands nimmt seinen Weg nach dem Continent über Ostende. Andererseits bietet die vortreffliche Verbindung, welche durch belgische Regierungsdampfer zwischen Ostende und Dover täglich zweimal unterhalten wird, große Annehmlichkeiten für Denjenigen, der schnell und sicher nach England hinüber gelangen will. Die Fahrt bis Dover dauert 6—7 Stunden, die Eisenbahnfahrt von Dover bis London 2½ Stunden. Natürlich ist der interessanteste Punkt in Ostende die Digue, der große 30 Fuß hohe Steindamm, welcher die Stadt vor den andringenden Meeresfluthen schützt. Im Sommer belebt das hunte Gewühl der Badegäste diesen Corso Ostende's. Vorzugsweise treffen dann deutsche Laute das Ohr; der edle Jargon der Spandauer-, Königs- und Friedrichsstraße Berlin's ist dann in einer Fülle und Reinheit vertreten, welche sich aus dem babylonischen Sprachengewirr angenehm abhebt. Nach Beendigung der Saison schließt der in barockem maurischen Styl erbaute Kursaal, den die Belgier „Kürsahl“ nennen, als ob es sich um eine specifisch deutsche Einrichtung handelte, seine Salons und Restaurants mit der wunderbar herrlichen Aussicht auf das Meer; die Pavillons sind leer und auch das „Paradies“ am Ende des Dammes, wo kein Badeanzug de rigueur die Gliederpracht badender Antinouffe verhüllt, liegt vereinsamt da. Nur an dem Landungsplatze der Dampfer, welcher neuerdings sehr zweckmäßig mit dem Bahnhofe der Brüsseler Eisenbahnroute in Verbindung gebracht ist, am Quai de l'Empereur herrscht auch außerhalb der Badesaison, namentlich zu den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe reges Leben und die Scenerie ist dort reich an stets wechselnden malerischen Effecten. Dann füllt sich der Damm des Bassin de Commerce mit zahlreichen Neugierigen, Touristen, wettergebräunten Seeleuten, Gepäckträgern, blondgelockten blaffen Ladys und daneben mit allerlei catilinarischen Existenzen, in