



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

Wirtschaftliche Fragen im österreichischen Reichsrat.

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



## Wirtschaftliche Fragen im österreichischen Reichsrat.

**E**r österreichische Reichsrat hat seine Sommerferien angetreten nach einer langen, aber, wie ihm die Zeitungen ins Zeugnis schreiben, unfruchtbaren Session. Wir halten das Urtheil für zu hart, denn nach unsern Beobachtungen hat dieser Abschnitt parlamentarischer Thätigkeit und Unthätigkeit manches zur allgemeinen Aufklärung beigetragen; und „Aufklärung“ schätzen doch sonst gerade diejenigen besonders hoch, welche jetzt so grämliche Gesichter ziehen. Sie meinen allerdings, daß auch die Aufklärung ihre Grenzen haben müsse und daß, wenn das Volk anfangs, an der Unfehlbarkeit seiner privilegierten Führer im Reichsrat und in den Zeitungen zu zweifeln, das Ende aller Dinge vor der Thür stehe. Ganze Kapitel der Klagelieder des Propheten Jeremias werden in Leitartikel umgesetzt. „Wie liegt die Stadt so wüste, die voll Volks war; alle ihre Nächsten verachten sie und sind ihre Feinde geworden. Juda ist gefangen im Elend und schweren Dienst. Ihre Widersacher schweben empor, ihren Feinden geht es wohl u. s. w.“ Nur die Verse, in welchen der Jammer Zions als die Strafe großer Sünden erscheint, werden übersprungen. Immerhin hat dieses alttestamentarische Pathos etwas ergreifendes, und unwillkürlich geraten wir selbst in die biblische Redeweise, indem wir uns anschicken, die Ursache der Trauer zu berichten.

Die Verfassungspartei oder jetzige Vereinigte Linke sitzt nun seit fünf Jahren an den Wassern von Babylon weinend und harret eines Kyros, welcher den Belsazer-Taaffe stürzen und sie aus den Banden der Ungläubigen erlösen möchte. Und da sie unverwandt in die Ferne nach dem unbekanntem Erretter ausschaut, kann sie freilich nicht wahrnehmen, daß ihr ein über das andermal die Gelegenheit, selbst das Werk der Befreiung zu versuchen, bequem vor die

Grenzboten II. 1884.

Füße gelegt wird. Nüttest man sie aber aus ihrem dumpfen Brüten auf und schreit ihr in die Ohren: Da ist's, greife herzhast zu! dann feußt sie: Herzhaft! Das ist leicht gesagt; aber weise Männer lassen Vorsicht, Nachsicht, Rücksicht walten. Was man so eine günstige Gelegenheit nennt, ist gemeiniglich ein stachlichtes Ding, und es will wohl überlegt sein, wie man es angreifen könnte, ohne jemand weh zu thun, vor allem sich selbst. Und ehe die Weisen noch mit ihren Erwägungen zu Ende sind, hat gewöhnlich schon eine derbe Hand zugegriffen und hält das stachlichte Ding fest — unter mißbilligendem Kopfschütteln der Weisen.

So geschah es in jüngster Zeit mit der „Nordbahnfrage.“

Am 4. März 1836 erteilte Kaiser Ferdinand dem Wechselshause S. M. Rothschild in Wien ein (zwei Monate später an eine Aktiengesellschaft abgetretenes) Privilegium zum Bau einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia mit den Seitenlinien nach Brünn, Olmütz, Troppau, Dworny und Wieliczka. Der Kaiser soll der Ansicht gewesen sein, daß die leichtsinnigen Unternehmer ihr Kapital einbüßen würden, da in dem einen auf der Brünnener Poststraße verkehrenden Eilwagen ja immer noch überflüssiger Platz sei. Darin hat er sich bekanntlich getäuscht. Die „k. k. ausschließlich privilegierte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ besitzt heute außer den Linien von Wien nach Brünn, Oberberg, Krafau, Marchegg (Anschluß an die Bahn nach Budapest) noch eine Anzahl ebenfogut rentirender Zweigbahnen; das ursprüngliche Aktienkapital von rund 17 Millionen Gulden ist nach und nach auf  $78\frac{1}{4}$  Millionen erhöht worden und hat den Aktionären, ohne die fünfprozentige Verzinsung,  $209\frac{1}{2}$  Millionen Dividenden gebracht. Das Privilegium gab der Gesellschaft ausgedehnte Freiheiten, und sie hat es begreiflicherweise mit der äußersten Zähigkeit verteidigt, als der Verkehr die Vermehrung der Verbindungen erheischte, sie hat sich aber auch nicht die mindeste Konzession abringen lassen, zu der sie nicht durch die Abmachungen verpflichtet war, welche zu einer Zeit getroffen wurden, in der noch niemand eine Ahnung von der wirtschaftlichen Bedeutung der Schienenwege haben konnte. Die Nordbahn hat die Personentarife auf einer Höhe gehalten, welche das Reisen in Österreich so teuer macht. Die Strecke von Wien bis Oberberg kostet in der zweiten Klasse mit dem Postzuge 9 Gulden 83 Kr., mit dem Eilzuge 11 Gulden 79 Kr., die um 1,2 Kilometer längere von Oberberg bis Lissa 17 und 18,18 Mark, also 8 Gulden 50 Kr. und 9 Gulden 9 Kr.; und seitdem andre österreichische Bahnen in Staatsbetrieb genommen worden sind, berechnen sie den Kilometer mit 3,03 und 4,10 Kr. gegen 3,55 und 4,17 der Nordbahn. Allein vielmehr ins Gewicht fällt die Preisdifferenz bei den Frachten und ganz besonders bei den Kohlen, für welche die Nordbahn die Zufuhr aus den schlesischen Kohlendistrikten nach Wien hat. Eine Kohlenladung, welche auf 100 Kilometer Bahnen des deutschen Reiches 1000 Gulden und auf die gleiche Entfernung der westlichen österreichischen Bahnen 1230 Gulden zu zahlen hat,

kommt durch die Nordbahn befördert auf 2060 Gulden. Die Berichte der schlesischen Handels- und Gewerbekammer in Troppau haben noch durch viele andre Beispiele belegt, wie schwer die Tarife der Nordbahn auf der Industrie und der Landwirtschaft lasten — so läßt eine stark exportirende Fabrik gebogener Möbel ihre Ware aus dem östlichen Schlesien über Auschwitz und Breslau nach Wien und Triest gehen, weil dieser Umweg die Fracht billiger macht! — aber die Kohle macht diese Mißstände allen Schichten der Bevölkerung täglich fühlbar. Daher ist seit Jahren die Kohlentuerung und deren Einfluß auf die allgemeinen Lebensverhältnisse, die Konkurrenzfähigkeit der Industrie u. s. w. ständiges Thema der Besprechung und Klage, und mit wahrer Sehnsucht erwartet man den endlichen Ablauf des fünfzigjährigen Privilegiums der Nordbahn.

Als nun die Regierung mit dem ganz unbegreiflichen Ansinnen, der Nordbahngesellschaft ein neues Privilegium unter verhältnismäßig unbedeutenden Einschränkungen zu verleihen, an den Reichsrat herantrat, konnte dieser ohne alle Anstrengung die verlorene Popularität wiedergewinnen, konnte die Linke der Regierung und der Regierungspartei die empfindlichste Niederlage beibringen unter einmütiger Zustimmung der ganzen Bevölkerung nach Abzug der Verwaltungsräte, Aktionäre und Satelliten jener Bahn. In der That wurde in der Presse die Vorlage kritisiert, aber so zaghaft, mit soviel Vorbehalten und Rücksichten, daß die vielbetonte Unabhängigkeit wieder einmal sich in eigentümlicher Beleuchtung darstellte. Konsequenterweise wurde denn auch jenen Kreisen der Bevölkerung, welche eine andre Behandlung des Themas forderten und ihre Stimme für die Verstaatlichung der Bahn erhoben, die Berechtigung mitzureden kurzweg abgesprochen. Volksstimme ist nur dann Gottesstimme, wenn sie sich zum Echo der Zeitungstimme macht! Die Verlängerung des Privilegiums bloß mit dem Zugeständnis eines gewissen Einflusses des Staates auf die Tariffäße konnte zwar niemand ganz in Schutz nehmen; allein man leugnete vor allem das Recht des Staates, die Bahn zu übernehmen, stellte ihn ferner als unfähig hierzu dar und schilderte endlich die großen Gefahren für Staat und Volk, welche von der Verstaatlichung untrennbar seien.

Ohne Zweifel wäre die Frage, ob der Bahnkörper nach Erlöschen des Privilegiums dem Staat zufalle oder nicht, ein vorzüglicher Bissen für Advokaten. Im Privilegium ist das Heimfallsrecht nicht ausdrücklich gewahrt, und die gesetzliche Bestimmung, aus welcher dies deduzirt werden könnte, ist um vier Jahre jünger als das Privilegium. Doch ist ebensowenig der Nordbahngesellschaft das Eigentum des Bahnkörpers über die Privilegiumsdauer hinaus zuerkannt, sondern nur die „Real- und Mobilarzugehörungen,“ worunter nach dem bürgerlichen Gesetzbuch und Analogien nur der Fahrpark u. s. w. verstanden werden kann. Die Frage ist also streitig. Daraus folgern die Nordbahn-Juristen, der Staat werde den Bahnkörper ablösen müssen und zwar nicht nach dem Boden-

werte, sondern nach dem Erträgnis der Bahnunternehmung! Das klingt stark, allein es kommt noch besser. „Nach Ablauf der fünfzig Privilegialjahre wird, wenn der Unternehmer . . . sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollte und diese als nützlich sich bewährt hätte, die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen,“ sagt das Privilegium in § 10. Der Unternehmer meldet sich, dieser Punkt ist in Ordnung. Die Nordbahn hat sich als nützlich bewährt, folglich muß das Privilegium erneuert werden. Mit Verlaub, wenden die Gegner ein, ihr vermengt verschiedene Dinge! Die Bahnen zwischen Wien und Brünn, Wien und Krakau u. s. w. sind gewiß nützlich, sie sollen auch erhalten bleiben; aber die Unternehmung, der Betrieb durch diese Gesellschaft hat sich jene Bezeichnung ganz und gar nicht verdient, wie zur Genüge bekannt ist. Und darauf ist, nicht etwa von einem Satiriker, die Antwort gegeben worden, so dürfe jene Klausel nicht gedeutet werden, es sei nur gemeint, daß die Unternehmung sich gut rentirt haben müsse! Übrigens verwalte der Staat schlecht und teuer, man dürfe ihm eine solche Last nicht aufbürden, er werde die Gelegenheit benutzen, um in den gemischtbevölkerten Ländern das slavische Element zu stärken u. s. w. — Bedenken, deren Haltlosigkeit entweder von selbst einleuchtet, oder die wenigstens bei den Haaren herbeigezogen sind. Denn der Staat verwalte die von ihm erworbenen Bahnen für das Publikum entschieden vorteilhaft und kommt selbst dabei besser weg, als da er dieselben Bahnen subventioniren mußte; Lasten wie eine so einträgliche Bahn aber dürfen wir dem österreichischen Staate noch recht viele wünschen; und da das Slavifiren der übrigen Beamtenschaft in den betreffenden Kronländern bisher mit wenig Erfolg betrieben worden ist, so kann man wohl auch zu den Eisenbahnbeamten einiges Zutrauen haben, abgesehen davon, daß die Ewigkeit des heutigen Regimes nicht gewährleistet ist.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Mai gelangte die Vorlage zur ersten Lesung. Ein Abgeordneter aus Schlesien, als einem der am meisten beteiligten Kronländer, griff das Abkommen lebhaft an, faßte indessen nur dessen Korrektur ins Auge; und auf eine solche hatten die Herren von der Nordbahn sich längst gefaßt gemacht, da sie wohl wußten, daß sie leicht einige „Opfer“ bringen könnten. Dann erhob sich der Abgeordnete Ritter von Schönherer. Dieser Mann rühmt sich, zu den am meisten Verlästerten im Reiche zu gehören. Gewiß reizt er die Gegner vielfach und schadet auch oft der eignen Sache durch Leidenschaftlichkeit und durch die ungehobelte Form seiner Angriffe. Aber eins können sie ihm nicht absprechen: er ist, was man eine ehrliebe Haut nennt, und treffen seine Hiebe nicht selten daneben oder gehen in die Luft, so sitzen sie doch wenigstens ebensooft, und das namentlich in Fällen, wo er allein es wagt, auf eine heikle Angelegenheit einzugehen. Auch seine Rede vom 2. Mai war weder ein oratorisches Meisterstück noch eine staatsmännische Leistung. Er brachte wenig vor, was nicht schon in der Monatschrift „Deutsche Warte“ — einem

der wenigen wirklich unabhängigen Organe in Wien — gesagt worden wäre, und er brachte es formlos, abspringend, fremde, persönliche Momente einmischend; die Linke zeigte auf jede Weise ihr Mißfallen und ihre Mißachtung, und auch die Rechte ermüdete in ihrer Aufmerksamkeit. Trotzdem erzielte er einen außerordentlichen Erfolg. Was bis dahin von den „Maßgebenden“ kühnlich ignoriert worden war, er sprach es aus. Er malte mit ungemilderten Farben die Ausbeutung Österreichs durch die privilegierte Gesellschaft, mahnte die Volksvertreter, sich nicht vor Nothschild zu beugen, auch wenn dies Minister und noch höhere Faktoren thun sollten, er fragte, ob denn die Verstaatlichung nur gegenüber notleidenden Bahnen zulässig sei, und warf denen, welche insgeheim äußern, nicht nur diesem Ministerium, nein, überhaupt diesem Staatswesen dürfe eine derartige Macht nicht in die Hände gegeben werden, die Worte hin: „Dann müssen Sie über diesen österreichischen Staat den Konkurs verhängen und dann ist Ihr österreichischer Patriotismus einfach Heuchelei!“ Er verlas tausende von Orten aus allen Teilen des Reiches, aus welchen ihm Petitionen um Verstaatlichung der Nordbahn eingeschickt worden waren. Er enthüllte aber auch rückhaltlos die Beziehungen zwischen jener Gesellschaft und der Presse, nannte die Namen der Ehrenmänner, welche bei solchen Anlässen die „Beteiligung“ der Zeitungen besorgen. Und er apostrophirte schließlich den Abgeordneten Herbst, er möge „sich an die Spitze der Verstaatlichungsaktion stellen,“ im Interesse der Sache und — seines Abgeordnetenmandats.

Die ungeheure Wirkung dieser Rede äußerte sich zunächst in der Haltung der von Schönerer so vehement angegriffenen Zeitungen. Sie waren wie niedergedonnert, stießen Wehrufe aus über den Verfall des Parlamentarismus, wenn eine solche Sprache geführt werden könne; aber die gewohnten Späße wollten nicht aus der Feder fließen, und wider Willen gestanden die Artikel ein, daß Schönerer der Held des Tages gewesen sei. Ein Redakteur und Abgeordneter ließ den Kollegen auf Pistolen fordern. Möchten ihn gern zusammenschmeißen; daß sie ihn Lügner geheißten hätten, ist nicht bekannt geworden. Und den Abgeordneten, welche seine Rede mit Lachen und Hohnen begleitet hatten, war nachträglich garnicht so fröhlich zu Mute. Der Name des Gehasteten ist seitdem in aller Munde. Eine Sache, die alle ohne Ausnahme angeht, allen verständlich ist, vor der nationale, politische und religiöse Parteiunterschiede verschwinden, war unverantwortlicher Weise aus der Hand gelassen worden; nun können sie der Verstaatlichungsfrage nicht mehr ausweichen, Herbst selbst ist dem Rufe gefolgt, und wie der Handel ausgehen möge, der Ruhm bleibt Schönerer, er hat das Vertrauen ungezählter Massen gewonnen, die von ihm mehr erwarten, als er halten kann, dagegen wenig mehr erwarten von der „Vereinigten Linken,“ nichts von deren Pressorganen.

Klug sind freilich diese beiden dadurch noch nicht geworden, das beweist die Behandlung, welche sie allen Fragen der sozialen Reform angedeihen lassen.

Daß der österreichische Liberalismus weiter blicke als der deutsche, wird wohl oft versichert, und „im Prinzip“ erkennt jener auch die Notwendigkeit großer, schöpferischer Maßregeln an. Allein in jedem konkreten Falle entpuppt sich die Partei als unbedingt manchesterlich, als Fabrikantenpartei. Hört man die Wortführer reden, so staunt man nur, daß sie ihre Fabriken nicht lieber heute als morgen an den Erstenbesten abtreten, um als Arbeiter einzutreten. Denn sie verdienen ja nichts, sie lassen nur arbeiten, um den Arbeitern Brot zu geben, und diese selbst verlangen die zwölf-, dreizehn-, vierzehnstündige Arbeitszeit, verlangen die Frauen- und Kinderarbeit, sie wünschen sich garnicht besser und können sich auch garnicht besser wünschen, als auch noch die Ruhestunden neben der geliebten Maschine auf einem Wollfacke zu liegen, in derselben überhitzten, von Gas und Ausdünstungen aller Art und Atomen des Arbeitsmaterials erfüllten Atmosphäre, in welcher sie den so langen Tag verbracht haben. In den Fabriken lebt man herrlich und in Freuden, aber in den Werkstätten des Kleingewerbes und bei den ländlichen Arbeitern, da geht es grauenhaft zu, da muß Abhilfe geschaffen werden! Da die Grundbesitzer sich der Fabrikarbeiter, die Fabrikanten der ländlichen Arbeiter annehmen, könnte übers Kreuz beiden Teilen geholfen werden; aber es geht ihnen ähnlich wie der Wäscherin der Heineschen Polen, sie erhalten nichts, weil keiner zahlen will. Was jemals von Privilegirten für den Fortbestand ihrer Privilegien angerufen worden ist, wird stets aufs neue auf den Markt gebracht, und nicht um ein Haar erleuchteter zeigen sich die liberalen Fabrikanten als die Baumwollenbarone in den Südstaaten. Müttelt man an der unbegrenzten Arbeitszeit, will man die Kinderarbeit beseitigen, die Frauenarbeit beschränken, dann stürzt man die göttliche Ordnung um, dann müssen alle Fabriken aufhören zu arbeiten, die Industrie wird durch die ausländische Konkurrenz erstickt, der Arbeiter verhungert, die Kinder verwildern, die Frauen verfallen der Prostitution. Genug, es ist gräßlich; erst geköpft, dann gehangen u. s. w., wie Osmin singt. Einen förmlichen Haß haben manche auf das Handwerk geworfen, von dem können sie nicht ohne Erbitterung sprechen, weil es sich nicht von dem Konfektionär und ähnlichen Wohlthätern der Menschheit gänzlich unterjochen lassen will.

Niemand schürt mehr den „Klassenhaß,“ niemand diskreditirt mehr den Liberalismus und alles parlamentarische Wesen, als dergleichen verblendete Redner und ihre journalistischen Helfershelfer. Das arbeitende Volk, diesen Ausdruck im weitesten Sinne genommen, muß sich abwenden von einer parlamentarischen und publizistischen Vertretung, welche in letzter Instanz immer nur Klasseninteressen vertritt, teils nicht das Verständnis, teils nicht den Willen hat für die Forderungen der Zeit. Und es wendet sich auch mehr und mehr ab. Das ist immerhin ein Fortschritt. Die letzten Wahlvorgänge in Wien haben das Anwachsen der Partei dargethan, welche sich von keiner Seite her gängeln lassen will. Ein Mann, welcher lange Jahre dem Gemeinderate an-

gehört hatte, fiel in seinem bisherigen Wahlbezirk und dann in zwei andern durch, weil ihm nachgewiesen worden war, daß er als Journalist sich jeder Regierung zur Verfügung gestellt hatte; ein sehr geachteter Abgeordneter, Dr. Kopp, erhielt von seinen Wählern (Vorstadt Mariahilf) ein Mißtrauensvotum, weil er sich nicht verbindlich machen wollte, für die Verstaatlichung der Nordbahn einzutreten, und bei der Neuwahl war von ihm keine Rede mehr, ein Kandidat der Linken und ein Kandidat der Partei Schönerers standen einander gegenüber, und der letztere, welcher fast die ganze hauptstädtische Presse gegen sich hatte, brachte es auf nahezu 1000 Stimmen gegen 1200, während Kopp nur als Ersatzmann Kurandas in der inneren Stadt, dem Hauptquartier der liberalen Bourgeoisie, in den Reichsrat gebracht werden konnte. Das sind nicht zu unterschätzende Mahnungen, und der Prozeß würde einen viel schnelleren Verlauf nehmen, wenn eine Zeitung existierte, die nicht kapitalistisch, nicht jüdisch, aber auch nicht offiziös oder klerikal wäre. Mittlerweile entstehen wenigstens Wochen- und Monatschriften, welche, größtenteils von jüngeren Gelehrten geschrieben, für Deutschtum und Sozialreform eintreten, ohne Aussicht, sich durch offene oder verkappte Inserate („Texteinschaltungen“ euphemistisch genannt) zu bereichern.



## Die Schutzlosigkeit der immateriellen Lebensgüter beim Schadenersatz.



Unter einem mit der vorstehenden Überschrift gleichlautenden Titel ist vor kurzem ein Schriftchen erschienen von Dr. Gustav Lehmann, Rechtsanwalt in Dresden. Der Verfasser ist kein ganz unbekannter Mann. Er hat bereits im Jahre 1865 ein ähnliches Schriftchen veröffentlicht unter dem Titel „Der Notstand der Schadenprozesse.“ Mit beredten Worten legte er damals dar, daß durch die Engherzigkeit ihrer Auffassung die Richter bei Schadenprozessen mitunter den Wald vor lauter Bäumen nicht sehen und daß hierin eine Besserung notwendig sei. Es hat, wie wir glauben, diese Arbeit wesentlich dazu beigetragen, daß seitdem in vielen Gesetzen und jetzt auch in der Reichsgesetzgebung dem Richter bei Schadenprozessen ein weitgehendes freies Ermessen eingeräumt ist.

Gleichsam als Fortsetzung dieses Themas führt der Verfasser gegenwärtig aus, wie es ein Mangel unsrer Rechtsbildung sei, daß sie nur vermögensrechtliche Schädigungen als zur Klage berechtigend anerkenne. Er vertritt mit Lebhaftigkeit