



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

G.: Aus Schwaben

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

zu Gunsten einer nur auf das Vernichten gerichteten Tendenz keinerlei Aussicht hatten, jemals viele Anhänger zu gewinnen. Unter Czar Nikolaus hätte man sie trotzdem, als sie entdeckt wurden, gehangen oder todgeknutet. Unter dem Kaiser Alexander strafte man sie mit Recht nur als halbe Mond-süchtige.

Die Gesellschaft umfaßte Leute von den verschiedensten Lebensstellungen. Der leitende Geist war ein gewisser Netschajeff, der, als man die Polizei sich auf der Spur sah, ins Ausland entfloh. Der nächste Schuldige nach ihm war Dolgow, der Sohn eines Staatsraths. Die andern Theilnehmer, unter denen noch Rippona, der Sohn eines Offiziers, und ein Fürst Tscherkessoff hervorragten, gehörten meist der Studentenschaft der Petrowsky-Universität an. Ihre Pläne wurden den Anhängern der Bewegung insgeheim durch ein Blatt bekannt gemacht, welches den Titel „Von den Vereinigten an die Einzelstehenden“ führte und die Russen zur Revolte gegen die Regierung aufrief. Trotzdem waren die Urtheile, welche gegen diese Hansnarren-verschwörung schließlich ergingen, ungemein mild. Das strengste, gegen den Fürsten Tscherkessoff gefällt, beraubte diesen seiner Titel und Adelsvorrechte und verwies ihn auf fünf Jahre nach der Provinz Tomsk. Die übrigen Verschwornen steckte man ins Gefängniß, einige auf ein Jahr, andere auf etliche Monate, die am wenigsten gravirten nur auf drei Wochen.

Moritz Busch.

## Aus Schwaben.

Ende Dezember.

Die projectirte Erwerbung der Eisenbahnen durch das Reich beschäftigt in diesem Augenblick auch in Württemberg das öffentliche Interesse. Wir haben schon wiederholt Gelegenheit gehabt, den Einfluß zu schildern, welchen bisher der ausschließliche Betrieb sämmtlicher Bahnen und auch der Staat nicht nur auf die Finanzen, sondern auf die ganze innere Politik unseres Landes ausübte. Mit um so größerer Spannung sieht man daher jetzt einer Entwicklung entgegen, welche zwar zur Zeit noch da und dort, in der öffentlichen Meinung wie bei den Regierungen mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben wird, welcher aber — Jeder mit unseren Verhältnissen näher Vertraute muß dieß zugeben — der Sieg in einer nahen Zukunft sicher ist. Zunächst leuchtet ein, daß der Uebergang der Bahnen auf das Reich vom Standpunkt des Verfassungsrechts die einfachste Lösung der vielfachen Schwierigkeiten ent-

hält, welche seit der Einsetzung der Reichseisenbahnnamts der weiteren Ausbildung der Gesetzgebung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, insbesondere der Erlassung eines Reichseisenbahngesetzes vom Standpunkt der einzelstaatlichen Souveränitätsrechte aus entgegengesetzt worden sind. Diese ganze Frage gewinnt durch das neue Project eine völlig andere Gestalt. Was bisher eine Minderheit von 14 Stimmen im Bundesrath schon im Entstehen verhindern konnte, soll künftig auf dem Weg der Etatsgesetzgebung — durch die einfache Mehrheit im Bundesrath und Reichstag ohne jeden Eingriff in die Reservatrechte der Einzelstaaten realisiert werden. Man mißverstehe uns nicht. Wir wissen wohl, daß nach der Verfassung dem Reich ein Expropriationsrecht gegen die Eisenbahnen der Einzelstaaten nicht zusteht. Aber unseres Erachtens bedürfte es auch — vielleicht mit einziger Ausnahme von Bayern — einer Expropriation gar nicht, um in kurzer Zeit sämtliche Staatsbahnen mit dem Willen der jetzigen Eigenthümer zu einem civilen Preis in die Hände des Reichs zu bringen. Es bedarf hierzu nur einer consequenten Reichspolitik und der Zuweisung der nöthigen Mittel im Wege des Etatsgesetzes. Werfen wir, um diese zu zeigen, einen Blick auf den Südwesten des Reichs, auf diejenigen Staaten, welche aus der Ferne betrachtet wegen ihrer bisherigen Eisenbahnpolitik und ihrer Staatsbahnen — neben Bayern — die meisten Schwierigkeiten zu bieten scheinen, wir meinen auf Baden und Württemberg. Es ist bekannt, daß schon im Jahre 1871 Verhandlungen gepflogen worden waren, um die badischen Bahnen für das Reich zu erwerben. Die Zeit der glänzenden Eisenbahnerträge ist für Baden vorbei, seitdem es genöthigt war, die kostspieligen und wenig einträglichen Schwarzwaldbahnen zu bauen; auch seine früher so äußerst günstige Rheinthalbahn ist durch die Concurrenz der linksrheinischen Reichseisenbahnen, welche eine deutsche Linie von Basel bis an die holländische Grenze darstellen, aufs Höchste gefährdet. Wir glauben nicht zu viel zu sagen, wenn wir behaupten, daß unsere badischen Nachbarn, seitdem sie die Bedeutung dieser Concurrenz erkannt haben, es ernstlich beabsichtigen, nicht die erste Gelegenheit benutzt zu haben, ihre Bahnen um einen angemessenen Preis an das Reich abzutreten. Wir müßten aber das vorgeschrittene politische Verständniß und den praktischen Sinn unserer westlichen Nachbarn völlig verkennen, wollten wir annehmen, daß dieselben etwa auch künftighin den Augenblick vergessen sollten, wo sie — den übrigen Bundesstaaten voraneilend, das Uebersehene nachholen, ihre Bahnen im günstigsten Moment an das Reich übertragen können. Was bleibt dann aber Württemberg noch übrig, wenn es im Westen, Süden und Norden von Reichseisenbahnen umklammert ist, deren Betrieb nach den mit Baden bestehenden Staatsverträgen sich theilweise weit in das eigene Land herein erstreckt? Soll dann etwa Württemberg auf den Grund seines Reservatrechts sich in einen Tarifkrieg

mit dem Reich einlassen? und auf wessen Kosten, mit welchem Erfolg würde derselbe ausgefochten? Schon seither ertrugen die württembergischen Bahnen bei einer Verzinsung des Anlagecapitals zu nahezu 5 % nicht viel mehr als 3 %, ein Betrag, welcher sich noch erheblich vermindern würde, wenn unsere Ertragsberechnungen nach kaufmännischen Regeln ausgeführt würden. Die neueste Erhöhung der Tarife soll das Deficit vermindern, ist aber wesentlich dadurch bedingt, daß die Tarifsätze außerhalb Württemberg keine Herabsetzung erfahren. Thatsächlich ist es nur die Linie von Westen nach Osten, Pforzheim-Ulm, welche, zur Zeit den directen Verkehr zwischen Paris und Wien vermittelnd, erhebliche Ueberschüsse gewährt, und das große Deficit der anderen Bahnen, welche theilweise kaum die Betriebskosten ertragen, auszugleichen geeignet ist. Alljährlich vermehrt sich die Zahl dieser fast gänzlich ertragslosen Bahnen und wir sind leider noch lange nicht am Ende einer Entwicklung angelangt, welche nur die Früchte einer früheren verkehrten Bahnpolitik allmählig zeitigt. Während nämlich der engherzige Particularismus, welcher bis zum Jahr 1870 in derselben herrschte, neben der ungünstigen territorialen Lage unseres Staats anfänglich dahin geführt hatte, sämtliche Bahnen in der Richtung auf die Residenz zu bauen und letztere recht eigentlich zum Herz des Landes zu machen, legte später die politische Aufschließung des Staats seit 1870 und die allmähliche weitere Ausbildung des in der Peripherie befindlichen Bahnnetzes von Jahr zu Jahr die Nothwendigkeit näher, für den Verkehr mit den Nachbarstaaten, wollte man nicht auf den Transit gänzlich verzichten, directe Linien herzustellen, sollten dieselben auch noch über Stuttgart führen. Die ursprünglichen, nach dem Centrum des Landes führenden Hauptbahnen müssen in Folge hiervon mehr und mehr zu Localbahnen werden, durch welche der Staat sich selbst auf Umwegen Concurrenz macht. Gerade in dieser Beziehung bildete jetzt die vorerwähnte bisher einträglichste Linie die schwächste Seite der württembergischen Eisenbahnposition gegenüber dem Reich. Mit dem Augenblick nämlich, wo die neue Umwallung Straßburgs ihrer Vollendung entgegengeht, wird die Nothwendigkeit einer directen Verbindung der beiden größten Waffenplätze des Südens Straßburgs und Ulms sich sofort praktisch geltend machen. Die seitherige Verbindung über Stuttgart ist nicht nur ein beträchtlicher Umweg, sondern für militärische Zwecke so viel wie unbrauchbar, da in dem engen, von steilen Höhen eingerahmten Thalkessel von Stuttgart, künftighin nicht weniger als 7 Bahnlinien zusammenlaufen werden, welche schon in gewöhnlichen Zeiten eine höchst mißliche Stauung des Personen- und Güterverkehrs zur Folge haben, in den Zeiten einer Mobilmachung aber geradezu unüberwindliche Schwierigkeiten bereiten werden. Wie wir hören, hat sich denn auch schon die erste strategische Autorität des Reichs für die Herstellung der Bahnlinie Straßburg-Appenweier-Freuden-

Grenzboten I. 1876.

stadt-Neutlingen (in südlicher Abzweigung nach Sigmaringen)-Ulm ausgesprochen. Von badischer Seite ist diese Linie von Appenweier bis Oppenau bereits in Angriff genommen, und die neueste officiële Karte des Reichseisenbahnnetzes hat auch die Fortsetzung derselben bis Freudenstadt schon eingezeichnet. In den Stuttgarter Kreisen sieht man längst dieser directen Linie Straßburg-Ulm, welche, zumal in den Händen des Reichs unsere ganze bisherige Eisenbahnverwaltung aus den Angeln heben würde, mit ernster und begründeter Sorge entgegen. Um diese Gefahr vorläufig zu beseitigen, den ganzen Verkehr Paris-Wien auf der Stuttgarter Linie festzuhalten, war erst vor kurzem die kostspielige Linie Stuttgart-Vöblingen-Freudenstadt und die schon mit der Herstellung der Linie Oppenau-Freudenstadt völlig nutzlose Bogenlinie Freudenstadt-Schiltach-Hausach von unserer Ständekammer beschlossen worden, möglicherweise ein höchst verhängnißvoller Schritt für die Finanzen des Staats. Wie nun aber, wenn das Reich, im Besiz der badischen Bahn bis Oppenau nach Art. 41 der Reichsverfassung „im Interesse der Vertheidigung Deutschlands“ die Linie Straßburg-Ulm, d. h. die verhältnißmäßig kurze Strecke Oppenau-Freudenstadt-Ulm für seine Rechnung anzulegen beschließt? Dazu bedarf es, wie schon bemerkt, keiner Verfassungsänderung, sondern nur eines einfachen Reichsgesetzes und disponibler Mittel.

Das Reich sorgt damit nicht nur für die Vertheidigung Deutschlands, sondern befriedigt auch ein dringendes Bedürfnis des gemeinsamen Verkehrs, welches schon längst diese directe Linie von Westen nach Osten forderte. Aber ebensovie ist auch, daß in dem Augenblick, wo das Reich diesen Beschluß fassen wird, der Staat Württemberg, will er seine Finanzen nicht geradezu ruiniren, sich zur Abtretung seiner Bahnen an das Reich bereit erklären muß, da das letztere mit der Linie Straßburg-Ulm die Ape des ganzen württ. Bahnverkehrs ohnehin in seine Hand bekommen würde. Sie sehen hieraus, daß der Plan der Erwerbung der Eisenbahnen durch das Reich auch von Süden aus betrachtet durchaus nichts Abenteuerliches an sich trägt. Wir begrüßen in demselben vielmehr nicht nur die einzige des Reiches würdige und nicht mehr länger aufzuschiebende Lösung des Problems einer einheitlichen Eisenbahngesetzgebung und Verwaltung, sondern finden darin auch das beste Heilmittel für gewisse innere staatliche Gebrechen; denn nur auf diesem Weg ist es möglich, eine Quelle langjähriger Corruption des gesammten öffentlichen Lebens in denjenigen Staaten zu verstopfen, in welchen bisher der Eisenbahnmangel des Staats sich alle andere politischen Interessen unterthänig zu machen, den Egoismus an die Stelle der politischen Grundsätze zu setzen vermocht hat.

Wenn dessenungeachtet in den letzten Tagen ein Stuttgarter Localblatt, welches allgemein als das so zu sagen officiöse Organ der dortigen national-

liberalen Partei bezeichnet wird, jenen Plan als eine „nationalliberale Ausschweifung“ bezeichnet und geradezu erklärt hat, daß die Reform der Justizgesetzgebung das letzte Zugeständniß zu bilden habe, welches den Einzelstaaten auch vom nationalen Standpunkt aus im Interesse der Einheit zugemuthet werden könne und daß Württemberg fernerhin im Verein mit Bayern allen weiteren Unificationsbestrebungen die Spitze zu bieten habe, so beweist dies nur, was wir schon längst angekündigt haben, daß ein Theil der bisherigen nationalen Kreise zu Stuttgart, befangen durch eigene und durch die localen Interessen der Residenz sich mehr und mehr in einen Gegensatz hineinsetzt zu den Bestrebungen der gesammten Partei, welche allen spießbürgerlichen Betrachtungen der Residenzler zum Troß, auch fernerhin nicht erlahmen wird, im Verein mit dem übrigen Deutschland ihr Programm zu verwirklichen. Jedenfalls dient man den Interessen des eigenen Staates am schlechtesten, wenn man seine Augen der, wenn auch vielleicht unangenehmen Wirklichkeit verschließt. Vollends aber hat man in Stuttgart keine Berechtigung, hochmüthig auf den Nachbarstaat Baden, der uns in so vielen Dingen voraus ist, herab zu sehen, wie dies in neuerer Zeit wiederholt, sogar in der Ständekammer von „nationalliberaler“ Stuttgarter Seite geschehen ist. Ob Bayern, welches bisher seine Stellung im Reich so trefflich für sich auszunützen verstanden hat, nach den bisherigen Erfahrungen für Württemberg einen höheren Rückhalt bieten wird, möchten wir denn doch bezweifeln. Erfreulich ist, daß auch in dieser Frage der „schwäbische Mercur“, der Repräsentant der öffentlichen Meinung im Lande, dessen Eigenthümer sich als Mitglied des Reichstags so große Verdienste um das Zustandekommen des Reichseisenbahn-Amtes erworben hat, die allein correcte Haltung einnimmt.

G.

## Landeskirche und Landtag in Preußen.

Berlin, 2. Januar 1876.

### I.

Am 10. September 1873 erließ der König von Preußen in seiner Eigenschaft als Träger des landesherrlichen Kirchen-Regiments der evangelischen Kirche eine Kirchengemeinde- und Synodalordnung für die evangelische Kirche