



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Notizen.

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

Notizen.

Kanalbauten oder billigere Eisenbahntarife? Da in letzterer Zeit von bekannter Seite wieder der Plan eines Kanalbaues in der Linie „Rhein-Weser-mittlere Elbe“ empfohlen wird gegen das Regierungsprojekt eines Kanalbaues nach den Emshäfen, von anderer Seite statt der Kanalbauten billigere Eisenbahntarife als das „allein Richtige“ vorgeschlagen werden, wollen wir diese Angelegenheit einer kurzen Betrachtung unterziehen und zwar von einem unparteiischen Standpunkte aus, indem wir nur das volkswirtschaftliche Interesse der Sache berücksichtigen.

Mit großem Bedauern müssen wir da zuerst konstatieren, daß bis jetzt die Kanalbaufrage vielfach nur von dem Standpunkte des Parteiinteresses erörtert worden ist. Auch die in letzterer Zeit aus dem Ruhrgebiet aufgetauchte Frage, ob nicht statt Kanalbauten billigere Eisenbahnfrachten im internen Verkehr zu geben seien, scheint uns nicht ganz parteilos zu sein.

Der uneingeweihte Leser der verschiedenen Artikel über diese Fragen wird in der unangenehmen Lage sein, beiden sich bekämpfenden Projekten Recht geben zu müssen, und beide haben ja auch durchaus Berechtigung; nur sind die Voraussetzungen für beide Pläne sowie für die dadurch zu erzielenden Resultate sehr verschieden, und nur unter parteiloser Beleuchtung aller Umstände wird sich ein unbefangenes Urteil bilden lassen. Wenn wir sagten, daß die Kanalbaufrage vielfach nur im ausschließlichen Parteiinteresse behandelt werde, so brauchen wir nur an die Agitationen der Stadt Magdeburg für die Kanallinie „Rhein-Weser-mittlere Elbe“ gegen das Regierungsprojekt des Kanalbaues nach den Emshäfen zu erinnern. Auch heute wird wieder von derselben Seite — trotz der abfälligen Beurteilung in unsern gesetzgebenden Körperschaften — in gleicher Weise agitirt, obgleich den von den Magdeburger Agitationen seiner Zeit mit fortgerissenen andern Städten und Ortschaften nachgerade ein Nicht darüber aufzudämmern beginnt, daß die von der Stadt Magdeburg begünstigte Kanallinie vorzugsweise ihren Krämerinteressen dienen würde, während die erhofften Wohlthaten dieser Linie für die durchschnittene arme und industrieloze Gegend doch nicht ganz zweifellos sein dürften. Im volkswirtschaftlichen Interesse verdient der von der Stadt Magdeburg begünstigte Plan heute wohl in letzter Linie Berücksichtigung. Wir erinnern ferner an den famosen Herrenhausbeschuß, durch den seinerzeit die Kanalbaufrage überhaupt für einige Zeit kaltgestellt wurde. Wir sind nicht so naiv, zu behaupten, daß bei diesem Beschlusse alles Parteiinteresse ausgeschlossen gewesen sei; denken wir ferner daran, daß mit dem Kanalbauprojekte der Regierung sofort verschiedene andre Kanalprojekte, z. B. aus der Provinz Schlessien nach Berlin u., auftauchten, so wird man in der Ansicht nicht fehlgreifen, daß für diese Projekte allein das Parteiinteresse maßgebend war. Nun aber zu der Streitfrage: Kanäle oder billigere Eisenbahntarife?

Alle Binnenland-Kanalprojekte hätten gewiß eine weit größere Berücksichtigung verdient, wenn dieselben ernstlich vor der Verstaatlichung der Eisenbahnen behandelt worden wären. Seit jedoch die Eisenbahnen Staatseigentum geworden sind und für den Geldbeutel jedes einzelnen steuerzahlenden Staatsbürgers verwaltet und betrieben werden, muß man vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus Binnenland-Kanalprojekte sehr sorgfältig prüfen. Unbestritten wird es bleiben, daß, wenn vorhandene Staatsbahnen mit neu anzulegenden Binnenlandkanälen wegen des

Gütertransports konkurrieren, dies nur auf Kosten der Staatsbahnen, also auf Kosten der Allgemeinheit der Staatsbürger, geschehen kann, und man muß eine starke Portion Voreingenommenheit besitzen, um daran zu glauben, daß unter dem von Parteiiinteressenten ausgehängten Schilde des „verbilligten Transportes“ allgemeine volkswirtschaftliche Interessen vertreten werden könnten.

Ergeben unsre Staatsbahnen gute Resultate, so können wir uns vom volkswirtschaftlichen Standpunkte darüber nur freuen, da jeder einzelne Staatsbürger ja dadurch eine ideale Nebenüe bezieht; Binnenland-Kanalbauten dagegen würden jedem Staatsbürger viel Geld kosten, um schließlich das Resultat zu ergeben, daß die für das Allgemeine wohlverwalteten Staatsbahnen zum Schaden eines jeden Steuerzahlers in den Einnahmen geschädigt werden würden. Haben wir einmal den Weg der Staatsbahnen beschritten, so müssen wir nun auch mit Rücksicht auf die Größe der bereits vollzogenen Verstaatlichung hierin weiter vorgehen, und es kann unsres Erachtens nach die Frage von Binnenland-Kanalbauten nur in Bezirken erörtert werden, für die keinerlei Befürchtung vorliegt, bestehende oder zu bauende Staatsbahnen und damit das Interesse der Allgemeinheit zu schädigen.

Aus gleichem Grunde müssen wir uns gegen jede allgemeine Tarifiermäßigung der Staatsbahnen im internen Verkehr aussprechen — soweit nicht vorhandene Mißstände und Härten aus früherer Zeit der Ausgleihung bedürfen —, da es uns vorteilhafter erscheint, für das Allgemeinwohl gut rentirende Staatsbahnen zu haben, als solche für den Säckel Einzelner nutzbringend zu machen. Dagegen sind wir für Tarifiermäßigungen auf den Eisenbahnen bis zur äußersten Grenze, soweit es sich um den Export von Landesprodukten handelt, weil jeder Export wieder dem Wohle der Allgemeinheit der Staatsbürger zu Gute kommt und die etwa geringeren Einnahmeergebnisse auf solchen Exportlinien reichlich durch die Vorteile ausgeglichen werden, die durch den Export selbst der Allgemeinheit erwachsen. Deshalb glauben wir auch, daß neue Transportwege für den Export nach den Seehäfen zu empfehlen sind und die dafür entstehenden Ausgaben geleistet werden können, ja in volkswirtschaftlicher Hinsicht geleistet werden müssen, um dem Export des Vaterlandes möglichst die Wege zu ebnen, indem dadurch wieder die Steuerkraft des Landes vermehrt wird. Ob nun diese zu empfehlenden neuen Transportwege nach den Seehäfen durch Kanäle oder durch die in letzterer Zeit empfohlenen breitspurigen sogenannten Güterschleppbahnen hergestellt werden, wird Sache fachmännischer Berechnungen sein, die zu untersuchen haben, mit welcher Art von Transportwegen man große Massen am billigsten dem Export zuführt.

Vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus muß daher jeder Unparteiische das Prinzip unsrer Regierung, zuerst die dem Export dienenden Transportwege zu ermöglichen, sowohl durch Neubau von Transportstraßen als auch durch Exporttarife auf den Staatsbahnen, freudig und dankbar anerkennen, wie auch das andre, daß erst nach Herstellung genügender Transportwege nach den Seehäfen Binnenlandkanäle in Aussicht genommen werden können.

Erwiederung. Die Berliner „Post“ vom 27. November hat mir eine doppelte schmerzliche Überraschung bereitet. Ich glaubte mich so gut verummumt zu haben und erfahre nun, daß der Scharfblick der „Berliner Zeitung“ augenblicklich den Kostgänger des Preßbüreaus in mir erkannt hat. Da wäre das Leugnen fruchtlos, und so bekenne ich denn, daß ich aus dem Reptilienfonds jährlich 100 000 Mark beziehe für Väterung der Edelsten der Nation. Kränkender noch ist es, daß mein Stil der „Berliner Zeitung“ nicht gefällt. Und den Beifall eben dieses

ausgezeichneten Organs mir zu erwerben war doch mein höchster Wunsch, so wenig ich mich jemals zu der Einbildung verstieg, es den Lessings, Juniusen, Couriers u. s. w. von der „Berliner Zeitung“ gleichthun zu können. Aber ich bitte sie, noch nicht gänzlich an mir zu verzweifeln; an dem guten Willen, mich zu vervollkommen, fehlt es mir nicht. Zu dem Vorwurfe, ich hätte mich nicht darüber ausgelassen, „ob es wahr oder unwahr, daß Berlin [laut Herrn Ludwig Löwe] seine Verwandlung vom Dorfe in eine Großstadt nicht dem Hofe, nicht dem Militär, sondern seinen Fabriken verdanke,“ muß ich zu meinem Bedauern bemerken, daß diese Taktik des Reizes der Neuheit entbehrt. So verkündete vor einigen Jahrzehnten ein geistreicher Mann, dessen Name mir leider entfallen ist, in verschiedenen Broschüren, die Erde stehe fest, und rief, als ihm nur spöttische Abfertigungen zuteil wurden, triumphirend aus: Das Gegenteil hat mir niemand bewiesen! Sollte er etwa jetzt in Berlin Zeitungsredakteur sein? — Nizza, den 30. November 1883. Der Verfasser des Aufsatzes „Die Fabriken und die Großstädte.“

Literatur.

Gustav Schwabs Leben. Erzählt von seinem Sohne Christoph Theodor Schwab. Freiburg i. B. und Tübingen, Mohr, 1883.

Der Herausgabe der „Kleinen Schriften“ Gustav Schwabs durch R. Klüpfel ist eine ansprechend und einfach gehaltene Biographie des Dichters und Kritikers von dem Sohne desselben gefolgt. Die kleinen Kreise, welche an soweit zurückliegenden und dabei nicht übermächtigen Erscheinungen der deutschen Literatur, wie G. Schwab eine gewesen ist, noch ehrlichen Anteil nehmen, werden das kleine Buch sicher willkommen heißen. Wir haben die ältere, größere biographische Arbeit Klüpfels über den Dichter („Gustav Schwab“ von R. Klüpfel, Leipzig, 1858) nicht zur Hand, um das Verhältnis der neueren zur älteren Darstellung bestimmen zu können. Doch dürfen wir wohl annehmen, daß das neue Büchlein durch mancherlei dem älteren Biographen nicht zu Gebote stehende Mitteilungen aus dem Jugendleben des Dichters bereichert ist. Sicher zum erstenmale werden die interessanten Tagebuchblätter Gustav Schwabs aus Berlin im Sommer von 1815 veröffentlicht. Sie lassen einen merkwürdigen Blick in vergangenes Leben thun. Wem es tröstlich ist, daß gewisse häßliche Erscheinungen der Gegenwart schon damals im Keime vorhanden waren, der lese S. 31 das *Naisonnement*, in dem sich Clemens Brentano in einer Gesellschaft bei Savigny über die Literatur seiner Zeit ergeht. Da ist „Goethe zu klassisch und gemacht,“ das letztere auch Uhland, dem übrigens einige Vortrefflichkeit zugestanden wird. Tieck sei äußerlich einnehmend, übrigens ein Lump von mäßigem Wit, Fouqué spiele den deutschen Ritter und Sänger, sei übrigens ein zweiter Spieß (es ist Christian Heinrich Spieß, der Verfasser zahlreicher fabrikmäßiger Räuber-, Ritter-, Geister- und Gaunergeschichten gemeint). Anim habe mehr Geist und Poesie am kleinen Finger, als Tieck am ganzen geschwollenen Leibe. An dem gepriesenen Theodor Körner sei nicht viel mehr, als daß er schlecht habe reiten können und daher alle Augenblicke wund geworden sei, dazwischen hinein aber geschrien und gesungen habe. Wem wird nicht zu Mute, als ob er aus einer Gesellschaft modernster „schneidiger“ und „pikanter“ Feuilletonisten käme?

Das spätere, äußerlich wenig bewegte, zwar thätige aber minder fruchtbare Leben Schwabs ist mit angemessener Kürze dargestellt, in dem Ganzen aber ein Ton eingehalten, der weder die Pietät verletzt, noch eigentlich panegyrisch wird.