



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Literatur.

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

Der Herzog von Lerma war über die Vortrefflichkeit und die Zahl der Gemälde hoch erfreut. Ja, er hielt den größern Theil derselben für Originale, und die Mantuaner ließen ihn bei diesem Glauben. „Man kann sie auch ganz gut Originale nennen,“ schrieb Tberti nach Mantua, „denn nachdem sie von der Hand des Flamländers retouchirt waren, schienen sie etwas ganz anderes zu sein als vorher.“

Rubens beschäftigte sich nun zunächst damit, die weiblichen Porträts für die Schönheitsgalerie seines Herrn zu malen, erhielt aber auch einige Aufträge von dem Herzoge von Lerma. Im October vollendete er das lebensgroße Reiterporträt des Ministers, welches, wie Tberti an den Herzog von Mantua schrieb, nach dem Urtheile aller prächtig gelungen war. Ferner wissen wir aus einem Briefe, den Rubens im Jahre 1618 an Sir Dudley Carleton richtete, daß er für den Herzog von Lerma einen Christus und die zwölf Apostel malte, von welchen er dem englischen Kunstfreunde eine durch seine Schüler angefertigte und von ihm retouchirte Copie anbot. Die zwölf Apostel sind noch im Museum von Madrid vorhanden, zeigen jedoch keine besonders hervorragenden Eigenschaften. Die Copien, welche Carleton übrigens ablehnte, befinden sich jetzt im Palazzo Nospigliosi in Rom. Sie sind besser als die Originale und übertreffen nach Burckhardts Urtheil an „meisterlicher Färbung, Beleuchtung und malerischer Behandlung alle gleichzeitigen Leistungen der Italiener, wenn auch hie und da noch der Einfluß des einen oder andern derselben durchblickt.“ Die Albertina in Wien besitzt dreizehn Zeichnungen, welche vielleicht mit einer dieser beiden Bildereien in Verbindung stehen.

Nachdem Rubens seine Mission in Spanien vollendet, sollte er auf den Wunsch seines Herzogs an den französischen Hof gehen und dort weitere Bilder für die Schönheitsgalerie malen. Er lehnte jedoch dieses Ansinnen ab und ließ den Herzog durch Chioppio bitten, ihn mit Arbeiten zu betrauen, die nicht so niedriger Art wären und mehr mit seinem Talente übereinstimmten. Der Herzog scheint diesen Wunsch respectirt zu haben, denn im Frühjahr 1604, also nach einjähriger Abwesenheit, befand sich Rubens wieder in Mantua.

Literatur.

Bau und Betrieb der Schmalspurbahnen und deren volkswirtschaftliche Bedeutung für das deutsche Reich. Von Hofmann. Mit 7 Tafeln. Wiesbaden, J. F. Bergmann, 1881.

Der Eisenbahnbau ist in Deutschland an einem Wendepunkte angekommen. Das Lösungswort der Verkehrswirtschaft und Verkehrstechnik wird in Zukunft heißen: Localbahn, Güterbahn, Flußregulirung und Canäle! Mit der Localbahn befaßt sich die angegebene Schrift von Hofmann und zwar mit derjenigen Gattung, welche die in Frage kommenden volkswirtschaftlichen Bedürfnisse weitaus am meisten befriedigt, mit der schmalspurigen.

Bisher sind die Eisenbahnen in Deutschland mit kaum nennenswerther Ausnahme nach Art der Normalbahnen gebaut worden, welche dem großen Durchgangsverkehr dienen. Der Grund liegt theils in der Rücksicht, die man auf eine kräftige Landesverteidigung nehmen mußte, theils in der Gründerei, die das Actienagio, nicht das Landeswohl im Auge hatte. So theure Bahnen erfüllen aber nicht ihren Zweck. Man kann mit ihnen nicht in die entlegensten Winkel des Landes vordringen, denn wollte man es, so müßten die Tarife so hoch ausfallen, daß die Bahnen ganz nutzlos werden würden. Erst die niedrigen Tarife sind es, welche die Volkswirtschaft beleben; sie schaffen Werthe, die vorher nicht vorhanden waren. Niedrige Tarife aber sind auf Bahnen mit geringem Verkehr nur möglich, wenn sie äußerst billig gebaut, verwaltet und betrieben werden. Den Technikern ist darum jetzt die Aufgabe zu stellen: die Kosten des Baues und Betriebes der Eisenbahnen

herunterzuschrauben. Sie müssen so billig bauen und verwalten, daß es möglich wird, mit den Eisenbahnen in die engen Thäler und auf die Höhen der Gebirge, bis dicht an die Fabriken und in dünn bevölkerte landwirthschaftliche Gegenden vorzudringen. Nirgends darf dies verbesserte Verkehrsmittel fehlen, allen Bedürfnissen muß es sich anschmiegen. Wie ein feines Geäder muß es sich nebartig über das Land verzweigen. Ingenieure, die an dieser Aufgabe arbeiten, erwerben sich ein Verdienst um das Volkswohl. Bahnen nach altem Muster zu bauen, ist keine Aufgabe mehr.

Allen diesen Forderungen entspricht am meisten die Schmalbahn. Sie ist am billigsten zu bauen und zu betreiben, sie benutzt die vorhandenen Chaussees als Bahnkörper, kann mitten durch die Ortschaften und bis an die Fabriken gelegt werden und ist in den meisten Fällen am geeignetsten, sich eng an die Bedürfnisse anzulehnen. Die Baukosten einschließlich des Grunderwerbs und der Betriebsmittel betragen 20,000 bis 25,000 Mark für den Kilometer, wenn eine Chaussee als Bahnkörper zur Verfügung steht, und 25,000 bis 35,000 Mark, wenn dies nicht der Fall ist. Eine normalspurige Secundärbahn kostet etwa das drei- bis vierfache. Einen Nachtheil allerdings hat die Schmalbahn gegen die Normalbahn. Die Waaren müssen beim Uebergange auf andre Bahnen umgeladen werden. Allein nach den Erfahrungen, die Hofmann von der Feldbahn im Eisenacher Oberlande gemacht hat, ist die durch die Umladung entstehende Erhöhung der Transportkosten sehr gering, und da sie außerdem nur für Massengüter in Frage kommt, so ist zu hoffen, daß es der Technik gelingen werde, die Umladung durch zweckmäßig construirte Wagen in Wegfall zu bringen. Ein Anfang ist ja auch damit gemacht.

In Deutschland giebt es gegenwärtig vier Schmalbahnen im Betrieb. Die längste (40 Kilometer) und wichtigste ist die schon genannte Feldbahn, welche vom Verfasser der vorliegenden Schrift erbaut worden ist. Durch die guten, alle Erwartungen übertreffenden Erfolge ist diese Bahn von besondrer Bedeutung für die Entwicklung des Schmalbahnsystems geworden. Sie hat viele Gegner von der Nichtigkeit ihrer Bedenken überzeugt, und manche nothwendige Verbindung, die als Normalbahn nicht zustande kommen konnte, rückt ihrer Verwirklichung als Schmalbahn jetzt näher. Mehrere Projecte werden von Baurath Hofmann selbst bearbeitet. Auch der sächsische Landtag hat den praktischen Erfahrungen der Feldbahn gegenüber seinen Widerstand gegen dies System aufgeben müssen, sodaß vor kurzem, nach einer Bauzeit von fünf Monaten, die erste Strecke Schmalbahn in Sachsen (Wilkau-Kirchberg) eröffnet werden konnte.

In der vorliegenden Schrift sind alle bis jetzt gemachten Erfahrungen sorgfältig zusammengestellt. Die Erörterung erstreckt sich bis in technische Einzelheiten. So können sich alle, die sich für die Frage interessieren, hier leicht gründlichen Rath holen, um so mehr, als der Verfasser nicht bloß seine eignen Erfahrungen, sondern auch das Material, welches sich in er bereits vorhandenen Literatur vorfindet, aufs sorgfältigste benutzt hat. Agitatorisch würde die Schrift allerdings noch bedeutend mehr wirken, wenn die volkswirthschaftliche und finanzielle Seite der Angelegenheit eine breitere und eingehendere Behandlung erfahren hätte. Landtage und Minister können hierüber auch Belehrung vertragen, und namentlich in Preußen werden die vereinfachten Bahnsysteme noch manchen Widerstand zu überwinden haben, wenn sich erst zeigt, wie groß die Menge der Bedürfnisse ist, die man hier zu befriedigen hat, und — wie wenig die Schmalbahnen sich mit einer büreaukratischen Verwaltung vertragen.

Für die Redaction verantwortlich: Johannes Grunow in Leipzig.
Verlag von F. L. Herbig in Leipzig. — Druck von Carl Marquart in Reudnitz-Leipzig.