



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

Schilderung eines Tages „während der Bayreuther Schreckenszeit,“ umfaßt also die Zeit vom Mai 1873 bis zum August 1876. Stofflich dagegen ziehen diese „Spaziergänge“ Alles in ihren Bereich, was in diesen Tagen irgend Bemerkenswerthes sich zugetragen hat, und bieten daher wie ihre Vorgänger jedem, der Antheil an den Ereignissen seiner Zeit nimmt, das Urtheil eines geistvollen Mannes in einer Form, die jedem unvergeßlich bleiben muß, der mit einiger Genußfähigkeit für stilistischen Reiz begabt ist. H. B.

Literatur.

Die Wasserstraßen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika in ihrer kommerziellen und industriellen Bedeutung. Im Auftrage des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten verfaßt von Chr. Mosler, Bergassessor. Mit 2 Farbendruck-Tafeln. Berlin, Ernst und Korn, 1877.

Die hohe Wichtigkeit, welche die Kanalfrage für Deutschland hat, ist die Veranlassung zu der obigen Schrift geworden. Der preußische Handelsminister hat den Bergassessor Mosler nach Amerika gesandt, um einen Bericht über das dortige Kanalwesen zu erstatten. Dieser ist nun allerdings so ausgefallen, wie man es bei einer solchen Sendung voraussagen konnte. Die Agitation für die Förderung der Wasserstraßen ist dem preußischen Handelsminister äußerst unbequem; da trifft es sich nun sehr gut, daß der Hilfsarbeiter im Handelsministerium nach seiner Rückkehr ein Votum abgibt, welches zufälligerweise mit den Intentionen des Handelsministers sehr genau zusammentrifft; denn das Resultat desselben lautet: „Was die Zukunft des Kanalwesens in den Vereinigten Staaten anbelangt, so ist mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit voranzusehen, daß die stets wachsende Konkurrenz der Eisenbahnen und der freien Binnensee- und Flußschiffahrt auch die noch belebten Schiffahrtskanäle, mit Ausnahme der Küsten- und Seekanäle, allmählich zum Verfiessen und schließlich zum Erliegen bringen wird.“ Ist dieses Urtheil motivirt, dann wäre es allerdings mit der Agitation für die Kanäle in Deutschland vorbei. Allein wir sehen uns vergeblich in dieser Schrift nach einer wirklichen Motivirung um. Die kleinen lokalen Kanäle, welche ohne Fortsetzung sind und früher die Stelle der Landstraßen einnahmen, haben allerdings in Amerika den Eisenbahnen gegenüber ihre Bedeutung eingebüßt. Dies zu constatiren, hätte der Verfasser keine Reise nach Amerika zu machen brauchen, denn das wußte man längst. Daß aber die großen durchgehenden Kanäle, welche dem

zusammenhängenden Wasserstraßennetz angehören, ihre Bedeutung verloren hätten, das ist in der vorliegenden Schrift keineswegs nachgewiesen. Vielmehr erhellt gerade aus dem vorgebrachten statistischen Material, daß die Frequenz der Kanäle sich seit zwanzig Jahren verdoppelt hat, daß sie noch gegenwärtig relativ, d. h. wenn man die Kilometer-Frequenz der Kanäle und Eisenbahnen vergleicht, viel bedeutender ist als die der Eisenbahnen, und daß sie als Regulator der Frachttarife für die Entwicklung des Verkehrs den allergrößten Einfluß übt. Aus der Schrift geht ferner hervor, daß in Amerika das Bestreben herrscht, die Dimensionen der Kanäle möglichst zu erweitern und sie mit möglichst großen Fahrzeugen zu befahren, weil dadurch die Transportkosten bedeutend niedriger werden. Die in der neuesten Zeit erbauten Kanäle sind deshalb mit 3—4 Meter Tiefgang angelegt.

Ueberhaupt findet sich mancherlei dankenswerthes statistisches Material zur Beurtheilung der Kanalfrage in der Mosler'schen Schrift, wenngleich der eigentliche Zweck derselben verfehlt ist. Diesen zu erfüllen, hätte es eines umfassenderen Materials bedurft, denn so viel derselbe auch vorbringt, so sind doch überall Lücken vorhanden. Für die deutsche Kanalfrage wird durch diese Schrift keine Wendung hervorgerufen, ganz abgesehen davon, daß die deutschen Verhältnisse wesentlich andere sind als die amerikanischen und daß bei uns namentlich die hohen Frachttarife der Eisenbahnen gegenüber den amerikanischen förmlich dazu drängen, ein billigeres Transportmittel zu schaffen. Jedenfalls hat die Schrift das Gute, daß sie uns zeigt, wie unendlich weit wir in Deutschland auf diesem Gebiete noch zurück sind und wie viel in Amerika bereits gethan ist, welche enormen Dimensionen in Folge dessen der Verkehr in Amerika erlangt hat und wie äußerst niedrig die Tarif- und Transportkosten im Verhältniß zu den deutschen sind.

Zur Geschichte der deutschen Gesellenverbände. Von Georg Schanz. Mit 55 bisher unveröffentlichten Dokumenten aus der Zeit des 14. bis 17. Jahrhunderts. Leipzig, Verlag von Duncker und Humblot, 1877.

Gestützt auf eine große, meist aus süddeutschen Archiven stammende Anzahl von Dokumenten stellt der Verfasser die Entstehung und Entwicklung der alten Handwerksgezellenverbände dar, welche wir vor einigen Wochen in d. Bl. nach Stahl's Untersuchungen geschildert haben. Das Ganze zerfällt in zwölf Abschnitte, von denen der erste sich mit der Entstehung der Zünfte beschäftigt. Der zweite behandelt dann die Entartung derselben, die im vierzehnten und fünfzehnten Jahrhundert in Folge der sich widersprechenden Wünsche und Bestrebungen der Meister und der Knechte oder Gesellen und namentlich in Folge des Umstandes eintrat, daß die Zünfte sich abzuschließen bemüht waren, wo-

durch die Gesellen veranlaßt wurden, sich zur Wahrung ihrer Interessen und natürlichen Rechte ebenfalls genossenschaftlich zu organisiren. Der dritte Abschnitt hat es mit mehr nebensächlichen Motiven kirchlicher und gefelliger Art zum Zusammentreten in Vereine zu thun. Im vierten sehen wir die ersten ernstern Streitigkeiten zwischen Meistern und Knechten ausbrechen und die Zünfte verschiedener Orte Versuche machen, sich zu gemeinschaftlichem Handeln gegenüber den Ansprüchen der Gesellenschaften zu verbinden. Der fünfte zeigt uns an einer Anzahl von Handwerken, daß die Verbindung der Gesellen schon im vierzehnten und noch mehr im fünfzehnten Jahrhundert weit ausgebreitet, vielleicht ganz allgemein nicht bloß durch Deutschland organisirt war. Im sechsten Kapitel wird hauptsächlich gezeigt, wie die religiösen Bruderschaften mit ihren Zwecken die Schale waren, in der sich die Gesellenverbände entwickelten, wogegen das siebente die dabei in Betracht kommenden weltlichen Momente ins Auge faßt. Der achte Abschnitt erzählt uns dann den großen Streit der Bäckerknechte zu Kolmar. Im neunten erläutert der Verfasser, wie nach der Reformation die Vereine der Gesellen die Form der Bruderschaft, die auch früher schon nicht allenthalben an denselben gehaftet hatte, vollständig fallen ließen und zu rein weltlichen Assoziationen wurden. Die drei letzten Kapitel endlich betrachten das Wesen der Gesellenverbände, deren Stellung zu den ursprünglich allein das Handwerk vertretenden Meistern und zu den Obrigkeiten und den Einfluß, den sie auf die ganze Gestaltung des Verhältnisses der Arbeitnehmer zu den Arbeitgebern ausübten, worauf ein Anhang das Gesellenthum in der späteren Zeit, vom sechzehnten Jahrhundert an, schildert und die alten Gesellenvereine mit den heutigen Gewerksvereinen vergleicht. Wir empfehlen das Buch, welches auf gründlicherer Kenntniß der Sache beruht, als die ist, über welche Stahl verfügte, und in wesentlichen Dingen zu andern Resultaten als dieser gelangt, auch als klar und (einige Stellen ausgenommen, wo der Verfasser den Meistern gegenüber unbillig wird) unbefangenen geschrieben.

Verantwortlicher Redakteur: **Dr. Hans Blum** in Leipzig.

Verlag von **F. L. Herbig** in Leipzig. — Druck von **Hüthel & Herrmann** in Leipzig.