



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Br., K.: Die Bundesgewalt und die Eisenbahnen in Deutschland.

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

Die Bundesgewalt und die Eisenbahnen in Deutschland.

Ich habe Ihnen im August v. J. Bericht erstattet über die Berathungen, welche am 4. des genannten Monats die durch Zuziehung weiterer Mitglieder verstärkte Deputation des volkswirtschaftlichen Congresses in Braunschweig hielt, um verschiedene durch die neuesten Zeitereignisse in Fluß gebrachte Fragen der politischen Oekonomie zu beantworten, namentlich um zu untersuchen, welche Einflüsse die politische Umgestaltung Deutschlands auf dessen wirtschaftliche Lage und auf die volkswirtschaftliche Seite der Verfassung und Gesetzgebung haben werde. Die damaligen Verhandlungen und Beschlüsse, über welche Herr Dr. Alexander Meyer, damals in Bremen, jetzt Syndicus in Breslau, einen gedrängten Bericht publicirt hat, (derselbe ist auch in der Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft und Culturgeschichte von Michaelis und Faucher, Jahrg. 1866. B. II. S. 181 u. ff. abgedruckt), gingen zu jener Zeit ziemlich unbeachtet vorüber an dem großen Publikum, welches damals noch ausschließlich den Berichten und Prophezeihungen über kriegerische und politische Ereignisse größten Stils seine Aufmerksamkeit zuwandte und sich fast zu langweilen schien, wenn nicht jeden Tag eine Schlacht von Königgrätz oder Aehnliches stattfand. Wenn man heutzutage jene Debatten und Resolutionen des volkswirtschaftlichen Congresses vom August 1866 vergleicht mit dem Entwurfe zur Verfassung des norddeutschen Bundes vom März 1867, so wird man finden, daß dieser Entwurf in vielen Stücken die Bahnen eingeschlagen hat, welche ihm damals die „Volkswirthe“ vorzeichneten, und daß es Gebiete giebt, bezüglich deren zu wünschen wäre, daß er diese Marschroute noch etwas stricter eingehalten und weiter verfolgt hätte; man wird ferner, wenn man das Verzeichniß der Mitglieder der ständigen Deputation des volkswirtschaftlichen Congresses, welche am 4. August 1866 in der braunschweiger Versammlung thätig waren, nachschlägt, finden, daß die Hälfte derselben gegenwärtig in dem Reichstag sitzt (es sind dies nämlich: Präsident Dr. Lette in Berlin, Obergerichtsanwalt Dr. Braun in Wiesbaden, Bürgermeister Grumbrecht in Harburg, Otto Michaelis in Berlin, Obergerichtsanwalt Dr. Weigel in Kassel) und also dort Gelegenheit hat zu prüfen, ob das Werk der Diplomaten, der Verfassungsentwurf, in Uebereinstimmung steht mit den von ihnen bekannten Grundsätzen der Volkswirtschaft. Bei keinem der vierzehn Capitel des Verfassungsentwurfes dürfte dies zweifelhafter erscheinen, als bei „VIII. Post- und Telegraphenwesen“.

Die unglücklichen politischen Verhältnisse in Deutschland, mit deren Radicalreform wir gegenwärtig hoffentlich beschäftigt sind, haben dem deutschen Eisen-

bahnwesen einen höchst eigenthümlichen Charakter gegeben, der sich in andern Ländern nicht wiederfindet. Der deutsche Mittel- und Kleinstaat, der keine rechte politische Mission hatte und doch den bekannten gouvernementalen Thätigkeitstrieb in sich fühlte, verfiel, um dem letzteren Genüge zu leisten, darauf, die Functionen der bürgerlichen und wirthschaftlichen Gesellschaft an sich zu reißen. Unter diesen befand sich auch unter Andern die Aufgabe, Eisenbahnen zu bauen, zu befahren und zu befrachten. Der Staat wurde Commissionär, Expéditeur, Kutscher — freilich Kutscher mit Dampf. In einzelnen Staaten wurde sogar das Princip der Staatsbahnen geradezu als allein seligmachendes wirthschaftliches, finanzielles und politisches Dogma aufgestellt, verkündigt und allgemein geglaubt, sowohl von der Regierung als auch von der Volksvertretung. So in Württemberg unter dem Einfluß des ebenso gelehrten als unermüden Schützöllners Moriz Mohl. Dort gelang es kaum im Jahre 1862, zum ersten Mal eine Privatbahn concessionirt zu erhalten. Bis dahin hatte man, auch wenn die Unternehmer nicht das geringste Opfer aus Staatsmitteln verlangt und alle Garantien geboten hatten, jede Concession verweigert, — lediglich *par principe* — „denn,“ sagte man, „der Staat hat das ausschließliche Privileg, Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben.“

Im Anfang wurde dem Staate sein Uebergriß in die wirthschaftliche Function der bürgerlichen Gesellschaft sogar noch gedankt und sehr hoch angeschlagen. Man war ihm erkenntlich dafür, daß er Steuern hob, um Eisenbahnen zu bauen. Der Capitalüberschuß und der Unternehmungsggeist der bürgerlichen Gesellschaft waren damals noch gering. Man glaubte klug und vorsichtig zu sein, wenn man „Destreicher“ kaufte, statt sich an Eisenbahnbauten zu betheiligen. Siehe Frankfurt! Jedenfalls konnte der Staat eher ein Risiko unternehmen, hatte er ja doch die solidarische Haftbarkeit aller Steuerpflichtigen hinter sich. Auch hatte der Staat „internationale Fühlung“. Der Unternehmungsggeist des Einzelnen und der bürgerlichen Gesellschaft machte an den Landesgrenzen Halt. Er fürchtete jenseits derselben bei den Nachbarregierungen auf Schwierigkeiten zu stoßen wegen der Fortsetzung des Unternehmens. Der „Staat“ aber war ja ein Mitschuldiger an der politischen Zerstückelung durch einige dreißig souveräne Gebiete, er konnte mit der Nachbarregierung als Gleicher mit dem Gleichen, als Staat mit dem Staate unterhandeln. Er war also offenbar der richtige Mann, um als Geschäftsführer die Eisenbahnangelegenheiten der bürgerlichen Gesellschaft in die Hand zu nehmen. So weit ging alles in floribus. Es waren die Flitterwochen jener Ehe, welche der Staat mit der Gesellschaft mittelst des eisernen Ringes der Schienengeleise abgeschlossen hatte. Sie dauerten nicht lange.

Der Handel und die Industrie hatten bald zu bedauern, daß sie „Staatshilfe“ angenommen und damit ihre Seele — die freie Concurrrenz — verkauft

hatten. Der Staat als solcher besaß die Gewalt. Der Staat als Eisenbahnfahrer und Befrachter hatte das Transportgeschäft. Was lag näher, als daß der Inhaber der Gewalt sie verwerthete zum Vortheil des Geschäfts? Ohne Concession des Staats durfte weder gebaut, noch expropriirt werden. Der Staat benutzte also seine Souveränität in der Bau- und Expropriationsfrage, um sich ein Monopol zu verschaffen und sich jede lästige oder nachtheilige Concurrenz vom Leibe zu halten. Dadurch aber mußte nothwendig die Qualität der Transportleistung verschlechtert und deren Preis vertheuert werden. Dazu kam, daß bei einer Staatsbahn, namentlich bei einer concurrenzlosen, im Hintergrunde stets auch noch der kategorische Imperativ des Finanzministers steht, welcher sagt: „So und so viel müssen mir unsere Eisenbahnen abwerfen, sonst kann ich mein Budget nicht im Gleichgewicht halten.“

Man hatte durch den Staat vor einem Vierteljahrhundert vielleicht die eine Bahnlinie ein paar Jährchen früher erhalten, als sich der Unternehmungsgeist der Privaten daran gewagt hätte. Dafür bekam man die andern desto später. War die Rentabilität eines neuen Projectes durch jahrelange Agitation außer Zweifel gestellt, so entschloß sich der Staat, nachdem er durch Verweigerung der Concession das Unternehmen sechs oder acht Jahre lang retardirt und dadurch den Interessirten die schwersten Verluste zugefügt hatte, endlich „die Sache selbst in die Hand zu nehmen“. Die Bahn wurde also gebaut, aber vom Staat, von dem Monopolisten, der keine Concurrenz duldet und dessen administrative und technische Bureaucratie lieber herrscht als verwaltet. So lange aber die Rentabilität eines neuen Projectes zweifelhaft war, hinderte der Staat den Bau, auch wenn Privatunternehmer selbständig das Risiko tragen wollten. Konnte doch das Project, wenn es gerieth, der Staatsbahn Concurrenz bereiten! Selbst bauen aber mochte es der Staat nicht, weil ihm das Risiko zu groß, weil die Staatseisenbahnschuld schon zu hoch gestiegen, weil man der durch oppositionelle Deputirte vertretenen Gegend nicht gewogen war, — enfin, weil man nicht wollte; und das war Grund genug bei dem Inhaber der obersten Gewalt, welcher mit dem österreichischen Minister von Schmerling sagen konnte: „Wir können warten.“ „Wir aber nicht!“ schrien Handel und Industrie. — „Bah, laßt sie schreien! Was liegt daran?“

Der Staat war aber nicht bloß Inhaber der obersten Civilautorität, Inhaber des Transportgeschäfts, des Monopols und der selbstgeschaffenen Privilegien. Er war auch oberster Kriegsherr auf seinem eigenen, wenn auch noch so kleinen Gebiet. Auf diesem Gebiet aber galten die bekannten strategischen Rücksichten, und diese wogen um so schwerer, als man auf einem souveränen Gebiete von hundert und einigen Quadratmeilen niemals wissen konnte, woher eigentlich der „Feind“ kommen werde. Da hieß es denn „Feinde ringsum!“ Namentlich traute man, wie dies 1852 der darmstädtische Minister Freiherr

Reichard von Dalwigk so geistreich ausdrückte, „dem rastlosen unruhigen Preußenvolke“ nicht. Man mußte daher alle, aber auch alle und jede Eventualitäten in Betracht ziehen; und so kam es denn, daß man gegen jeden Damm und gegen jede Brücke strategische Verdachtsgründe hegte, daß sie „der Feind“ zu seinen Operationen benutzen könne, und dadurch veranlaßt, die Anlage neuer Eisenbahnlinien verweigerte, verzögerte, erschwerte, vertheuerte.

Endlich erschien neben dem Staat als Gewalt, dem Staat als Geschäftsmann, dem Staatmonopolisten, dem Staatskriegsherrn, auch noch — als letzter nicht als lässigster — der Staat als Gnadenspender. Man weiß, wie noch 1866 in einem süddeutschen Staat (welchen der alte Welcker und seine zwar jüngeren, aber nicht einsichtigeren Freunde als den alleinigen „Hort der deutschen Freiheit“ preisen, obgleich dort der Adel, die Geistlichkeit und die Schreiberkaste regieren und dem „Volke“ nichts gestattet ist, als zu kneipen, zu turnen, zu reden und zu drucken, zu suppliciren und Wasser zu trinken), wie in diesem Staate eine geschickte Combination von Eisenbahnprojecten dem Minister des Auswärtigen, der zugleich auch Minister der Eisenbahnen war, eine gefügige Majorität in der zweiten Kammer zuführte, welche nicht nur Eisenbahnprojecte, sondern auch Kriegsprojecte votirte und in Folge dessen schließlich dann nicht nur Eisenbahnschulden, sondern auch Kriegsschulden zu verwilligen hatte. In der That eine etwas eigenthümliche Art, Gnaden zu spenden! Indessen wir dürfen die berechnete Eigenthümlichkeit und das Selbstbestimmungsrecht des begabtesten aller deutschen Sterne nicht antaßeln.

Je kleiner ein Staat ist, desto größer wünscht er seine Haupt- und Residenzstadt; und wenn sie nicht von selber wachsen will, so müssen künstliche Mittel angewandt werden, welche außerdem noch das Gute an sich haben, daß die Regierung mit Stolz sagen kann: „Nicht die Günst der Lage oder sonstige natürliche Voraussetzungen waren die Ursache, — nein, ich bin es, einzig und allein ich, der Staat, bin es, der diese seine Stadt groß und reich gemacht hat.“ Unter jene künstlichen Mittel gehören denn neben Begünstigung der Bauunternehmer (welche natürlich nur auf Kosten der Stadtkasse und der steuerpflichtigen übrigen Bürger ausgeführt werden kann) und anderem, vor allem die Eisenbahnen. So hat der Mittel- und Kleinstaat Residenzen, die in Folge einer fürstlichen Günst oder Ungünst an geographisch, culturhistorisch und volkswirtschaftlich völlig unmotivirten und voraussetzungslosen Punkten angelegt worden sind, dadurch „gehoben“, daß er sie zu einem Central- und Knotenpunkt des Eisenbahnsystems machte, ohne darauf zu achten, daß dadurch die Naturgesetze der Transportleistung auf das größlichste gestört und verletzt und der Handel, die Industrie sowie alle übrigen Transportinteressenten geschädigt wurden.

Eine vormals freie Reichsstadt hat kraft ihrer nunmehr erloschenen politischen Souveränität ihren Eisenbahnverwaltungen eine solche Richtung gegeben,

daß die meisten Passanten gezwungen sind, in den Mauern der Stadt Quarantaine zu halten, zu übernachten oder wenigstens etwas zu — „verzehren“, was die freireichsstädtischen Wirthe, Bäcker und Metzger sehr vernünftig finden. „Denn alles Wirkliche ist vernünftig“, sagt Hegel.

Wir werfen damit weder auf Deutschland einen Stein, noch auf seine Monarchen. Wir constatiren nur eine Erscheinung, die begründet ist in der nicht durch die Anziehung eines starken Mittelpunktes gemäßigten und geregelten Centripetalkraft des Kleinstaats, — eine Erscheinung, die wir deshalb ebenso gut auch auf nichtdeutschem und auf republikanischem Gebiete wiederfinden, wie z. B. in der Schweiz, welche, wenn sie nicht durch die bundesstaatliche Verfassung vom zwölften Herbstmonat 1848 die wichtigsten Verkehrsinteressen in die Hände der Centralgewalt — des Bundesrathes, des National- und Ständerathes — gelegt hätte, jedenfalls gegenwärtig entweder gar keine oder wenigstens erheblich weniger und höchst verkehrt angelegte Eisenbahnen haben würde. Denn auch dort bereitete der Cantönligeist den Eisenbahnen denselben Widerstand, wie bei uns die Selbstüberhebung und der Souveränitätsdünkel gewisser nunmehr von der Landkarte verschwundener Kleinstaaten.

In Deutschland rächte sich das Eisenbahnwesen an den Kleinstaaten, welche ihm Schwierigkeiten bereiteten. Indem es die Entfernungen abkürzte, machte es den Kleinstaat noch kleiner als er ohnedies schon war. Indem es den Waarentransport erleichterte, machte es die wenigen Binnenzölle, welche die Kleinstaaterei im Zollverein aufrecht erhielt — die Wein-, Tabak-, Spiritus- und Bierübergangsabgaben, die Octroys und Accisen von Speisen, Getränken und Brennmaterialien — immer noch verhafter. Indem es die Menschen immer näher aneinanderrückte, entfremdete es dieselben dem Particularismus, den Kirchturmsinteressen, dem kleinstaatlichen Stillleben. Es zeigte denselben, daß jenseits des Bergs und des Bachs auch noch Leute wohnen, und daß je größer der Staat, desto freier die wirthschaftliche Bewegung. Die wirthschaftlich und politisch centralisirende Richtung der deutschen Eisenbahnen trat in Conflict mit der decentralisirenden Richtung der Kleinstaaterei, — und die Gewalt der Eisenbahn bewies sich als die stärkere. Ein gewisser Instinct hatte dies einzelnen Kleinstaatsmännern verrathen. Wir erinnern uns sehr wohl, daß in dem vormaligen Herzogthum Nassau, als die Landstände 1858 den Bau von Staatseisenbahnen längs des Rheins und der Lahn decretirten und die Regierung, welche sich durch Concessionirung einer bankerotten Privatgesellschaft in große Verlegenheiten gestürzt hatte, aus welchen sie keinen andern Ausweg sah, als sich auf die Rückzugsbrücken des Baues auf Staatskosten zu retiriren, welche ihr die Landstände im Interesse des Landes schlugen, daß damals der höchst particularistische nassauische Regierungsdirector Schapp vor diesen „verwünschten Eisenbahnen“ ein geheimes Grauen empfand, dem er öffentlichen Ausdruck gab,

indem er darauf hinwies, daß, bevor die Taunusbahn zwischen Frankfurt und Wiesbaden gebaut war, auf den dazwischenliegenden Dörfern die Droschken, die Vorspannfuhrleute und die Wirthshäuser höchlichst florirt hätten. Damit wollte er natürlich beweisen, daß durch die Anlage von Eisenbahnen eine Gegend verarme. Der particularistische Staatsmann bedachte dabei freilich nicht, daß nun statt des Vorspanns der Ackerbau und statt der Schnapskneipen die Industrie in dieser Gegend gedieh und trotz der Eisenbahn die Zahl der Kutscher sich verzehnfacht hatte. Ein solcher Mangel an wirthschaftlicher Einsicht war freilich bei unseren Kleinstaatsmännern so wenig selten, daß es kaum der Mühe lohnte, ein derartiges Beispiel anzuführen. Wir haben es nur citirt, um einen weitem Beleg dafür zu geben, mit welchem Verdruß und welcher Angst manche Anhänger der zerstückelten Souveränitätsgebiete, ohne sich Rechenschaft geben zu können über die Gründe dieses beklemmenden Gefühles, die Fortschritte beobachteten, welche das schnaubende Dampfroß auf dem Wege zur Einheit vorbereitete.

Sie schriehen: „Retten wir die Fuhrmannskneipen, retten wir den Vorspann vor dem Untergang, mit dem er bedroht ist.“ Aber im Innern des Herzens klangen aus dem kleinstaatlichen Resonanzboden die Worte zurück: „Retten wir uns selbst, retten wir unsere Souveränität und Würde, unsere bureaukratisch-bevormundende Vielregiererei, unsern Nepotismus, unsere Dienstpragmatik, unsere Pensionsberechtigung für Frau und Kinder, unsere Expectanzen und Aspirationen für Söhne und Schwieger söhne, für Vettern und Neffen, für Kind und Kindeskind!“

Allein auch hier wiederholte sich das antike Fatum. Je mehr man seinem Schicksal zu entinnen strebte, desto mehr verwickelte man sich darein. Die grauenhafte große Oedipustragödie wiederholte sich hier in einer komischen und kleinlichen Parodie. In dem ängstlichen Bestreben, der Klapperschlange zu entgehen, flog ihr der Vogel in den Rachen.

Diejenigen Kleinstaaten, welche am meisten den Eisenbahnen und dem einheitlichen Wirthschaftsdrange widerstrebten, welche für Staatsbahnen schwärmten und den Nachbarstaaten und den Unternehmern die größten Schwierigkeiten in Betreff der Eisenbahnbauten bereiteten, sind von der politischen Schaubühne abgetreten, nicht ohne, gleich dem Geizhals, dem lachenden Erben eine fette Erbschaft an Staats eisenbahnen zu hinterlassen. Auf dem volkswirthschaftlichen Congresse in Hannover im Herbst 1864 debattirte man die Schwierigkeiten, welche die Regierung des Welfenkönigs im monopolistischen Interesse seiner Staats eisenbahn dem Projecte Paris-Hamburg bereitete. Da warf der geistreiche Nationalökonom Julius Faucher das feste Wort in die Versammlung: „Wenn eine Regierung sich aufführt wie ein Kutscher, dann verdient sie auch als Kutscher behandelt zu werden.“ Das Bonmot erregte damals manchem

loyalen Gemüth eine Gänsehaut. Seitdem hat es auf retrospectivem Wege eine fast providentielle Bedeutung gewonnen.

Hannover, Kurhessen und Nassau haben aufgehört zu existiren. Die übrigen Mittel- und Kleinstaaten, soweit sie dem norddeutschen Bund angehören, hatten Einsicht genug, um mit dem politischen und wirthschaftlichen Einheitsdrange der Nation ihren Frieden zu schließen, durch welchen sie sich eines Theiles ihrer Sondersouveränität im Interesse des Ganzen begeben und sich nur denjenigen Theil ihrer Selbständigkeit reserviren, welcher nicht in Widerspruch steht mit den öffentlichen und gemeinsamen Interessen der deutschen Nation.

Aus diesem Frieden geht der große und heilbringende Grundsatz hervor, von welchem der Entwurf der Verfassung des norddeutschen Bundes wohl ausgeht und welchen der Reichstag ohne Zweifel sanctioniren wird, — der Grundsatz:

„Die Bundesgewalt hat das Obergewalt über das Eisenbahnwesen. Sie allein hat das Recht, Concessionen zu ertheilen und die Expropriation zu verfügen und unter Zustimmung des Reichstags ein allgemeines deutsches Eisenbahngesetz zu erlassen.“

Damit sind die Verwickelungen und Hemmnisse beseitigt, welche bisher den Bau und Betrieb von Eisenbahnen in Deutschland erschwerten, verzögerten, unmöglich machten. Die wunderlichen Strecken, welche der zwerghaftliche Souveränitätsdünkel in seiner Selbstüberhebung ausführte, werden nicht mehr wie bisher ein Hinderniß sein für die natürlichen Linien, welchen der Kleinstaat nun nicht mehr die Concession vorenthalten kann. Die vertragsmäßigen oder legalen Monopole, das Recht, Parallel- oder sonstige Concurrenzbahnen zu verhindern, werden wegfallen. Ein allgemeines gleiches deutsches Eisenbahngesetz wird die Vorbedingungen des Eisenbahnbaues regeln. Die strategischen Rücksichten werden nicht mehr hemmen, sondern fördern; denn sie werden nur noch einen äußern, d. h. nichtdeutschen Feind als möglich voraussetzen, aber nicht mehr einen innern, deutschen. Während sie bisher jedem Einzelstaat Motive für ein Veto lieferten, werden sie in Zukunft der Bundesgewalt Motive an die Hand geben, das polnische Veto der separatistischen Sonderinteressen zu brechen und Eisenbahnlinien zu fördern, auf welchen nicht bloß „das militärische Bedürfniß“ fährt, sondern auch der allgemeine und der locale Verkehr.

Wenn wir bei den Vorschriften des Verfassungsentwurfes ein Bedenken haben, so wäre es das, daß etwa die Bundesgewalt zu tief in die freien Bewegungen des wirthschaftlichen Verkehrs eingreifen könnte, welche besser durch das Naturgesetz der freien Concurrenz, als durch polizeiliche Vorschriften der Staatsgewalt — sei es Bundes-, sei es Territorialgewalt — geregelt werden.

Doch wir glauben, die Wahrung dieses Standpunktes getrost den Nationalökonomern aus der deutschen Manchester Schule, deren Vertreter zwar nicht

in großer Zahl, aber doch an einflussreichen Stellen in den verschiedenen Parteien des Reichstages des norddeutschen Parlaments sitzen, überlassen zu dürfen. Für heute beschränken wir uns darauf, die Vorzüge der Einheit vor der Zerflüchtung nachzuweisen und dem Parlamente anzurathen, daß es — was der Verfassungsentwurf mit dieser Bestimmtheit leider noch nicht thut — an die Spitze des Abschnittes VII. der Constitution schreibe:

„Die Eisenbahngesetzgebung ist Bundesache.“

Berlin, 24. März 1867.

Dr. K. Br.

Ludwig Häuffer.

Wenn ich Ihnen unter dem erschütternden Eindrucke, den die Trauerbotschaft von Häuffers Tode trotz seiner langen und hoffnungslosen Krankheit überall hervorbringt, einige Worte über diesen unvergeßlichen Mann schreibe, so ist nicht die Absicht, sein vielseitiges Wirken als Schriftsteller, Gelehrter, Lehrer und Politiker eingehend zu beleuchten oder gar zu beurtheilen. Vermöchte das schmerzliche Gefühl auch die richtige Stimmung dazu zu finden, es wäre nicht an der Zeit, dies schon jetzt zu thun. An Häuffers Grabe trauert ein großer Theil des deutschen Volkes. In die Wehklagen, die dem so früh Dahingegangenen nachtönen, soll sich nicht Mißklang verfrühter Kritik, nicht rauher Streit der Meinungen mischen, sondern aus persönlichen Erinnerungen, die ihm sein Leben lang lieb und theuer sein werden, möchte einer der zahllosen Schüler Häuffers eine Liebesgabe auf das kaum geschlossene Grab niederlegen.

Der Grundzug des Wesens, wodurch Häuffer allen, die ihm nahen, so theuer wurde, war echte Humanität, frische und natürliche Auffassung des Lebens, unbedingt gewinnende Herzlichkeit. Der junge Student, der sein Arbeitszimmer betrat, nahm den Eindruck mit sich, daß dieser Mann weit mehr sei als ein berühmter Gelehrter und bewandter Professor, daß er ein Mann sei, wie sich ihn die Jugend nicht lieber als Freund, Berather und Vorbild wünschen kann. Nichts war ihm ferner als das vornehme und kühle Wesen, das den deutschen Professor so oft kennzeichnet; ein Zug herzlichsten Wohlwollens lag um seinen Mund und blickte aus seinen Augen. Und die flüchtige sympathische Berührung