



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Wuttig, Johannes: Englische Technik und deutsche Konkurrenz : (Schluß)

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

welche Sorgfalt läßt sich nicht der ernst- und gewissenhafte Brandes kosten, um jeden Verdacht einer äußern Rücksicht oder eines Abhängigkeitsgefühls, dem er bei seiner Bekämpfung der deutschen Revolutionsfreunde Raum gebe, von sich abzuwenden!

(Fortsetzung folgt)



## Englische Technik und deutsche Konkurrenz

Von Johannes Wuttig

(Schluß)



Wenn ich im Vorangegangnen die großen Vorteile nachzuweisen gesucht habe, die der englischen Industrie ihre bisher fast unangefochtene Machtstellung verschafft haben, und die groß genug sind, ihr auch für die Zukunft eine entschiedne Überlegenheit zu sichern, so ist es nur billig, wenn wir uns nun mit den Verhältnissen beschäftigen, die von englischer Seite als Gründe für die Konkurrenzfähigkeit des Auslandes, besonders Deutschlands, angeführt werden. Vor allem sagt man, es sei natürlich, daß Deutschland billiger produziren könne, denn da seien ja die Lebensmittel so viel billiger, folglich die Arbeitslöhne so viel niedriger; überdies sei der deutsche Arbeiter anspruchsloser als der englische.

An diesen Behauptungen ist entschieden etwas Wahres, aber nicht allzu viel. Wenn man Engländer über diesen Punkt reden hört, so sollte man meinen, der deutsche Fabrikarbeiter lebe von der Luft nebst einem Zusatze von Sauerkraut. So groß ist nun doch die Bedürfnislosigkeit nicht. Ich glaube bestimmt, der Arbeiter lebt im allgemeinen besser, als der Kleinbauer, und das ist sehr gut und erfreulich. Ich glaube auch, er muß besser leben, wenn er in geschlossnen Räumen zehn bis zwölf Stunden angestrengt arbeiten soll. Ich will aber zugeben, daß der englische Arbeiter mehr Fleisch isst, als der deutsche. Das ist aber noch kein Grund, daß ihm sein Essen mehr kosten sollte als dem deutschen. Denn der Speck und Schinken z. B., der in England ungemein viel und in allen möglichen Zubereitungsformen gegessen wird, ist bedeutend billiger als in Deutschland. Hier mag der Durchschnittspreis 80 Pf. bis 1 Mk. 20 Pf. fürs Pfund sein, in England kostet das Pfund durchschnittlich 5 d bis 8 d = 42 bis 67 Pf.; der billigere ist meist ameri-

Grenzboten I 1889

69

kanischen Ursprungs. Rindfleisch und Hammelfleisch kosten 54 bis 58 Pf. das Pfund, sind also auch eher billiger als teurer als bei uns. Daß die Fischpreise in England außerordentlich niedrig sind, ist zu bekannt und zu natürlich, als daß ich es weiter zu erörtern brauchte. Das Pfund Weizenbrot kostet in England augenblicklich 12 Pf. In allen diesen Angaben meine ich das deutsche Pfund oder halbe Kilo, nicht das etwas kleinere englische. Wenn es also die Lebensmittel sein sollen, deren niedrige Preise Deutschland die Konkurrenz mit England erleichtern, so kann weder vom Brote noch vom Fleische die Rede sein; es müßten also die andern landwirtschaftlichen Erzeugnisse, wie Milch, Butter, Käse, Eier, in Betracht kommen, denn die Kolonialwaren, wie Kaffee, Thee, Zucker, Reis, sowie die Hülsenfrüchte, sind bekanntlich weit billiger in England als in Deutschland. Aber auch in den Milch-, Butter-, Käse- und Eierpreisen besteht kein sehr erheblicher Unterschied gegen die unsrigen. In Irland klagten mir im vorigen Sommer verschiedene Landwirte ihre Not, wie furchtbar schwer es sei, auch unter Verzicht auf Getreidebau für die Erzeugnisse der Landwirtschaft einen lohnenden Absatz zu finden; die englischen Händler bezahlen auf den irischen Buttermärkten höchstens 7—8 d = 58—67 Pf. für das englische Pfund, also einen Preis, den wir für das halbe Pfund bezahlen. Wirklich viel teurer als bei uns sind nach meinen Beobachtungen Bier, Wein, Branntwein und Tabak; aber ich glaube, daß dieser Unterschied durch die eben erwähnte Billigkeit andrer Verbrauchsartikel mindestens aufgewogen wird. Auch hinsichtlich der Kleidung kann von Teuerung entschieden nicht die Rede sein. Ich habe gestaunt, als ich im vorigen Sommer nicht nur in London, sondern auch in Provinzialstädten in den Kleider- und Schuhhandlungen die den einzelnen Gegenständen angehefteten Preisbezeichnungen las: Männeranzüge von derbem, reinwollenem, hübsch aussehendem Stoffe zu 25 Mk., starke Schnürschuhe von Rindsleder mit Doppelsohlen zu 6 Mk., natürlich Fabrikarbeit, aber augenscheinlich gut und dauerhaft gearbeitet; so billig können die Arbeiter in Deutschland sich nicht kleiden.

Und nun die Wohnungsverhältnisse. Es ist bekannt, daß in England die meisten Arbeiter, wenigstens die verheirateten, ein Häuschen, eine sogenannte Cottage, für sich bewohnen. In neuerer Zeit haben ja auch unsre Großindustriellen angefangen, der Arbeiterwohnungsfrage mehr Aufmerksamkeit zu schenken, und es sind ganze Arbeiterstädte nach englischem Muster geschaffen worden. Aber es wird wohl leider noch eine lange Zeit vergehen, ehe überall das Übel der Mietskasernen durch eine vernünftige, den Anforderungen des Arbeiterstandes entsprechende Arbeiterkolonie mit kleinen, nur für eine Familie (oder höchstens zwei) bestimmten Häusern und Gärten beseitigt wird. Es liegt mir fern, zu wünschen, die Arbeiter aus der Stadt vertrieben zu sehen, aber ich behaupte, sie wohnen in Anbetracht der Mieträume zu teuer, weil der Grund und Boden in der Stadt selbst zu kostspielig ist. In den großen

Fabrikstädten Englands ist der durchschnittliche Mietpreis einer aus vier Räumen (Stube, Kammer, Waschküche und Bodenraum) bestehenden Cottage nebst kleinem Vorgarten und größerem Gemüsegarten, Hofraum, Kohlen- und Holzschuppen und gewöhnlich einem Stall 3 Mk. 50 Pf. bis 4 Mk. wöchentlich, bei Jahresmiete 140 Mk. bis 160 Mk.; oft aber wird der Mietvertrag auf noch längere Zeit abgeschlossen, und dann ermäßigt sich der Mietpreis noch weiter. Ich wiederhole, daß sich diese Angaben auf die teureren, größeren Städte beziehen.

Wenn ich jetzt den letzten Punkt dieses Abschnittes, die Lohnverhältnisse berühre, so muß ich zunächst vorausschicken, daß es mir schwer geworden ist, bestimmte Anhaltspunkte zu finden. Und das ist leicht erklärlich. Nicht nur in verschiedenen Gegenden und Zeiten, nicht nur in verschiedenen Gewerben, für die verschiedenen Alter und Geschlechter, sondern auch für die verschiedenen Zweige eines und desselben Gewerbes sind die Löhne ganz ungleich. Ich glaube, nur ein in das industrielle Leben beider Länder eingeweihter kann hier einen Vergleich anstellen, auf dessen Ergebnis etwas gegeben werden kann. Ich begnüge mich damit, die Löhne der in der Weberei beschäftigten Arbeiter anzugeben. Die Löhne der Frauen und Mädchen schwanken zwischen 8 und 18 Mk. wöchentlich, und zwar bei einer zehnstündigen täglichen Arbeitsdauer. Die Männer, die in solchen Fabriken allerdings fast nur als Aufseher, Maschinisten u. s. w. angestellt sind, haben einen durchschnittlichen Wochenlohn von 36 Mk.

Ich bin in meinen Auseinandersetzungen auf Einzelheiten eingegangen, die anscheinend dem Gegenstande fern liegen, aber ich glaubte der in vielen Kreisen, natürlich besonders in England vertretenen Annahme widersprechen zu müssen, als sei die der englischen Technik erwachsene deutsche Konkurrenz lediglich eine Folge äußrer, für die englische Industrie nachteiliger, für die deutsche aber günstiger Einwirkungen.

Wie läßt sich nun diese Konkurrenz erklären? Zunächst, behaupte ich, durch die höhere Bildung des deutschen Volkes überhaupt und unsrer Gewerbetreibenden insbesondre. Physische Kräfte sind es ja nicht allein, die der Mensch zu seiner Thätigkeit braucht, sie haben nie allein etwas Großes ausgerichtet, und in unsrer Zeit bedarf es erst recht einer tüchtigen Ausbildung der geistigen Anlagen, um den Anforderungen auch ganz bescheidner Berufszweige gerecht zu werden. Oder meint man, es sei bloße Pedanterie oder Eitelkeit, daß heutzutage jeder Meister von seinem Lehrling eine gründliche Schulbildung fordert und auf dessen Schulzeugnisse Wert legt? Nein, es ist die Überzeugung, daß kein Gewerbe auf bloßer Handfertigkeit beruht, daß jedes eine bestimmte Summe geistiger Fähigkeiten verlangt, die der, der in die Lehre tritt, sich in der Schule angeeignet haben und in den Lehrjahren sich erhalten und erweitern muß. Diese Überzeugung besteht nun allerdings nicht nur in Deutschland, sondern ebenso auch in England, und auch in England ist neuerdings der

Schulzwang eingeführt worden, aber eben erst neuerdings. Noch giebt es Tausende in England, die den Schulzwang verwerfen und seine günstige Wirkung in jeder möglichen Weise beeinträchtigen, besonders dadurch, daß sie den Wert der Schulbildung in den Augen der Kinder herabzusetzen suchen, sie vom regelmäßigen Schulbesuch abhalten und so früh als irgend möglich aus der Schule nehmen. Daß die englischen Volksschulgesetze weniger streng sind als die unsrigen, ist bekannt und im Wesen der Sache begründet. Es dürfte aber vielen neu sein zu erfahren, daß in England durchaus nicht ein Schulbesuch von so und so viel Jahren, wie bei uns, sondern lediglich der Besitz bestimmter Kenntnisse gefordert wird. Noch im vorigen Sommer habe ich englische Volksschulen besucht, wo die Lehrer sich bitter darüber beklagten, daß Kinder von noch nicht elf Jahren die Schule verlassen durften, weil sie das vom School Board verlangte Maß von Kenntnissen in der zu diesem Zwecke abgehaltenen Prüfung nachzuweisen vermochten. Unter Voraussetzung leidlich regelmäßigen Schulbesuchs und normaler Geistesgaben ist, nach Angabe derer, die ich über diesen Punkt sprach, das Ziel sehr bequem mit 12—12½ Jahren zu erreichen, also nach etwa sechsjährigem Schulbesuche. Es ist nicht anzunehmen, daß die englische Jugend im Durchschnitt begabter sei, als die deutsche, die Erfahrungen in englischen höhern Schulen wenigstens könnten mich eher das Gegenteil glauben machen; es ist auch nicht anzunehmen, daß die englischen Schulen mehr leisten als die unsrigen; warum sollten sonst die Engländer uns in dieser Hinsicht zum Vorbilde nehmen? Es bleibt also nur die Schlußfolgerung, daß die englische Volksschulbildung bedeutend hinter der deutschen zurücksteht. Und dieser Ausfall überträgt sich mittelbar auch auf die technische Leistungsfähigkeit Englands. Daß in einem Lande, wo der Schulzwang schon vielfach als ein willkürlicher Eingriff in die Rechte und Freiheiten des Menschen angesehen wird, es einen Zwang zum Besuch von Fortbildungsschulen gar nicht giebt, ist wohl selbstverständlich, und so kommt es, daß oft mit 11, 12 Jahren ein Knabe für immer aufhört, sich mit dem in der Schule gelernten zu beschäftigen, wenn ihn nicht, was gerade in diesem Alter selten genug der Fall sein mag, die Lust am Lernen antreibt, sich weiterzubilden.

Einerseits also ist es die höhere allgemeine Bildung des deutschen Volkes, die es zur Konkurrenz mit dem englischen auf dem Gebiete der Technik befähigt; anderseits ist es die Rührigkeit und der Ehrgeiz der deutschen Gewerbetreibenden und ihrer Vertreter.

Man mag über die Wirkungen des Freizügigkeitsgesetzes urteilen, wie man will, den Vorteil hat es entschieden gebracht, daß es eine lebhafte, dem Gewerbe ganz neue Bahnen vorschreibende Konkurrenz hervorgerufen hat, die den säumigen und dem Fortschritt abholden Arbeiter und Produzenten erbarmungslos zu Grunde richtet, aber gerade durch diese schonungslose Behandlung zu verdoppelter Rührigkeit und Thatkraft mahnt.

Die deutschen Gewerbetreibenden haben sich diese Mahnung in einer Weise zu Herzen genommen, die ihnen alle Ehre macht und ihre geistige Überlegenheit den englischen gegenüber entschieden an den Tag legt. Allgemein wird das anerkannt, auch in England. So schreibt z. B. das Londoner Fachblatt *Ironmonger* („Eisenhändler“) folgendes: „Die Thatfache ist nicht zu bestreiten, daß in Deutschland die Fabrikation von feinen Eisenwaren in befriedigendster Weise Fortschritte macht. Jeder Artikel wird beständig verbessert, so vollkommen als möglich herzustellen gesucht. Wenn auch in manchen Fällen englische und amerikanische Muster benutzt werden, so wird doch die Anerkennung, die dem deutschen Fabrikanten gebührt, dadurch nicht im geringsten vermindert. Es verlohnt sich wirklich, den Schaufenstern der Kaufleute, die diese Artikel führen, nicht nur in Berlin, sondern auch in Provinzstädten, ein wenig Beachtung zu schenken. Man bemerkt da Werkzeuge und andre Fabrikate, die nahezu als mustergiltig zu betrachten sind, und selbst ein englischer Kritiker mit verwöhntem Geschmacke wird die gediegne Arbeit, die uns vielfach entgegentritt, bewundern müssen. Ebenso verhält es sich, wenn man Neubauten besichtigt, nicht nur sogenannte elegant eingerichtete, herrschaftliche Häuser, sondern auch Gebäude, die für Büreaus bestimmt sind; aber auch viele neue Miethäuser entbehren bei der Verwendung von Eisen und Kupfer nicht ganz eines gewissen Luxus, der noch vor zehn Jahren einen ungewohnten Anblick geboten hätte. Viele Artikel entzücken geradezu das Auge, wie z. B. Fensterstäbe, Lampen, Platten, Schlüssel u. dergl., die aus Eisen oder Kupfer nach mittelalterlichen Vorbildern gemacht wurden, welche in alten Ritterburgen, in Kirchen und Museen aufgehäuft sind. Es ist viel geschehen, um durch Abbildungen und Skizzen diese Altertümer im Publikum bekannt zu machen; zu bezweifeln ist aber, ob irgend etwas ohne jenen Ehrgeiz und jene Liebe zu ihrem Handwerk, durch die so viele deutsche Arbeiter sich auszeichnen, erreicht worden wäre. Der intelligente Teil des Arbeiterstandes und einsichtige Fabrikanten haben allein einen gerechten Anspruch auf die Verdienste, die ohne Zweifel mit dem manchmal geradezu wunderbaren Fortschritt, der in der letzten Zeit stattgefunden hat, verbunden sind.“

Ein nicht geringer Teil des hier mit so rühmlicher Unparteilichkeit besprochenen Erfolges gebührt auch den Vertretern und Reisenden unsrer industriellen Kreise. Es erregt immer den Neid und die Bewunderung der Engländer, zu sehen, wie sich die deutschen Reisenden durch ihre Liebenswürdigkeit, ihr gefälliges Entgegenkommen und vor allem durch ihre trefflichen Sprachkenntnisse ein Absatzgebiet nach dem andern erschließen und es auch dauernd zu behaupten wissen.

Ohne Zweifel wird im Laufe der Zeit auch das Fachgenossenschaftswesen mit seinen vielen nützlichen Einrichtungen, den Fachzeitschriften, den Ausstellungen der betreffenden Erzeugnisse sowie der Lehrlingsarbeiten und mit der that-

kräftigen Förderung seiner Interessen einen weitem Fortschritt auf allen Gebieten der Technik veranlassen und immer mehr das Handwerk selbst und die Stellung seiner Vertreter heben. Es ist hoch erfreulich, zu sehen, wie in neuester Zeit besonders bei uns in Deutschland das Kunstgewerbe emporgekommen ist, und es ist anzunehmen, daß gerade auf diesem Gebiete sich Deutschland mit der Zeit die Führerschaft aneignen wird.

Daß Staat und Gemeinde in wohlwollender Fürsorge für gewerbliche Anstalten und Interessen wetteifern, auch dies ist dankbar anzuerkennen. Die neuesten sozialpolitischen Schritte der deutschen Reichsregierung sind ein Beweis dieses Wohlwollens und legen von dem Bewußtsein Zeugnis ab, daß, je mehr der einzelne Mensch in dem Riesengetriebe der Gesamtarbeit des Volkes zum verschwindenden Atom wird, er um so sorgfältiger gegen Ausbeutung geschützt und davon überzeugt werden soll, daß er keine Maschine, sondern ein lebendiges Glied des Gemeinwesens ist.

Wie sollte nicht jedem Deutschen das Herz höher schlagen, wenn er neben den kriegerischen Vorbeern, die sein Volk im Kampfe gegen den ränkessüchtigen Nachbarn gesammelt hat, die Erfolge sieht, die es in friedlicher Arbeit errungen hat? Ja, freuen sollen wir uns von Herzen über diese Zeugen deutscher Größe, aber wir wollen uns vor dem Übermute hüten. In dem stolzen Gefühl der eignen Stärke die des Feindes verachten, das könnte unsrer Nation furchtbar schaden, und wenn wir meinten, das, was wir mit unsrer Industrie errungen haben, sei auf ewig unser, wir könnten uns nun des Besitzes in voller Ruhe erfreuen, so wäre das ein verhängnisvoller Irrtum. Ich habe schon zu Anfang darauf hingewiesen, welche Anstrengungen England macht, unsre lästige Konkurrenz abzuschütteln, und davon können wir fest überzeugt sein, diese Anstrengungen wird es noch verdoppeln, wenn sie sich als ungenügend erweisen sollten. Wir dürfen uns keinen Illusionen in dieser Beziehung hingeben; jeder Zoll unsres Handelsgebietes muß durch mühsames Ringen erkämpft werden. Also Sicherheit ist hier gar nicht am Platze, sondern nur tüchtige, stille, beharrliche Arbeit. Denn wir sind in vielen Dingen den Engländern auf dem Gebiete der Technik noch nicht gewachsen; wie wenig ziemt uns also eitle Überhebung? Den allgemeinen Zug der Solidität, der durch die englische Industrie geht, habe ich schon gelegentlich erwähnt, aber er ist zu bedeutsam, als daß er nicht besondere Beachtung verdiente. Ich glaube, jedermann, der in England gewesen ist, wird mir beistimmen, wenn ich behaupte: die Erzeugnisse der englischen Industrie, mögen es nun Lokomotiven oder Taschenmesser, Teppiche oder Schnürsenkel, Zimmereinrichtungen oder Manschettenknöpfe sein, alle sind gediegen, praktisch, dauerhaft. Es ist nicht gesagt, daß man in Deutschland zu demselben Preise nicht Waren von derselben Güte bekommen könnte, aber das ist sicher, daß sie bei uns meist in weit geringerer Güte verkauft werden. Ohne Zweifel sind an diesem Umstande die Käufer zum großen

Teil selbst schuld, indem sie immer die billigste Ware verlangen und so den Verkäufer und damit auch den Fabrikanten zwingen, Artikel zu liefern, die diese mit gutem Gewissen selbst nicht empfehlen können. Aber so unverständig wird gewiß ein großer Teil des englischen Publikums auch sein, und wenn die englischen Industriellen solchen Wünschen durchaus nicht Rechnung tragen, so beweisen sie damit eine größere Einsicht und ein regeres Interesse für das Gewerbe als die unsrigen.

Aber nicht nur in der größern Solidität der englischen Durchschnittsware zeigt sich eine Überlegenheit der englischen über die deutsche Industrie, sondern auch in der großartigen Entfaltung gewisser Zweige. Englische Stahlwaren genießen ja noch heute ein Ansehen, auch bei uns in Deutschland, das, eben weil es durchaus berechtigt ist, sehr schwer, durch deutsche Konkurrenz zu erschüttern ist. Sämtliche Werkzeuge von der Zimmermannsaxt bis zur Nähnadel sind von einer Sauberkeit der Ausführung und von einer Dauerhaftigkeit, die deutsche Fabrikate kaum erreichen. Sie sind allerdings entsprechend teuer, aber schließlich, der erhöhten Brauchbarkeit wegen, immer noch preiswerter als unsre geringere Ware. Daß die Gummiindustrie in England der deutschen weit voraus ist, könnte man vielleicht auf das Konto des Klimas setzen, das in England andre Anforderungen an die Wasserdichtigkeit der Bekleidung stellt als bei uns. Weniger erklärlich ist mir die Überlegenheit der englischen Papierfabrikation sowie einzelner Teile der Lederindustrie. Ich kann nicht auf Einzelheiten eingehen, aber einen großen Vorsprung muß ich noch erwähnen, den die englische Technik in den letzten Jahren über die deutsche errungen hat: ich meine auf dem Gebiete der Eisenbahnen. Noch vor acht Jahren bestand dieser Vorsprung nur in der größern Fahrgeschwindigkeit; seitdem aber, und besonders in den drei letzten Jahren, sind so erhebliche Fortschritte auf dem Gebiete der englischen Eisenbahntechnik gemacht worden, daß kein Deutscher, und sei er noch so sehr von den Einrichtungen seines Landes eingenommen, anstehen wird, den englischen Eisenbahnen in vielen Stücken den Vorrang vor den deutschen einzuräumen. Was die Fahrgeschwindigkeit anlangt, so ist ja allbekannt, daß sie in England viel größer ist, als bei uns. Der schnellste fahrplanmäßige Zug Deutschlands auf der Strecke Berlin-Köln hat eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 57 Kilometern in der Stunde, während der Expresszug London-Edinburg eine solche von 72 Kilometern aufweist, ohne daß für diesen Abstand die Bodenverhältnisse maßgebend sein könnten. Es giebt ja nun Personen, welche meinen, die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit sei gar kein Fortschritt; in den maßgebenden Kreisen, auch im deutschen Eisenbahnbetriebsamte, ist man jedoch andrer Meinung, und es sind bereits Bemühungen im Gange, um durch Verbesserung der Lokomotiven, sowie durch schärfere Trennung des Lokal- und Durchgangsverkehrs eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge in Deutschland zu erreichen. So

lange damit keine wesentliche Erhöhung der Gefahr verbunden ist, ist sie entschieden ein Fortschritt, und wenn, wie man mit Genugthuung sagen kann, die Erfindung neuer, außerordentlich wirksamer Bremsvorrichtungen und Weichenstellungsmaschinen gleichzeitig die Eisenbahnunfälle in dem deswegen früher so verhängnisvollen England auf ein verschwindendes Maß verringert hat, so kann man diesen Fortschritt nur mit Freuden begrüßen. Die Trennung zwischen Lokal- und Durchgangsverkehr ist in England in einer in Deutschland unerreichten Weise durchgeführt, und der erzielte Zeitgewinn wird noch dadurch bedeutend erhöht, daß die englischen Lokomotiven nirgends durch den Mangel an Wasser aufgehalten werden können. Durch eine höchst sinnreiche Einrichtung wird es ihnen ermöglicht, unterwegs und zwar bei fast unverminderter Fahrgeschwindigkeit das zur Erzeugung des Dampfes erforderliche Wasser aufzunehmen. Mitten zwischen den Schienen des Gleises befinden sich in regelmäßigen Zwischenräumen lange, niedrige Tröge, die mit Wasser gefüllt sind. Bedarf der Wasserbehälter der Lokomotive der Füllung, so läßt der Maschinist, während der Zug über einen solchen Trog dahinfährt, vorn zwischen den Rädern der Lokomotive eine schaufelartige Vorrichtung herab, die beinahe bis an den Boden des Troges reicht und an der das Wasser gerade infolge des durch die rasche Vorwärtsbewegung des Zuges ausgeübten Druckes emporsteigt und, bis zum Behälter geleitet, diesen im Nu füllt, worauf die Öffnung sich wieder schließt. Es könnten daher bei genügenden Kohlenvorräten die Züge die ganze Länge und Breite der Insel ohne anzuhalten durchmessen, wenn sich nicht wenigstens alle  $2\frac{1}{2}$  bis 3 Stunden ein Aufenthalt nötig machte, um das erhitzte Räderwerk zu untersuchen und sich etwas abkühlen zu lassen.

Auch hinsichtlich der dem Reisenden gebotnen Bequemlichkeiten stehen die englischen Eisenbahnen in neuester Zeit den deutschen voran. Ein sehr wichtiger, hier erwähnenswerter Umstand ist es, daß die englischen Züge viel geräuschloser fahren und den Reisenden viel weniger schütteln, als die deutschen. Es ist ein wahres Vergnügen, in solcher fliegender Eile und doch so leicht, geräuschlos und sanft dahingetragen zu werden, und wie angenehm ist es, im Kupee bequem lesen, ja sogar schreiben zu können! Ich wiederhole aber, es sind das Fortschritte der neuesten Zeit; früher war das Material schlechter, entschieden schlechter als in Deutschland, und wer das Glück hatte, in einem Schnellzuge dritter Klasse zu fahren, konnte in unglaublich kurzer Zeit eine gründliche Massagekur durchmachen. Was die Ausstattung der Bahnwagen anlangt, so ist auch in dieser Hinsicht infolge der großen Konkurrenz zwischen den einzelnen Linien und Gesellschaften in den letzten Jahren ein großer Fortschritt gemacht worden. Eine vierte Klasse giebt es bekanntlich in England nicht, und auf der großen Midland Railway, sowie auf einer Anzahl weniger bedeutender Linien auch keine zweite, dafür sind aber auf sämtlichen englischen Eisenbahnen die Wagen der dritten Klasse mit gepolsterten Sitzen und Rückenlehnen versehen. Allerdings

sind die Fahrpreise durchschnittlich um 15 bis 25% höher als die auf den preussischen Staatsbahnen üblichen, dafür entschädigen aber den Reisenden einigermaßen sehr günstige Bedingungen für die Rück-, Rundreise- und Sommerbillets, sowie die in den meisten Fällen unentgeltliche Gepäcksbeförderung.

Ich will diesen Gegenstand nicht verlassen, ohne einen Plan erwähnt zu haben, der in der neuesten Zeit englische Ingenieure beschäftigt und zu eingehenden Studien der in Frage kommenden Verhältnisse veranlaßt hat. Daß ein großartiger Unternehmungsgeist in diesen Kreisen herrscht, ist nicht zu leugnen. Der längst geplante unterseeische Tunnel zwischen England und Frankreich würde heute wahrscheinlich schon in Angriff genommen sein, wenn nicht die englischen Militärbehörden aus Furcht vor der Möglichkeit eines französischen Einfalls sich entschieden gegen diesen Plan gesträubt hätten.

Daß diese Bedenken über kurz oder lang schwinden werden, und die Ausführung dieses Werkes nur eine Frage von wenigen Jahrzehnten ist, wird fast allgemein angenommen. Aber was jetzt die Köpfe englischer Ingenieure von Bedeutung beschäftigt, ist ein Werk, gegen das der Kanaltunnel eine Kleinigkeit scheinen würde. Es ist die Herstellung einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung zwischen Europa und Amerika, und zwar auf dem Landwege, d. h. unter Benutzung der bereits bestehenden Schienenwege zwischen Westeuropa und dem Uralgebirge, Fortsetzung desselben durch Sibirien und die Tschuktschenhalbinsel, Überbrückung der an der schmalsten Stelle etwa 14 Kilometer breiten und mit Inseln besäten Behringstraße und Verbindung mit der transkanadischen Bahn durch die Halbinsel Alaska und das südlich davon gelegene britische Territorium. Man hat berechnet, daß die Landreise von London nach New-York (natürlich unter Benutzung des dann längst hergestellten Kanaltunnels) etwa 23 Tage dauern würde, also nur etwa dreimal so lange, als jetzt die Dampfer brauchen, um den nächsten Weg zurückzulegen.

Der ganze Plan sieht auf den ersten Blick den Jules Verne'schen Ideen etwas ähnlich, aber gediegne englische und amerikanische technische Fachblätter beschäftigen sich allen Ernstes damit, und wenn man bedenkt, wie unglaublich man noch vor wenigen Jahrzehnten den Plan der Legung eines transatlantischen Kabels gegenübergestanden hat, so muß man sagen: auch vor diesem Werke wird der menschliche Unternehmungsgeist nicht zurückschrecken, wenn es ein lohnendes zu werden verspricht; und wer wollte das ohne weiteres verneinen? Wir wollen zwar zunächst dem Umstande, daß auf der mir vorliegenden Skizze diese großartige Weltbahn mitten durch Deutschland geht, nicht allzu viel Wert beimessen; die Ausführung des stolzen Planes scheint vor der Hand mindestens sehr zweifelhaft, aber so viel steht fest und so sicher zu hoffen, daß neben England Deutschland einen wichtigen Anteil an der Kulturarbeit der Welt stets haben wird. Unter voller Anerkennung der großen Verdienste und

teilweise auch der Überlegenheit der englischen Technik sieht die deutsche Industrie der deutschen Zukunft vertrauensvoll entgegen.

Ich fasse zum Schluß die Hauptzüge aus den vorangegangenen Ausführungen kurz zusammen. Wir haben gesehen, daß der englischen Technik in der deutschen eine Rivalin entstanden ist. Diese Thatsache ist in England anerkannt und in ihren Wirkungen mit Besorgnis verfolgt worden; an thätigem Widerstande wird man es auch ferner nicht fehlen lassen, und wenn wir diese für uns so erfreuliche Konkurrenz auch für die Zukunft gesichert sehen wollen, so gilt es, alle Kräfte aufzubieten, in ernstem Streben die deutsche Industrie zu fördern und zu heben. Uns allen, die wir den deutschen Namen tragen, liegt es ob, in Treue unsers Amtes zu warten, in deutscher Einfachheit und deutscher frommer Sitte unserm Vaterlande den harterkämpften Ehrenplatz zu bewahren.

Wenn wir das beherzigen, dann wird auch mit Gottes Hilfe neben Deutschlands Ehre und Macht der deutsche Gewerbefleiß wachsen und blühen und unserm Volke immer mehr zum Segen gereichen.



## Grillparzer und seine Jugenddramen

Von Moritz Aecker



In einer jener mehr griesgrämlichen als lustigen Satiren, die die neue Ausgabe der Werke Grillparzers nebst so vielen andern anziehenden Stücken seines Nachlasses mitteilt, in dem „Bruchstück aus einem Litteraturblatt vom Jahre 1900“ führt Grillparzer die erste Ursache des Verfalls der deutschen Poesie, die Herrschaft „pedantischer Phantasterei“ (womit er Tieck und die Romantiker meinte) auf einen Fehler unsrer Klassiker zurück. Er sagt: „Das Einzige, was noch allenfalls zur Besinnung hätte zurückrufen können: die beharrliche Zurückweisung des Verkehrten von seiten des allgemeinen Menschenverstandes, der sich in der Stimme des Publikums ausspricht, fehlte, weil es kein Publikum gab oder dieses vielmehr keine Stimme hatte. Die Ursache dieses Abgangs stammt, die Vereinzeltheit und Unentschiedenheit der Deutschen ungerechnet, noch aus der Zeit der höchsten Blüte der deutschen Litteratur. Publikum nämlich ist die einem Eindruck sich hingebende Masse. Was jeder Einzelne darunter denkt