



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

H., C. v.: Partikularismus in Deutschland

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



Partifularismus in Deutschland



er Deutsche kann ohne Streit mit seinem Nächsten nicht leben. Kaum haben uns die Jahre 1866 und 1870/71 die so heiß erstrebte Wiederaufrichtung des Deutschen Reichs gebracht, kaum sind die Vollen der dieser Riesenarbeit, Wilhelm der Erste, Bismarck, Moltke, Roon, Bennigsen u. a., in das Grab gesunken, so erhebt sich die Zwietracht von neuem. Die ganze Entwicklungsgeschichte des Deutschen Reichs wird vergessen, und Preußen muß dieselben Erfahrungen abermals machen, die es z. B. bei der Einrichtung des Zollvereins zu machen hatte. Wenn auch der Zollverein im großen und ganzen 1834 nach sechzehnjähriger Anstrengung als fertig angesehen werden konnte, so waren doch immer noch einzelne Staaten, z. B. Anhalt, außerhalb des Vereins, sodaß man auf der Elbe, die das Ländchen durchströmt, innerhalb weniger Meilen beim Eintritt in das Land Anhalt und beim Austritt Zoll bezahlen mußte. Ähnlich verhält es sich jetzt mit der Eisenbahngemeinschaft, die von Preußen erstrebt wird. Bis jetzt hat sich nur Hessen dazu herbeigelassen, dasselbe Land, das auch zu den ersten Ländern gehörte, die dem von Preußen 1818 angeregten Zollverein beitraten. Im Jahre 1828 hatten Bayern und Württemberg auch einen besondern Zollverein für sich gegründet, aber 1834 traten sie doch dem preussischen bei. Geradeso ist es jetzt mit der Eisenbahn und der Post. Es muß doch jedem Kinde, möchte man sagen, klar sein, daß gleiche Personen- und Gepäcktarife den Verkehr ganz besonders erleichtern würden, ebenso, wie gleiche Postwertzeichen Zeit und Geld sparen würden. Das Gefühl staatlicher Selbständigkeit, das ein eignes Postwertzeichen dem Bürger einflößt, kann doch nur auf Einbildung beruhen, denn von einem Eingreifen eines deutschen Bundesstaats in die Weltereignisse ist doch sogar bei eigener Eisenbahn- und Postverwaltung keine Rede mehr. Die Verkürzung der Fahrt durch die Erhöhung der Schnelligkeit, mit der die Wege durch Dampf und Elektrizität zurückgelegt werden, bringt die Völker immer näher aneinander, verknüpft ihre Interessen und reißt mit Gewalt alle Hemmnisse nieder. Wenn man z. B. mit dem Schnellzug von Frankfurt a. M. über Darmstadt nach Heidelberg fährt, so durchschneidet man innerhalb einer Stunde drei Landesgrenzen. Niemand wäre dabei imstande, seinen Koffer dreimal für die Zollrevision zu öffnen. Der Zollverein hat das ja auch schon lange innerhalb Deutschlands beseitigt.

Auch andre Verkehrshindernisse, z. B. verschiedene Eisenbahngleisbreiten, sind der Gewalt des Verkehrs gewichen. So hatte Baden noch 1849 eine andre Gleisbreite als Hessen, und infolge davon mußte z. B. die hessische Artillerie bei ihrer Rückkehr aus Baden 1849 in Heidelberg ausgeladen werden und den Weitermarsch nach Darmstadt zu Fuß antreten. Hätte Hessen

en
dieselbe

Geleisbreite gehabt wie Baden, so wären die Truppen noch an demselben Tage, an dem sie in der Nähe von Offenburg eingeladen worden waren, abends in ihren Kasernen in Darmstadt angelangt. Wenn ich nicht irre, hatte auch das Königreich Hannover noch Einrichtungen, die den Eisenbahnverkehr erschwerten und erst 1866 aufgehoben werden konnten. In der That hat die Erleichterung des Verkehrs zu jeder Zeit eine Steigerung des Verkehrs zur Folge gehabt. Ein drastisches Beispiel dafür fand ich einst in der bei Cotta erschienenen „Deutschen Vierteljahrschrift.“ Dort wurde erzählt, im Landtage in Stuttgart sei von mehreren Abgeordneten die Anlegung einer Eisenbahn von Stuttgart nach Ulm beantragt worden. Die Regierung habe versprochen, den Antrag in Erwägung zu ziehen. Nach Jahresfrist habe der Minister der Kammer mitgeteilt, der Bau der gewünschten Eisenbahn sei unmöglich, denn das Fahrgeld aller mit der Post oder mit Frachtfuhrwerk von Stuttgart nach Ulm und umgekehrt beförderten Personen und Güter betrage im abgelaufenen Jahre noch nicht so viel, wie eine einzige Lokomotive koste. Ähnliche Berechnungen und Ansichten sind bekanntlich auch bei den preussischen Landtagsverhandlungen über den Mittel-landkanal zutage getreten. Das sollte doch endlich jedermann klar sein, daß die Erleichterung des Verkehrs den Verkehr steigert und schließlich dem Ganzen zugute kommt. So wurde vor wenig Tagen in der Zeitung angegeben, daß die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft im abgelaufenen Geschäftsjahre 7 Prozent verdient habe, während Württemberg es mit seiner eignen Eisenbahn kaum auf 3 Prozent bringen würde; deshalb haben sich schon jetzt die Stimmen für eine Anschließung Württembergs an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft gemehrt. So wird es in Sachsen und so wird es schließlich auch in Bayern gehn.

Wir verkennen immer noch zu sehr die, wenn ich so sagen soll, mechanische Einwirkung der Verhältnisse auf die Entwicklung der Völker und der Staaten. Die Steigerung des Verkehrs bringt die Menschen einander näher, schafft gleiche Interessen, mindert somit die Kämpfe untereinander, ja man kann sagen, daß die Eisenbahn ein größeres Verdienst an Deutschlands Einigung gehabt hat, als der Krieg von 1866, und es unterliegt keinem Zweifel, daß sich auch die Völker Europas trotz aller Zolltarife in Folge des immer mehr wachsenden und erleichterten Verkehrs näher aneinanderschließen werden. Das allerdings kleine Luxemburg hat schon eine Zolleinigung mit Deutschland abgeschlossen. Nachrichten, daß Holland auch Anschluß an Deutschland suche, tauchen von Zeit zu Zeit immer mehr auf, sodaß der Gedanke eines europäischen Zollvereins, der schon öfters in Zeitungen und bei großen Versammlungen verschiedner Vereine und Genossenschaften besprochen worden ist, nicht so ohne weiteres von der Hand gewiesen werden kann.

Die beste und überzeugendste Probe auf die Richtigkeit dieser größern Vereinigungen ist die, zu fragen, ob die Staaten, die solche Vereinigungen geschlossen haben, ihre Auflösung wünschen. Da wird überall, trotz aller Stürme, die der Vereinigung vorausgingen, mit einem kräftigen „Nein!“ geantwortet werden. Auch die sogenannten Rechtsvereine, wie sie in Hannover und Kassel bestehen, die die Wiederherstellung des Königreichs Hannover und des Kurfürstentums Hessen erstreben und die durch die Ereignisse von 1866 geschaffne Lage Deutsch-

lands nicht anerkennen wollen, würden in argen Zwiespalt geraten, wenn man ihren Wünschen, die Verhältnisse vor 1866 wiederherzustellen, erfüllen wollte. Mir sagte einst ein Hannoveraner: „Lassen Sie sich durch die gelben Bänder, die wir zur Feier des Tages von Langensalza tragen, nicht täuschen! Wenn heute wirklich abgestimmt würde, ob wir jetzt Preußen bleiben oder wieder Hannoveraner werden wollten, würden alle für Preußen stimmen.“ Ähnlich sagte mir ein Braunschweiger Rechtsanwalt, mit dem ich noch zu Lebzeiten des letzten Herzogs zusammentraf und über Braunschweigs Zukunft nach dem Tode des Herzogs sprach: „Ach, da ist kein Zweifel, am besten werden wir alle Preußen.“ Das heutige Geschlecht weiß nicht, wie es vor 1866 in manchen deutschen Staaten ausah, wie Post, Eisenbahn usw. beschaffen waren. Ihm ist auch gänzlich fremd, daß damals in allen wichtigen Weltfragen von Deutschland gar nicht die Rede war.

Jetzt sprechen wir überall mit. Unsere Kriegsflagge erscheint in allen Meeren und nimmt die Deutschen in Schutz. Ein alter Achtundvierziger, der noch bis in die siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts in Amerika gelebt hatte, sagte mir einst: „Sie können sich unsere Freude und unsern Stolz, überhaupt unser gehobnes Gefühl gar nicht vorstellen, als wir zum erstenmal ein deutsches Kriegsschiff in Amerika sahen!“ Aus allen Äußerungen ausländischer Zeitungen können wir entnehmen, mit welchem Neid man Deutschlands Aufblühen betrachtet. Und was ist denn die eigentliche Grundursache unsers Aufblühens? Das ist die allgemeine Schulpflicht, unsere systematische geistige Ausbildung durch die Schulen und die Universitäten und die allgemeine Wehrpflicht, die nun auch bald hundert Jahre in Preußen und bald fünfzig Jahre in ganz Deutschland besteht. Wir würden in unserer Entwicklung schon viel weiter sein, wenn sich einzelne Staaten, z. B. Bayern nicht auf seine Reservatrechte, namentlich im Postwesen, Sachsen und Württemberg auf ihre Reservatrechte im Eisenbahnwesen so fest stützten, wenn unsere Parteien im Reichstage und im Landtage, namentlich das Zentrum, auch die Konservativen, nicht ihre eignen Interessen höher stellten als die des Vaterlands, und die Sozialdemokraten sowie die Freisinnigen gegen alles stimmten, was für Heer und Flotte gefordert wird. Und ein größeres Ansehen des Deutschen Reichs im Auslande würde schließlich doch allen zugute kommen.

Zur Charakterisierung der oft kleinlichen Gründe, auf die sich tatsächlich öfters der deutsche Partikularismus, namentlich die Abneigung der Süddeutschen gegen Preußen stützt, möchte ich folgende eignen Erlebnisse anführen. Ende der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts fuhr ich mit einem in der Woll gefärbten Frankfurter auf der Eisenbahn zusammen. Im Verlaufe unserer Unterhaltung schimpfte er ganz gewaltig auf die „Preiße.“ Auf meine Frage, ob Frankfurt seit seiner Annexion an Preußen nicht mehr der Mittelpunkt des Handels und der Geldwirtschaft in Süddeutschland sei, ob Baulust, Mietpreise usw. zurückgegangen seien u. s. f., erhielt ich die Antwort: „Gott bewahre, alles ist in die Höhe gegangen, alles blüht und gedeiht mehr als sonst!“ Frage: „Was haben Sie denn also gegen Preußen?“ Antwort: „Ich kann die Preiße net leide!“ Der Süddeutsche vermißt bei dem gemessenen Benehmen, das dem

Norddeutschen meist eigen ist, das, was er „gemütlich“ nennt. Das stramme Wesen und die straffe Tätigkeit sind ihm unbehaglich. So sagte auch Ende der sechziger Jahre ein süddeutscher Offizier im kameradschaftlichen Kreise zu einem preußischen, der mit der Aufgabe in das süddeutsche Kontingent kommandiert worden war, bei der Überführung in preußische Militärverhältnisse tätig und behilflich zu sein: „Sa, das ist ja alles ganz schön und gut in Preußen, aber ihr Preußen selbst, ihr müßt gemütlicher sein!“ Sofort antwortete der Preuße schlagfertig: „Sa, lieber Freund, zur Gemütlichkeit haben wir gar keine Zeit!“ Und darin hatte er Recht, denn von 1866 bis 1870 mußten die süddeutschen Kontingente den preußischen Truppen gleich organisiert und ausgebildet werden. Dazu konnte man keine Gemütlichkeit brauchen. Daß aber der Zweck 1870 erreicht wurde, ist wieder ein Beweis von der deutschen Leistungsfähigkeit, sobald der ernste Wille da ist. Möchte doch dieser ernste Wille auch in unserm Reichstage wieder hervortreten. Sachlich sollte beraten und beschloffen werden, nicht nach Parteiinteressen, und vor allem, wer sich wählen läßt, der müßte auch im Reichstag gegenwärtig sein und dürfte sich nicht mit der Diätenlosigkeit entschuldigen, denn er hat ja vor seiner Wahl gewußt, daß er keine Tagelöhner bekommt.

So wenig ich Frankreich und England als Musterstaaten aufstellen will, so muß man doch die Einigkeit in beiden Staaten darin anerkennen, daß sie die Forderungen der Regierung für Heer und Flotte jederzeit annehmen, manchmal sogar noch erhöhen. Wo es das Wohl und die Größe des Vaterlandes gilt, herrscht in jedem dieser beiden Völker unbedingte Einigkeit. Möchten sich unsre Bundesstaaten und unser Reichstag endlich daran ein Beispiel nehmen und den deutschen Partikularismus, der ja in Zeiten wie 1870 schwindet, aber in andern Zeiten sofort wiederkehrt, endlich für immer verbannen!

C. v. H.



Wesen und Wirkung der gesetzlichen Freiheitsentziehung

Ein Beitrag zur Gefängnispsychologie

(Schluß)

7



Das Charakteristische der Isolierhaft liegt in der Einsamkeit. „In der Einsamkeit des Kerkers über seine Schandtaten nachdenken“ — das ist so eine beliebte gedankenlose Romanphrase, der man übrigens auch bisweilen in Staatsanwalts-Plaidoyers begegnet. Tun das wohl die Isolierten? Sie denken gar nicht daran, und sie wären Narren, wenn sie es täten. Es ist eine wunderbar schöne Sache um die Einsamkeit für den, der davon Gebrauch zu machen weiß. Gerade in der aufreibenden Hast unsers heutigen Verkehrs, in der drängenden, lärmenden Jagd nach dem Glück, in dem Übermaß gesellschaftlichen Treibens