



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

Tagebuch.

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

# Tagebuch.

## I.

### Deutsche Eisenbahnen.

Deutschland besitzt in diesem Augenblick 420 Stunden Eisenbahn. Bevor drei Jahre verflossen sein werden, wird es das Doppelte dieser Strecke besitzen. Die beste, eleganteste und zugleich diejenige Bahn, deren Preise die niedrigsten und wohlfeilsten sind, ist die von Mannheim nach Karlsruhe. Sie ist Staatseigenthum des Großherzogthums Baden und wird von beiden Seiten bis Frankfurt und Basel fortgebaut werden. Selbst die Wagen 3ter Classe sind elegant und gut gedeckt; die Stunde Entfernung kostet 15 Silbergpfennige; an Effecten hat man 40 Pfund frei, und die Ueberfracht verursacht nur ein geringes Mehr an Geldkosten.

Die Eisenbahn von Frankfurt a. M. nach Mainz ist für die Wagen der 1sten und 2ten Classe vielleicht die eleganteste Deutschlands. Die 3te Classe ist noch einigermaßen bequem zu nennen, aber die 4te hat erst seit der kurzen Zeit, daß die Dampfboote auf dem Main der Taunusbahn eine mächtige Concurrenz machen, einige Bedeckung erhalten. Die öffentliche Meinung, die dies längst verlangte, darf jedoch nicht etwa glauben, daß ihr Einfluß diesen Sieg über die allzuökonomischen Ansichten der Direction davongetragen; diese Ehre gebührt nur der eisernen Göttin Nothwendigkeit.

Auf den sächsischen Eisenbahnen sind die Wagen 3ter Classe ganz abschüchlich. Ein kleines Dresdener Blatt hat lezthin den Vorschlag gemacht, eine vierte Classe von Wagen zu erbauen, die mit Nägeln beschlagen sein sollten; das wäre ein Märtyrerkthum bei lebendigem (!) Leibe und würde nur den Erfolg haben, daß die zweite Classe stärker besetzt würde. Auf der sächsischen, wie auf der Taunusbahn, hat man nur 20 Pfund Gepäck frei und muß die Ueberfracht unerhört theuer bezahlen.

Die Cöln-Nachener Bahn ist eben so kleinlich und theuer, als die belgischen Eisenbahnen, mit denen sie ganz auf gleichem Fuße gebaut ist. An den Stationen und in den Bureaux herrscht gräßliche Unordnung. Die Effecten der Reisenden müssen besonders bezahlt werden.

Die Berlin-Röthener Bahn ist sehr schön. Die Telegraphen, welche die vorübergekommenen, so wie die noch kommen sollenden Convois anzeigen, sind eben so unnütz, als sie materisch schön sind. Hier, wie überall, wo die preussische Verwaltung eingeführt ist, herrscht große Ordnung. Die Wagen sind elegant, die Preise nicht sehr hoch; an Effecten hat man 40 Pfund frei. Die Wagen letzter Classe sind, aber nur im Winter, und nur von oben, bedeckt, im Sommer sind sie ganz offen. Dagegen ist die Berlin-Potsdamer Bahn sehr kleinlich eingerichtet und über alles Verhältniß theuer. Die Berlin-Frankfurt a. D. Bahn ist barbarisch zu nennen; die Wagen zweiter Classe sind hier gleich den schlechten dritten anderer Bahnen, und in der dritten Classe kann man nur stehend fahren.

In Oesterreich sind die Wagen besser eingerichtet; aber was soll man von einem Lande denken, das Eisenbahnen erbaut, in dem aber kein Einwohner seine Stadt verlassen darf, um mit der Eisenbahn eine Spazierfahrt zu machen, ohne eine Reise-Erlaubniß von der Polizei zu haben? Ohne diese Erlaubniß aber darf die Verwaltung der Eisenbahn kein Billet geben.

Im Allgemeinen haben die Reisenden bisher durch die Eisenbahnen nur an Zeit gewonnen; ausgenommen auf den preussischen und sächsischen Bahnen sind überall die Preise zweiter Classe zu hoch gestellt, und wenn man mit Effecten reist, so kommt die Ausgabe fast doppelt so theuer, als eine Reise im gewöhnlichen Wagen. Die niederen Volksclassen haben bisher auf allen Eisenbahnen, mochten sie nun Staatseigenthum oder von Compagnien erbaut sein, keine Berücksichtigung gefunden, und Schnupfen und Fieber sind die gewöhnlichen Folgen einer Reise in dritter Wagenklasse. Die Verwaltungen der Eisenbahnen haben diese Gesundheits-Rücksichten bisher gar nicht beachtet und dadurch den Aerzten Veranlassung gegeben, das lange Register der Europäischen Krankheiten noch um eine zu vermehren, wie es mir wenigstens letzthin ein französischer Arzt sagte. Ich hatte, um rauchen zu dürfen, die Reise von Brüssel nach Lille in dritter Wagenklasse gemacht, fühlte mich aber, als ich in letzterer Station angekommen, so todtmüde und unwohl, daß ich mich zu Bette legen mußte. Der herbeigerufene Arzt sagte: Es ist Nichts, Sie haben blos die Krankheit dritter Classe!

Es sollte eigentlich nur zwei Wagenklassen geben, und von diesen müßten

beide möglichst bequem und sicher sein. Aber das ganze große Eisenbahnwesen ist noch in seiner ersten Kindheit; wir experimentiren noch immerfort und Alles ist nur noch provisorisch. Anfangs hatte man nur einen einzigen Zweck vor Augen, Zeitgewinn, schnelle Beförderung; je überraschender die Wirkung der Eisenbahnen in dieser Beziehung war, um so geringere Forderungen machte man in andern Punkten. Jetzt aber, da man an diese schnelle Reiseart schon gewöhnt ist, jetzt hat man das Recht, auch andere Dinge zu fordern. Man verlangt Bequemlichkeit und billige Preise und zwar nicht für einige Individuen oder Classen, sondern für die ganze Gesellschaft in allen Schichten. Unsere Zeit ist vor Allem demokratisch, keine Erfindung kann und darf in ihr bestehen, die nur für eine Aristokratie, und wäre es auch nur die Selbaristokratie, zugänglich ist.

U. Weill.

## II.

### N o t i z e n.

— Die Frauenliteratur wächst uns nach und nach über den Kopf. Ein auffallendes Beispiel von dem, was Frauen sich erlauben dürfen, ist das neueste Buch der Verfasserin von „Schloß Goczyn“, das aus einem Mischmasch von Tagebuchgedichten, Briefen, die man oft wirklich in die Privateorrespondenz verweisen möchte, und Bruchstücken künftigt zu vollendender Schriften (als ob wir nicht warten könnten!) besteht. Es wäre unverzeihlich, wenn wir läugnen wollten, daß die Dame Geist hat; aber so capriciös und übermüthig sollte die geistvolle Dame nicht sein dürfen, daß sie das Publicum wie ein Kanarienvöglein betrachtet, dem man ein Stückchen Zucker, dann ein Körnchen Hanf, dann wieder ein Stückchen Zucker, dann den bloßen Finger u. s. w. hinhält. Etwas mehr Achtung vor dem Volk, Ihr Dämchen!

— Es ist in der böhmischen Literatur so weit gekommen, daß Gedichte, welche die Hussitenkämpfe zum Stoff haben, in czechischer Sprache in der alten Libussastadt erscheinen. Die Augsburger Allgemeine verbreitete sich jüngst sehr weitläufig über „Meč a Kalych“ (Schwert und Kelch) von Woecel; es ist dies ein größeres episches Gedicht, das sich durch Glanz und Kraft der Sprache auszeichnet. In so fern mag Woecel vielleicht mit Recht Kolár an die Seite gestellt werden. Ob aber die diplomatische Geschicklichkeit, mit welcher der Dichter oft gewisse Klippen zu umschiffen weiß, auch poetisch ist und ob Schweigen da nicht würdiger gewesen wäre, lassen wir dahingestellt sein.

— — Ein Correspondent der „Deutschen Allgemeinen“ aus Preußen kündigt einen Bund zwischen Oesterreich, Rußland, Preußen und Scandinavien (nicht auch die Türkei?) an und meint, alle diese Staaten hätten gleiche Interessen! Und, wenn sie fest zusammenhielten, würden sie den Osten Europas vom Einfluß des Westens „emancipiren“. Man kann Alles emancipiren nennen. Wenn z. B. Jemand eingesperrt wird, so emancipirt man ihn vom schädlichen Einfluß der freien Luft. Ob die Völker des östlichen Europa auch emancipirt sein möchten vom Einfluß des Westens, darnach hat allerdings ein offizieller Berliner nicht zu fragen.

— — Seit dem September erscheint in Frankfurt a. M. ein kleines belletristisches Blatt der Taunus. Der Titel ist glücklich. Das reizende Taunusgebirge mit seinen bewegten Wäldern, mit seinen bunten Caravanen hin und herziehender Fremden mit der schönen Kette von großen Nachbarstädten ist einer Repräsentation in der Unterhaltungsliteratur werth und kann, wenn das Material geschickt ausgebeutet wird, viel des Interessanten bieten. Der Redacteur des neuen Blattes ist zwar nicht genannt, wie wir hier jedoch hören, ist es ein Beamter des Thun- und Taxischen Postamtes Herr Bogtherr, der die kleine Zeitschrift redigirt. Herr Bogtherr ist der Verfasser einiger anständiger Novellen und eines Dramas „Jude und Christ“. In den meisten Nummern, die uns zu Gesichte kamen, fanden wir Beiträge von Theodor Creizenach, Ludwig Braunsfels etc. Das Blatt erscheint in Octav-Format zwei Mal wöchentlich, jedesmal zu einem halben Bogen. —

— — Die Notiz über Herrn von Haber, die wir in unserem vorigen Hefte berührt, bedarf einer kleinen Berichtigung. Herr von Haber, der unglückliche Held der jüngsten Carlsruher Ereignisse, ist nicht der Chef des bekannten Handlungshauses, sondern dessen Bruder, früher einer der thätigsten Agenten des Don Carlos, in neuester Zeit Begründer der Weiland Oberdeutschen Zeitung und der deutschen Wochenschrift. Auch ist Herr von Haber nicht Jude, sondern bereits seit mehreren Jahren katholischer Christ. Zu den Talenten des liebenswürdigen Carlsruher Pöbels gehört also auch ein vortreffliches Gedächtniß. Er erinnert sich, daß Herr von Haber Jude war. Auch muß man dem Badischen Pöbel die Gerechtigkeit widerfahren lassen, daß er ohne Unterschied der Religion die Häuser stürmt und das Eigenthum honestere Leute zerfört. Vierzehn Tage, nachdem er in Carlsruhe das Haus ehemaligen Juden gestürmt, stürmte er in Heidelberg das Haus eines protestantischen Geistlichen, der bei einem Begräbniß gegen den Trunk gepredigt hat. Jude, Katholik, Protestant — die lieben Badenser machen keinen Unterschied. Es ist ein recht freisinniges Land — nur möchte man mit Destroy ausrufen: Es ist halt mehr Volk als Nation!