



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Maßgebliches und Unmaßgebliches

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

Maßgebliches und Unmaßgebliches

Reichs Spiegel

Berlin, 2. August 1908

(Der Stand der Strafprozeßreform. Die Reichsfinanzreform und der „Ruhhandel“. Der Fall Schücking.)

Mit Eifer werden jetzt, in der stillen Zeit des Jahres, schon die Aufgaben erörtert, die im kommenden Winter voraussichtlich die Volksvertretungen beschäftigen werden. Aber die Vorarbeiten der zu erwartenden Gesetzentwürfe sind noch nicht durchweg so weit gefördert, daß sie veröffentlicht werden können. Über die Grundzüge der Strafprozeßreform ist kürzlich in der Presse so viel mitgeteilt worden, daß man sich ein Bild davon machen kann. Es ist aber wohl nicht die Aufgabe dieser Betrachtungen, die geplante Reform an dieser Stelle eingehend zu besprechen. Erwähnt mag nur werden, daß nach der Veröffentlichung der ersten Mitteilungen über die jetzt ausgearbeiteten Pläne mit seltner Einmütigkeit anerkannt wurde, daß die Vorschläge in der Tat Verbesserungen seien, sich wenigstens in einer Richtung bewegten, die man als Fortschritt bezeichnen müsse, wenn natürlich auch manche Stimmen laut wurden, die in dem einen oder andern Punkte über das Maß dieses Fortschritts verschiedener Meinung waren. Die Frage der Zweckmäßigkeit der Berufung in Strafsachen ist ein alter Streitpunkt unter den Juristen. Aber die Wagschale hat sich jetzt so sehr nach der Seite der Neuerung geneigt, daß der Plan, diese Berufung einzuführen, fast allgemein Zustimmung gefunden hat. Auch die in Aussicht genommene Verstärkung des Laienelements bei der Rechtsprechung in Strafsachen wird gebilligt. Stärker werden wohl die Wünsche bei der Frage der Schwurgerichte auseinandergehen. Hier scheint in der Hauptsache alles beim alten bleiben zu sollen, und doch regt sich in vielen Kreisen eine sehr entschiedne Sehnsucht nach Reform. Die Schwierigkeit liegt wohl darin, daß um die Schwurgerichte, die einst in engem Zusammenhange mit unsern parlamentarischen Einrichtungen nach englischem Muster gebildet wurden, ein auf politischen Überlieferungen beruhender Nimbus schwebt, und daß jeder Versuch der Juristen, die Einrichtung nüchtern vom sachmännischen Standpunkt aus zu prüfen und zu verbessern, in weitem Kreisen auf ein gewisses Mißtrauen stößt. Vor längerer Zeit trug sich die Kommission, wie vielen erinnerlich sein wird, mit dem Gedanken, die Schwurgerichte durch verstärkte Schöffengerichte zu ersetzen. Man ist davon abgekommen, weil man sich wohl mit Recht sagte, daß bei dieser Frage gewisse Imponderabilien im Spiele seien. Die Sache würde ähnlich wirken, als wenn man den Vorschlag machte, eine Verfassung dahin abzuändern, daß man das Parlament durch eine Art von verstärktem Staatsrat ersetzte. Eine solche Einrichtung würde wahrscheinlich bessere Gesetze machen als die jetzigen Volksvertretungen; auch ließe sich wahrscheinlich auf irgendeine Art erreichen, daß in einem solchen Staatsrat die Meinung der verschiedensten Volkskreise in Wahrheit besser zur Geltung käme als jetzt. Dennoch würde man dergleichen allgemein als eine Rückkehr zum Absolutismus und als schlimmste Reaktion empfinden. Denn die öffentlichen Einrichtungen wirken nicht nur durch das, was sie geben und sind, sondern auch durch die Vorstellungen und Empfindungen, die sie durch psychologische und geschichtliche Zusammenhänge in der Volksseele erzeugen. Das darf auch bei der Beurteilung der Schwurgerichte nicht vergessen werden.

Noch mehr als die lange und sorgfältig vorbereitete Reform der Justizgesetze wirft die Reichsfinanzreform ihre Schatten voraus. Das allgemeine Verlangen geht dahin, recht bald über die zu erwartenden Vorschläge unterrichtet zu sein. Aber eine ganze Reihe von Gründen, die man als berechtigt anerkennen muß, haben die verbündeten Regierungen veranlaßt, sich gegenseitig zu verpflichten, einweilen noch stillschweigen zu beobachten, bis ein völlig durchgearbeiteter, von allen einzelstaatlichen

Regierungen gutgeheißener Entwurf der Öffentlichkeit vorgelegt werden kann. Um so lebhafter setzen jetzt die Plänkeleien der Parteien über die taktische Behandlung der bevorstehenden Vorlage ein. Und da ist es vor allem der von uns schon früher erwähnte Plan eines „Kuhhandels“, der die Geister beschäftigt und in Erregung versetzt. Die Liberalen leben sich immer mehr in den Gedanken ein, als Gegenleistung für ihre Mitwirkung bei der Reichsfinanzreform die Reform des preussischen Wahlrechts zu verlangen. Nicht nur in freisinnigen, auch in nationalliberalen Kreisen faßt dieser Gedanke Wurzel. Man weist darauf hin, daß eine solche Politik der Gaben und Gegengaben etwas ganz Gewöhnliches sei. Jede Partei habe dergleichen Handelsgeschäfte auf ihrem Konto. Warum sollten die Liberalen allein die Gunst der Lage nicht benutzen? Außerdem — so wird die Forderung weiter nicht ungehört begründet — bestehe doch wirklich ein innerer Zusammenhang zwischen den Wünschen der Reichspolitik und den Wünschen der Liberalen. Wenn die Regierung an die Opferwilligkeit des Volks für die Gesundung der Reichsfinanzen appelliere, so sei es doch wirklich nicht zu viel verlangt, wenn das Volk im Zusammenhang damit die Rechte zu erlangen wünsche, die ihm nach seiner Auffassung zu Unrecht in einem einzelnen deutschen Staat — und noch dazu dem größten und führenden — vorenthalten würden.

Wie gesagt, eine geschickte Begründung! Aber es läßt sich doch manches dagegen einwenden. Zunächst würde die Sache anders liegen, wenn in bezug auf das preussische Wahlrecht gegen das bestehende System ein bestimmter positiver Reformvorschlag aufgestellt würde. Bekanntlich ist das nicht der Fall. Einig sind die Gegner des bestehenden Wahlrechts nur in negativer Beziehung. Sie sagen: Das Wahlrecht taugt nichts, es muß anders werden. Aber an positiven Gegenanschlägen liegt nicht einer, sondern liegen zwei vor, wenn man von geringeren Meinungsverschiedenheiten absieht. Die Forderung der vorgeschrittenen Liberalen, das Reichstagswahlrecht auf Preußen zu übertragen, wird von den Nationalliberalen und sogar von einem Teil der Freisinnigen als undurchführbar erkannt; der vermittelnde Vorschlag beschränkt sich auf die Forderung einer Neueinteilung der Wahlkreise und Einführung der geheimen Wahl. Nun frage man sich ehrlich: Ist dieses Zurückgehen auf einen nach seinen Wirkungen voraussichtlich recht unbedeutenden Vermittlungsvorschlag so überzeugungskräftig für die Behauptung, die Bevölkerung des Königreichs Preußen sei so sehr gekränkt und eingeeengt in ihren Grundrechten, daß die Nichtgewährung dieses Vorschlags dem ganzen deutschen Volk das Recht gebe, eine der wichtigsten Lebensfragen seiner Reichspolitik über den Haufen zu werfen? Das deutsche Volk besitzt durch sein Wahlrecht die Möglichkeit der Beeinflussung aller Fragen von nationaler Bedeutung in einem Umfange wie kein andres Volk der Welt. Da müßte es doch ein leichtes sein, die Störungen, die angeblich aus der Reformbedürftigkeit eines einzelstaatlichen Wahlrechts erwachsen, den Beteiligten so stark zum Bewußtsein zu bringen, daß eine starke Bewegung für Rechtsverweiterungen positiven Inhalts zustande käme. Aber wo ist in Preußen eine solche Bewegung, die — natürlich abgesehen von den sozialdemokratisch beeinflussten und geführten Massen, die jede radikale Forderung grundsätzlich unterstützen, und wenn sie noch so blödsinnig ist — ein positives, ernstes Bedürfnis des geschlossen auftretenden Bürgertums bekundete? Dafür stellt man die kleine Flickarbeit am preussischen Wahlrecht, auf die man sich zur Not geeinigt hat, um gegenüber der Massenverhexung nur gerade noch als vollstündlich und liberal konkurrieren zu können, mit großen Worten der größten und dringendsten Aufgabe entgegen, die der Reichspolitik zurzeit erwachsen ist.

Es ist übrigens nicht das einzige Kennzeichen der politischen Geschäfte, die man mit dem Ausdruck „Kuhhandel“ zu brandmarken pflegt, daß die beiden Dinge, die man als Forderung und Gegenforderung aufzustellen pflegt, nichts miteinander

zu tun haben. An und für sich würde nichts dagegen zu sagen sein, wenn eine Partei die Zustimmung der Gegner zu einem Gesetz, das diese überhaupt nicht haben wollen, durch ein Zugeständnis in einer andern Sache erkaufte, die ausschließlich eine Forderung der Gegenpartei ist. Es gibt Gesetze, die die Konservativen, andre, die die Liberalen überhaupt nicht wollen. Man einigt sich. *Do ut des!* Ein einfacher Vorgang! Aber liegt denn dieser Fall hier überhaupt vor? Die Regelung der Finanzfrage im Reich ist eine dringende, ja die dringendste Aufgabe, an deren Lösung alle Parteien mitzuarbeiten haben, die den Staat und das Reich überhaupt wollen. Diese Aufgabe kann nur gelöst werden, wenn sich innerhalb der Frage selbst die Parteien gegenseitig Zugeständnisse machen und von ihren grundsätzlichen finanzpolitischen Meinungen an beiden Teilen etwas opfern. Man wird daher niemals von dem konservativen oder liberalen Charakter einer Reichsfinanzreform sprechen können, wenn das Ziel auch nur annähernd erreicht werden soll. Es kann auf diesem Gebiete nur etwas geleistet werden, wenn das Werk den Charakter eines Kompromisses erhält. Was manchem Gesetz als unvermeidliches Übel anhaftet, ist hier eine auf innern Gründen beruhende Notwendigkeit. Die Lösung dieser Aufgabe ist für alle bürgerlichen Parteien gleichmäßig die Erfüllung einer nationalen Pflicht. Es kann nicht davon die Rede sein, daß es sich hier um eine Forderung handelt, die etwa die Regierung, auf die Konservativen gestützt, erhebt, sodaß die Liberalen ein Recht hätten, für ihre Mitwirkung Bedingungen zu stellen. Wenn die Liberalen gleichwohl für ihre einfache Mitwirkung an der Erfüllung einer nationalen Pflicht einen besondern Vorteil auf Kosten ihrer Parteigegner fordern, also die Möglichkeit andeuten, daß die wichtigste Lebensfrage des Reichs ohne die Gewährung von Sondervorteilen an ihre Partei ungelöst bleibt, so ist das in nichts verschieden von der Haltung des Zentrums am 13. Dezember 1906. Es würde ein Lebensinteresse des Reichs dem Parteigeist geopfert werden, wenn sich die Regierung darauf einließe, und man ist berechtigt, ein solches Ansuchen als Vorschlag eines Kuhhandels der schlimmsten Sorte zu bezeichnen.

In solchen Zeiten sollte sich übrigens auch die Regierung hüten, ohne Not Bestimmungen zu schaffen. In der Sommerzeit, wo die größern Kämpfe ruhen, ist man ohnehin geneigt, einzelnen „Fällen“, die die öffentliche Aufmerksamkeit erregen, größere Bedeutung beizulegen. In Husum ist dem Bürgermeister Dr. Schücking, der bissige Zeitungsartikel und Broschüren im Sinne der freisinnigen Volkspartei schrieb und sich bei einer Wahl als Kandidat dieser Partei aufstellen lassen wollte, durch den übereifrigen Regierungspräsidenten ein Disziplinarverfahren angekündigt worden. Zweifellos eine sehr unglückliche und überflüssige Maßnahme, die zunächst die Folge gehabt hat, daß den schriftstellerischen Leistungen des erwähnten Herrn eine Bedeutung gegeben worden ist, die sie schwerlich hatten. Denn sie sprachen nur mit wenig Geschmack und Takt und mit überflüssiger Schärfe aus, was in den Kreisen der freisinnigen Parteien ohnehin als wahr gilt, außerhalb dieser Kreise aber absolut nichts Überraschendes hat. Man hätte den Herrn also ruhig reden und schreiben lassen sollen, auch wenn er ein sogenannter „mittelbarer Staatsbeamter“ war, wie man die vom Staat bestätigten Kommunalbeamten bezeichnet. Anders wenn man die Parteianschauungen als solche treffen wollte. Und so scheint es bei dem Regierungspräsidenten allerdings gewesen zu sein. Aber das stimmt nicht mit den Direktiven der Reichspolitik und war ein schwerer Fehler, der nicht vorkommen sollte. Denn die alte Methode, nach der sich jeder preußische politische Verwaltungsbeamte verpflichtet glaubt, im konservativen Sinne zu wirken und dem Liberalismus, besonders aber dem Freisinn, das Wasser abzugraben, ist allerdings unvereinbar mit der Blockpolitik, die zur Voraussetzung hat, nicht daß nun plötzlich trotz konservativer Mehrheiten liberale Gesetze gemacht werden, wohl aber, daß die Regierung bei unvermeidlichen Auseinandersetzungen

zwischen Konservativen und Liberalen völlige Neutralität bewahrt, die Gleichberechtigung und Gleichwertigkeit der Parteien anerkennt, nach Möglichkeit ausgleichend wirkt und zur Unterstützung dieser Ausgleichung in die Verwaltung einen freieren Zug einführt, der mit der alten polizeistaatlichen Engherzigkeit einmal so gründlich aufräumt, wie es eines großen, modernen Staatswesens allein würdig ist. Insofern hat die Sache allerdings eine Bedeutung erlangt, die über den Einzelfall weit hinausgeht. Er hat in liberalen Kreisen mit Recht tief verstimmt und zu Betrachtungen über die Blockpolitik geführt, die besser vermieden worden wären. Hoffentlich macht ein festes Eingreifen des Ministers des Innern den ganzen Mißgriff rückgängig.

Zur Elektrizitätssteuer. Seit einigen Wochen erleben wir das merkwürdige Schauspiel, daß in einem Teil der süddeutschen Presse der Plan einer Elektrizitätssteuer dazu benutzt wird, die alten immer noch nicht erloschenen partikularistischen Gegensätze und Strebungen neu anzufachen. Blätter der bayerischen Sozialdemokratie und auch des bayerischen Zentrums verbreiten die wahnsinnige Idee, daß es sich bei der geplanten Elektrizitätssteuer um einen gemeinsamen Feldzug der preussischen Eisenbahnverwaltungen und des rheinisch-westfälischen Kohlsyndikats handelte. Zu unserem Erstaunen finden wir nun auch in einer liberalen Zeitschrift, dem „Fortschritt“, einen Artikel des Grafen von Bothmer, eines bekannten jüngern nationalsozialen Politikers, der jenes Gerücht nicht nur wiedergibt, sondern auch als wahrscheinlich darzustellen versucht. Damit dürfte der Zeitpunkt gekommen sein, wo der Unsinn zum Unfug wird!

Man denke sich: bei einer Reichselektrizitätssteuer, die, wie es heißt, im Reichsschatzamt ausgearbeitet wird, soll es das rheinisch-westfälische Kohlsyndikat durchgesetzt haben, eine angebliche bayerische Konkurrenz zu beseitigen. Eine wildere Idee ist wohl seit langem nicht in die Öffentlichkeit gebracht worden. Zunächst ist es eine völlig beliebige Behauptung, „daß das Kohlenkontor ein treuer Bundesgenosse des preussischen Finanzministeriums“ sei. Die beiden stehen sich, soviel wir wissen, als Verkäufer und Käufer oder als Konkurrenten gegenüber, aber als Bundesgenossen, das ist neu — und selbst wenn sie Bundesgenossen wären, was hat dies mit dem Reichsschatzamt zu tun?! Aber mit den verfassungsrechtlichen Kenntnissen scheint es bei dem Grafen von Bothmer überhaupt nicht so weit her zu sein. So setzt er ganz munter die Fahrkartensteuer dem preussischen Eisenbahnminister auf Rechnung, obgleich sich dieser, wie bekannt, seinerzeit dem Reichstag gegenüber energisch dagegen gewehrt hat. Auf ähnlicher Höhe der Erkenntnis stehen seine Ausführungen über Betriebsmittelgemeinschaft und Reichseisenbahnen.

Sieht man sich gegenüber diesen Phantasiesprüngen nun einmal die Wirklichkeit an, wie ist es denn überhaupt mit der ganzen Elektrizitätssteuer gewesen? Seit vielen Jahren beklagt insbesondere die sozialdemokratische, aber auch die linksliberale Presse in allen Tönen die Ungerechtigkeit eines Petroleumzolls. Seit Jahren entrüstet man sich darüber, daß die Lampe des armen Mannes verteuert wird, während die luxuriöse Beleuchtung des Reichen frei bleibt. Nun ist es ein ganz ausgesprochener Zug unsrer modernen Steuergesetzgebung, soziale Abstufungen auch innerhalb der indirekten Steuern vorzunehmen. Es blieb deshalb die Möglichkeit, den Petroleumzoll aufzuheben, oder eine Steuer auf Gas- und Elektrizitätsbeleuchtung einzuführen. Den Petroleumzoll aufzuheben, ging finanziell nicht, da er durchschnittlich siebzig Millionen Mark einbringt, es blieb also nur die Lichtbesteuerung der wohlhabenden Schichten. Auch diese hat man nicht etwa im Reichsschatzamt erfunden, wie es denn überhaupt eine ziemlich merkwürdige Vorstellung ist, als ließen sich irgendwo durch Findigkeit neue Steuerquellen entdecken.

Zielmehr gibt es die jetzt so viel angegriffene Lichtsteuer, und zwar nicht nur außerhalb Deutschlands. Wenn sich die Gegner dieses Steuergedankens einmal entschließen, die badische und württembergische Besteuerung durchzusehen, so würden sie voraussichtlich zu ihrer Überraschung finden, daß eine derartige Steuer als Gemeindeabgabe in den süddeutschen Nachbarländern schon vorhanden ist. Es kann denn auch kein vernünftiger Mensch bestreiten, daß, wenn man überhaupt Luxussteuern haben will — und hierüber sind doch im Prinzip gerade auch die Linksliberalen einig —, es dann kaum geeignetere Besteuerungsobjekte gibt als die elektrische Beleuchtung, mit der im Privatleben wie auf den Straßen ein in keinem andern europäischen Lande gekannter Luxus bei uns getrieben wird.

So ist der Gedanke einer Elektrizitätssteuer zu beurteilen. Ob es sich durchführen läßt, eine Steuer lediglich auf elektrisches Licht einzuführen, ohne dabei zugleich die Abgabe von Kraft mit einem jedenfalls nur geringen Satz zu treffen, darüber schwanken in der öffentlichen Diskussion die Ansichten der Sachverständigen. Aus dem Projekt aber einen bewußten Angriff auf die notwendigen Produktionsmittel der bayerischen Industrie zu machen, dazu gehört eine außerordentliche politische Kurzsichtigkeit.

Automobilfahren und sonstiges Fuhrwesen. Die Klagen über Störungen des Verkehrs durch die Automobile kommen nicht zur Ruhe. Es ist das eine Erscheinung, die seit Jahrzehnten, ja man kann sagen, seit Jahrhunderten immer bei Einführung neuer Beförderungsmittel eintrat. So schreibt die Norddeutsche Allgemeine Zeitung in ihrer Unterhaltungsbeilage vom 28. Dezember 1907 in einem Aufsatz „Aus der Geschichte der Vorurteile“: Als vor sechs Jahrhunderten Roger Bacon, der Franziskanermönch, schrieb: „Wir werden imstande sein, Gefährte in unglaublicher Schnelligkeit ohne die Hilfe von Tieren anzutreiben“ — da vergaß er hinzuzufügen: „Und jedes dieser Fahrzeuge wird anfangs zum Opfer des Vorurteils werden.“ Und so ist es auch geschehen. Schon im alten Rom begrüßte man die ersten vierrädrigen Wagen mit unerbittlichem Mißfallen, und ein kaiserliches Edikt verbot schließlich die Wagen im Banndreis der Städte. Und einen ähnlichen Kampf begann im Jahre 1634 Karl der Erste, als in London die ersten Mietkutschen erschienen. 1635 kam die erste Proklamation gegen die Anzahl und unterschiedslose Benutzung der Kutschen um London und Westminster. „Indem die Mietkutschen auf den Straßen, so befagt diese Proklamation, nicht nur ein großes Mißbehagen Seiner Majestät, seiner edeln Gemahlin, der Königin, des Adels und anderer von Rang und Stand erregt haben, sondern auch die Straßen selbst so überfüllt werden und das Pflaster so beschädigt, daß der öffentliche Verkehr dadurch gehindert und gefährlich wird und die Preise von Heu und Futter usw. verteuert. Warum wir ausdrücklich befehlen und verbieten, daß keine Mietkutschen benutzt oder geduldet werden in London, Westminster und den Vororten, mit Ausnahme, daß sie zur Reise dienen für mindestens drei Meilen aus der Stadt.“ Das Parlament beschränkte später die Zahl der Mietkutschen und legte ihnen eine Steuer auf. Der erwähnte Aufsatz der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung, dem ich diesen Auszug hier entnehme, enthält noch weitere Angaben, die sich auf Vorurteile gegen Einführung der Eisenbahnen beziehen. Ich kann über die Einführung der Eisenbahnen aus meiner eignen Erfahrung berichten, daß auch in Deutschland große Vorurteile herrschten. So behaupteten Ärzte in der Nähe von Nürnberg, wo bekanntlich die Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth als eine der ersten in Deutschland gebaut und in Betrieb gesetzt wurde, man müsse die ganze Bahnlänge von beiden Seiten mit einer Bretterwand besetzen, damit man das Vorüberfahren der Bahnzüge nicht sehen könne; denn dieses schnelle Vorbeistreichen fester Gegenstände würde den zusehenden Menschen schädlich sein. Auch die

Bauern in Thüringen zum Beispiel schrieben die in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts auftretende Kartoffelkrankheit dem auf den Äckern lagernden Lokomotivendampf zu, der giftig auf die Pflanzen wirke. Die Zahl von Eisenbahnunfällen regte die Menschheit damals ganz außerordentlich auf, bis statistisch nachgewiesen wurde, daß die Zahl der durch Unfälle mit Fuhrwerk und Pferden verursachten Todesfälle von Menschen nach Prozenten größer war als die durch die Eisenbahn verursachten.

Nun erschienen die Fahrräder. Da erhob sich derselbe Kampf pro und contra. Man glaubte, keine Straße und keinen Platz mehr überschreiten zu können, ohne in Lebensgefahr zu sein. Man hielt das Fahren mit Fahrrädern für einen völlig überflüssigen Sport. Daß das Fahrrad zu einem der schätzbarsten Fortbewegungsmittel für jedermann, insbesondere aber für Geschäftsleute, Arbeiter, Postbeamte usw. werden würde, daran dachten nur wenige Menschen. Man sprach nur von Unglücksfällen, die durch Stürzen, Anfahren u. dgl. mit dem Fahrrad vorkamen. Und in der Tat mußte man ja auch erst mit dem Fahrrad die Probezeit bestehen, bis man auf das jetzt allgemein eingeführte Zweirad kam und das ja allerdings sehr schnell fahrende große, hohe Einrad mit dem kleinen Stützrädchen gänzlich abschaffte. Die Vorteile, die das jetzt allgemein eingeführte Zweirad bietet, sind kaum aufzuzählen. Man sehe nur, wie es jetzt von allen Gesellschaftsklassen eifrig benutzt wird, und wie sich auf den Straßen Radfahrer frei unter Menschen, Fuhrwerken aller Art, elektrischen und sonstigen Straßenbahnwagen bewegen.

So werden wir auch mit den Automobilen freien Verkehr lernen. Daß das Automobil als das Fahrzeug der Zukunft angesehen werden muß, unterliegt keinem Zweifel. Man denke nur daran, mit welcher Schnelligkeit man Wege zurücklegen kann, welche Lasten es zu bewegen vermag, und welche Vorteile es bietet gegenüber der Verwendung von Pferden und sonstigen Zugtieren. Die Pferde sind teuer, und wer weiß nicht, wie schwer sich mancher Pferdebesitzer betroffen fühlt, wenn er morgens in den Stall kommt und ein Pferd unheilbar krank oder verendet im Stall liegend findet. Für das Kriegswesen hat das Automobil ganz hervorragenden Wert. Unsere Kaiser- und sonstigen Manöver der letzten Jahre haben das schon dargetan. Die höhern Stäbe sind durch Verwendung von Automobilen in der Lage, die oft recht großen Entfernungen, die sie zurückzulegen haben, von einem Flügel ihrer Gefechtslinie bis zum andern oder vom Ende langer Kolonnen bis an die Spitze in bedeutend kürzerer Zeit und mit geringerer eigener Anstrengung zu überwinden als selbst mit den besten Pferden. Bedenkt man ferner, wie sehr die endlosen Munitions-, Lebensmittel-, Sanitätskolonnen durch den Wegfall der Pferdebespannung verkürzt werden, wenn man diese Kolonnen mit Automobilen bewegt, so kann man über den Wert dieses neuen Transportmittels gar keine Zweifel mehr haben. Auch für den Ordonnanzdienst im Kriege und in den Manövern sind die automobilen und selbst die gewöhnlichen Fahrräder unschätzbar. Bekanntlich werden im Kriege, wenn Armeekorps längere Zeit ein Gebiet besetzt halten, von dem Quartiere des Generalkommandos aus nach den Quartieren der andern Kommandostellen Verbindungslinien angelegt, die man seither mit einzelnen Kavalleriepatrouillen besetzte, die stets einen Reiter bereit halten mußten, der die Befehle von einer Station zur andern möglichst schnell zu befördern hatte. Viele Pferde wurden dabei durch das stete Traben auf harter Straße unbrauchbar. Jetzt benutzt man automobile oder gewöhnliche Fahrräder, wodurch die Pferdeverluste wegfallen und die Schnelligkeit der Beförderung wesentlich zunimmt.

Daß die Zahl der durch Automobile verursachten Unfälle immerhin noch bedeutend ist, kann nicht geleugnet werden. Eine Zusammenstellung darüber gibt das Beiblatt zur Nr. 62 der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung vom 21. März. Im Anschluß daran wird aber bemerkt, daß die bis jetzt noch ungenügende Ausbildung

der Chauffeure die meiste Schuld daran trägt, und daß die preußische sowie die Reichsregierung auf demselben Standpunkte stehen, sodas die Einrichtung der ersten staatlich kontrollierten Chauffeurschulen baldigst erwartet werden darf. Im preußischen Abgeordnetenhaus erwähnte am 23. Januar d. J. Minister Breitenbach, daß die Besserung im Automobilfahren eintreten werde, sobald Schulen für Fahrunterricht und eine staatliche Prüfung für jeden Automobilfahrer eingeführt seien. Außerdem haben sich die deutschen Automobilklubs schon dazu entschlossen, und die erste solche Schule, die amtlichen Charakter trägt, soll in baldiger Aussicht stehen. Ein tüchtiger, einwandfreier Chauffeurstand soll herangebildet werden. Italien besitzt schon eine Militärautomobilschule.

Wenn man den Automobilunfällen gegenüber täglich sieht und aus Zeitungsnachrichten entnimmt, welche Unfälle noch immer bei dem gewöhnlichen Fahren mit Pferden durch Kutscher und Kutscherinnen, namentlich durch Metzger- und Milchwagen vorkommen, so kann man auch hier betonen, wie die Einrichtung von Fahrschulen für Pferdewagen unbedingt notwendig ist. Das Fahren sollte polizeilich jedem Kutscher verboten sein, der nicht das Zeugnis von einer Fahrschule beibringen kann, daß er vollständig in der Pferdepflege, Beschirung, Anspannen der Pferde und im Fahren ausgebildet ist. Ich habe schon in den Grenzböten von 1901, S. 212 die „Schäden und Mängel in unserm Fuhrwesen“ ausführlich behandelt und beschränke mich deshalb hier, auf den genannten Aufsatz hinzuweisen. Ich schließe meine jetzigen Betrachtungen mit dem Satze, der sich bald bewahrheiten wird: „Das Automobil ist das Fahrzeug der Zukunft.“

C. v. H.

Pascal. Unser Urteil über Pascal zu begründen, haben wir schon ein paarmal Anlaß gehabt: ein edler Charakter, ein hochfliegender Geist, ein tief eindringender Denker, ein feiner Psycholog, ein Kämpfer gegen Heuchelei, Verflachung und Logismus, aber zum Jugenderzieher, zum Führer des Volks nicht geeignet. Hauptsächlich ist er ein lohnendes Objekt für psychologische Analyse, und Psychologen, überhaupt ernste Denker werden ihre Freude haben an der „historischen Studie“ vom Kandidaten Adolph Köster zu Marburg: Die Ethik Pascals. (Tübingen, J. C. B. Mohr, 1907.) Man erstaunt über die mit reichem Wissen gepaarte Reife des Urteils, wenn man aus einer Vorbemerkung erfährt, daß das Buch, einen kleinen Teil ausgenommen, drei Jahre vor dem Erscheinen geschrieben worden ist, als der Verfasser noch Student im fünften Semester war. Das Vorwort enthält eine äußerst glückliche Parallele zwischen Pascal und Kierkegaard. Nur einen Satz daraus! „Pascal — das ist Mißverständnis, Abbruch, Flucht, das ist stidige Klosterluft und Messerklingen, das ist schwarzer Ernst und wildes Weinen. Kierkegaard — das ist geniehafte Sehen und wahnsinnige Reflexion, das ist Spott, Ironie und unbändige Heiterkeit, das ist ein Leben in Schönheit, ein glanz- und grauenvolles Lachen, eine einsame Schwermut, aber auf der himmlischen Schwelle der Möglichkeiten.“ Köster weist nach — und darauf sei besonders die Aufmerksamkeit der Leser gelenkt —, daß Pascal in seinen ethischen Prinzipien ganz, in seiner Dogmatik beinahe Protestant gewesen ist (nicht lutherischer, sondern calvinischer, erlauben wir uns zu bemerken), und zeigt, wie er trotzdem mit aufrichtiger Überzeugung als treuer Sohn der katholischen Kirche leben und sterben konnte. „Vor dem grauenhaften Anblick der kirchlichen Anstlichkeit flüchtete er in das mytische Halbdunkel der Klosterkirche und betete hier das Allerheiligste an.“ Darin äußere sich der quietistische Zug seiner Ethik. „Theoretisch ist er konsequent, praktisch zaghaft. Es ist nichts Aktives, nichts Stürmendes, so gar nichts Lutherisches in seiner Ethik! Alles so leise, so zurückgezogen, so weltfremd! Allein sein Jesuitenkampf macht die Ausnahme! Aber auch hier kein konsequentes [vielmehr kein offenes] Drauflosgehen gegen Papst und Jesuiterei, sondern ein kluges Pfeilschießen aus dem Versteck heraus! Wie die Dunkelmännerbriefe!“ Die Bedeutung

Pascals für unsre Zeit findet der Verfasser am Schluß darin, daß heute von der einen Seite der Strom des Historismus, von der andern der Strom des Mystizismus „den schmalen Steg des Sittlichen, der allein ans andre Ufer führt“, hinwegzuschwemmen drohen, an den Pascal so eindringlich mahnt. — Die Provinzialbriefe hat (1907 bei Eugen Diederichs in Jena) E. Kussel in deutscher Übersetzung unter dem Titel: „Blaise Pascal; Briefe gegen die Jesuiten“ herausgegeben, mit einer vortrefflichen Einleitung von Max Christlieb. Das Buch wird reißend abgegangen sein, aber die meisten Leser werden sich enttäuscht fühlen, weil sie die Theologie, aus der sie das Pikante, die „Jesuitenmoral“, die sie ohnehin schon zur Genüge aus den Zeitungen kennen, mühsam herausklauben müssen, ungenießbar gefunden haben werden.

Chwolson und der Monistenbund. Vor dreißig Jahren stand am Eingange der Münchner Au eine Warnungstafel (ob sie heute noch steht, weiß ich nicht), deren Inschrift wie der Demonstrationsgaul in Veterinärschulen dazu benutzt werden kann, ein halbes Duzend Sprachdummheiten zu demonstrieren; sie lautete: „Das Betreten von Kindern und Erwachsenen ist auf dem Rasen ohne Erlaubnis des Nummistens verboten.“ Dr. Heinrich Schmidt, der Generalsekretär des Deutschen Monistenbundes, schreibt in seiner Flugschrift „Monismus und Christentum“: „Die Spektralanalyse wies nach, daß auch im fernsten Winkel des Weltraums, soweit dieser durchforscht werden konnte, kein Stoff sich fand, der nicht auf der Erde vorhanden war; damit war die kosmische Einheit der Natur begründet.“ Von diesem Satze zeigt nun Chwolson, daß er ein ebensolcher Demonstrationsgaul ist: jedes Glied eine Krankheit; eine tatsächliche Unrichtigkeit oder eine Sprachdummheit. Niemand versäume es, diesen Nachweis zu lesen; man genießt einen köstlichen Spaß und nebenbei eine nützliche Lektion in der Wissenschaft von der Spektralanalyse. Der St. Petersburger Physiker Chwolson hatte, wie wir im 1. Bande des Jahrgangs 1907 der Grenzboten erzählt haben, mit Herrn Gaedel eine Prüfung in der Physik angestellt und ihn durchfallen lassen. Gaedel hat in einer Broschüre geantwortet — mit Schimpfereien —, und Chwolson erwidert darauf in dem (bei Friedrich Vieweg und Sohn in Braunschweig 1908 erschienenen) Schriftchen: Zwei Fragen an die Mitglieder des Deutschen Monistenbundes. Der zweite Teil der Broschüre ist eben dem klassischen Diktum des Herrn Dr. Heinrich Schmidt gewidmet.

E. J.

Mein Herr!

== Treiben Sie ==
praktische Nationalpolitik

und berücksichtigen Sie, daß Deutschlands Machtstellung im wesentlichen bedingt ist durch die Wohlfahrt der deutschen Industrie. Gehen Sie nur dann dem ausländischen Fabrikate den Vorzug, wenn es besser ist als das deutsche. Rauchen Sie Salem Aleikum - Cigaretten. Dieselben sind in Deutschland nach orientalischem System mittels sorgfältiger Handarbeit hergestellt und enthalten ausschließlich die geschätzten, milden, sehr bekömmlichen Tabake der besten Ernten des Orients. Dieses Erzeugnis bietet Ihnen vollwertigen Ersatz für die durch Zoll und Steuer erheblich verteuerten ausländischen Cigaretten. Keine Ausstattung, nur Qualität!

Preis:	Nr. 3	4	5	6	8	10
	3 $\frac{1}{2}$	4	5	6	8	10 Pfg. das Stück.