



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Zur Erinnerung an Friedrich List.

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

gebildeten Klassen, sondern gerade auch für die Kreise, welche dadurch genötigt werden, aus der Stubenluft einmal für längere Zeit in eine der körperlichen Entwicklung äußerst zuträgliche Lebensart einzutreten. Sie ist in meinen Augen eine fast notwendige Ergänzung der allgemeinen Bildung. Allerdings ist diese Schule wie jede andre Schule kostspielig. Aber die Kosten machen sich vielleicht schon durch die Erhöhung der allgemeinen Produktivkraft bezahlt. Jedenfalls glaube ich gezeigt zu haben, daß der wirtschaftliche Druck unsrer Zeit nicht zusammenhängt mit der Militärlast. Wo derselbe zu suchen sei, habe ich schon angedeutet in dem Artikel „Handelsprivilegien“ (1881, Nr. 52 d. Zeitschr.), und werde es anderweit noch eingehender erörtern.



Zur Erinnerung an Friedrich List.



ollte jemand beim Anblick des Namens, der sich über diesen Zeilen befindet, sich im Augenblicke der großen Verdienste seines Trägers zufällig nicht erinnern — man verzeihe diese gewiß unbegründete Annahme —, so würde ihm wohl die Vorbemerkung nicht überflüssig und unwillkommen erscheinen, daß Friedrich List der erste und größte deutsche Nationalökonom war, der Entdecker und Begründer des „Nationalen Wirtschaftssystems“ und der Lehre vom Verkehr, der Urheber der ersten deutschen Eisenbahnen, der mit Aufopferung seines Lebensglückes unermüdbliche Verfechter und Vorkämpfer der wirtschaftlichen Hebung und Einheit Deutschlands als notwendigen Vorstufe und unbedingten Trägers der politischen Freiheit. Das war List.

Fünzig Jahre sind seit dem Beginn seiner Arbeit für den Ausbau der deutschen Verkehrswege verflossen — in der That, bei der gegenwärtigen Größe ihrer Entwicklung, ihrer volkswirtschaftlichen und militärischen Aufgabe und bei der Umgestaltung ihrer Stellung im Staate ein Zeitpunkt, seiner zu gedenken, seine Verdienste und die Tragweite seiner Lehren, wenigstens soweit sie die Eisenbahnen betreffen, zu würdigen.

Im Sommer des Jahres 1833 begann Friedrich List seine unmittelbare persönliche Thätigkeit für ein allgemeines deutsches Eisenbahnsystem, insbesondere zunächst für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, welche als Vorbild dienen und Regierungen und Kapitalisten zu weiteren Unternehmungen begeistern sollte. Zu diesem Zwecke war er eigens von den Vereinigten Staaten zurückgekehrt, wohin ihn die politische Verfolgung seiner heimatlichen württembergischen Regierung ver-

trieben hatte. Geschützt durch seine Eigenschaft als amerikanischer Konsul, glaubte er dem Drange seiner Vaterlandsliebe folgen und dem heimatischen Boden eine Wohlthat erweisen zu müssen, deren ungeheure Tragweite unter allen Menschen nur er allein vermöge seiner tiefen volkswirtschaftlichen Einsichten zu ermessen verstand, während er mit Seherblick voraussah, daß er, falls er in jenem Neu-lande blieb und seine Ideen verwirklichte und ausbreitete, einer jener sogenannten Eisenbahnkönige werden konnte, welche das breite Publikum heutzutage so unbegründeter Weise ihres Reichtums wegen bewundert, den sie durch zufälliges Glück, nicht durch tiefe und weittragende nützliche Einsichten erwarben. List glaubte in erster Linie seinem Vaterlande mit seiner neuen wirtschaftlichen Lehre dienen zu müssen.

Den Winter hatte er in Hamburg zugebracht und von dort aus in einflußreichen Blättern durch kleine Aufsätze für seine Verkehrsideen zu wirken und die Hamburger Handelswelt für Bahnverbindungen nach Berlin, Kiel und Lübeck zu gewinnen versucht. Beides hatte keinen Erfolg gehabt. Zeitungsartikel und Mitteilungen über Eisenbahnen anderer Länder konnten die Deutschen aus ihrer damaligen Schwerfälligkeit nicht aufrütteln. Niemand sah sich veranlaßt, Hand ans Werk zu legen. Die Hamburger waren für ein Hinterland und einen Handel mit demselben nicht interessiert. Der Blick der Kaufherren und Rheder war auf die See und auf den Handel zwischen den andern Ländern gerichtet. Sie waren Vermittler des internationalen Austausches, achteten ein unentwickeltes Hinterland nicht und hatten keinen Blick für die Wirkung der Verkehrswege zur Entwicklung desselben, so wenig Blick, daß man jener Stadt dies inzwischen reich aufgeblühte große Wirtschaftsgebiet, das einen zu ihm gehörigen, wirtschaftlich kräftigen Exporthafen bedurfte, noch in unsern Tagen als Hinterland aufdrängen mußte.

Bei genauerer Prüfung der deutschen Verhältnisse gelangte List zu der Ansicht, daß er in Leipzig, dem größten Handels- und Meßplatz im Innern mit größern Zufuhren aus den gerade um ihn herum liegenden Hauptindustriegegenden Deutschlands und entsprechenden Ausfuhren nach dem Auslande, mehr Interesse für den innern Verkehr, und aus diesem Grunde mehr Verständnis für seine weittragenden Pläne finden würde. Zudem mußte ein rentables Unternehmen in der Mitte zwischen Nord und Süd am ehesten nach allen Seiten befruchtend auf den Unternehmungsgeist einwirken.

Im Frühjahr 1833 siedelte er nach Leipzig über, suchte im Laufe des Sommers Beziehungen und machte Reisen zur Untersuchung der Bodenverhältnisse im speziellen Hinblick auf eine Bahnverbindung der beiden Städte Leipzig und Dresden, denn eine solche Städteverbindung hatte für die Rentabilität eines ersten Unternehmens, schon wegen des Personenverkehrs, größere Aussichten, gleich der Verbindung Berlin-Hamburg. Ausgerüstet mit seinen verkehrsökonomischen Einsichten und dem örtlichen Material trat er im Spät-

sommer 1833 mit Schriften an die Öffentlichkeit, welche nicht bloß für eine Bahn — die von Leipzig nach Dresden —, sondern mit allem Nachdruck für ein großes deutsches Bahnsystem eintraten; denn erst in dem plammäßig angelegten ganzen System ruhte nach seinen Lehren über den Wert der Eisenbahnen der Haupthebel ihrer Kraft.

Es liegt uns selbstverständlich fern, hier über die Entwicklung des Leipziger Unternehmens, über das Schicksal Lists in Leipzig und seine weitere Thätigkeit für einzelne bald aufblühende deutsche Bahnen zu sprechen. Diese Blätter haben darüber bereits früher hinreichende Aufklärung gegeben. Aber eine Skizze seiner Verkehrstheorie scheint uns zum Andenken an jene Tage zweckmäßig zu sein. Vielleicht treten alsdann auch die sonstigen großen Verdienste des edeln Patrioten und Denkers, des Vorkämpfers unsrer wirtschaftlichen und damit auch politischen Kraft wieder in die Erinnerung des Lesers.

Als man zu Ende der zwanziger Jahre anfangen wollte, auf Schienen zu fahren, wußten die Nationalökonomien für die Zweckmäßigkeit und Rentabilität dieser Verkehrsart nichts als die Ersparnisse anzuführen, welche man möglicherweise an den Kosten des Waarentransports werde machen können. Sie wagten deshalb bloß, kleine Strecken von Eisenbahnen als Verbindung zweier Handelsplätze allenfalls für rentabel und nützlich zu halten, und hatten selbst hierbei noch ihre Bedenken. Die Bahnen waren also höchstens imstande die Preise der vorhandenen Handelswaaren zu ermäßigen, indem sie die Arbeit ermäßigten, die an ihnen zu verrichten war, denn nach den Lehren von Adam Smith war es die Arbeit allein, welche den volkswirtschaftlichen Wert einer Waare und damit ihren Preis bestimmte. Man sah nicht, daß die Eisenbahnen imstande sein würden, Dingen einen Wert zu geben, die vorher keinen hatten, also gewissermaßen neue Werte zu schaffen, gleich wie der Grund und Boden durch seine Bebauung. Holz, Kohle, Steine, Erze haben, wenn man sie nicht transportiren kann, keinen Wert. Eine Art des Transports, die imstande ist, solche Materialien zu befördern, schafft ihnen erst Wert. Ferner werden Dinge, welche eine lange Aufbewahrung nicht vertragen, wertlos. Aber eine Beförderungsweise, die sie schnell dahin zu bringen vermag, wo man Verlangen nach ihnen trägt, erhält oder erteilt ihnen wiederum erst einen Wert, einen wirtschaftlichen Zweck. Man denke an Lebensmittel, Obst, Fische, Fleisch, selbst lebendes Vieh und unter Umständen Korn. Verkehrswege, die derartig schaffend und erhaltend wirken, besitzen also im volkswirtschaftlichen Sinne gewissermaßen selbst eine produzierende Kraft, Verkehrswege, die jegliche Last und andrerseits, wo es nötig ist, die Waaren auch sehr schnell befördern, also Eisenbahnen, sind dieser Art. Ihre Erfindung muß also, weil mit ihnen plötzlich mittelbar etwas entsteht, das vorher nicht war, befruchtend auf alle menschliche Thätigkeit wirken.

Dies alles sah kein Mensch, kein Nationalökonom. Nur vor den Blicken Friedrich Lists entrollte sich das ganze Bild. Er sah in der Zukunft alle die

Folgen voraus, welche die Erfindung einer solchen wirtschaftlichen Macht hervorrufen mußte, und konnte sie, in Wirklichkeit ein Seher, voraussagen. Wer aber sollte ihm Glauben schenken? Mochte auch List die Gründe in seiner meisterhaften Weise noch so einfach, noch so überzeugend vorführen, jeder Thor dünkte sich weise genug, daran zu zweifeln, alles für Schwärmerei, Phantasterei und Narrheit, ja auch wohl für amerikanische Schwinderei auszugeben und das Gegenteil als das Vernünftige anzupreisen. So mag es denn auch verständlich erscheinen, daß damals, als List im Leipziger Eisenbahnkomitee für eine Bahn Hamburg-Berlin eine künftige Dividende von 12—20 Prozent voraussagte, die übrigen Mitglieder mit keinem Worte des Beifalls, wohl aber mit Achselzucken und verächtlichem Lächeln und Flüstern seine Auseinandersetzungen begleiteten. Hätte er eine Zwischenzeit von fünfzig Jahren wegzaubern können, die Zweifler hätten sich dann wohl einer bekannten Erzählung aus dem Leben des Kolumbus erinnert. Freilich konnten denen, welche für Lists Einsichten in die Wirkung der Eisenbahnen kein Verständnis zu gewinnen imstande waren, seine Aussprüche darüber leicht schwärmerisch und übertrieben erscheinen. Aber trotzdem verstand er es, durch jenen „Aufruf an unsre Mitbürger“ und die sieben Berichte des Leipziger Komitees selbst in der weitem Bürgerschaft, die aus Furcht vor Arbeitsverlusten in den Gewerben vorhandenen Vorurteile zu vernichten und Vertrauen zu den Schienenstraßen in solchem Maße zu erwecken, daß in unserm damals gewiß nicht reichen Lande die ersten von ihm zunächst zum Bau empfohlenen Bahnen durch das Geld des mittlern Bürgertums zustande kamen, und zwar fast ebenso frühzeitig wie in den andern reicheren Ländern, sodaß es Deutschland trotz seiner sich erst allmählich bildenden wirtschaftlichen Einheit, welche übrigens durch die Eisenbahnen wesentlich gefördert wurde, möglich ward, sich mit diesen nach und nach gleichmäßig zu entwickeln, sich von den großen Schäden der Kriege zu erholen und bereits nach einem halben Jahrhundert wirtschaftlich und in allem, was damit zusammenhängt, jenen gleichzustehen.

Was hat List, schon seit 1827, über die wirtschaftliche Entwicklung alles vorausgesehen! Er sah, wie der Landmann seine Erzeugnisse leichter und besser verwertete, wie er an Arbeit und Transportkosten durch den erleichterten Absatz sparte, wie er seinen Boden verbesserte, Industrieprodukte, die er früher entbehrte, jetzt ankaufte. Er sah durch den verbesserten Absatz das Gewerbe aufblühen, denn es waren mehr Käufer entstanden, neue Industrien aufkeimen, die vorher gar nicht entstehen konnten, weil ihnen die Rohprodukte fehlten, wie die Baumwollenindustrie u. s. w. Indem das Eisenbahnsystem Produzenten und Konsumenten besser miteinander verband, sie gewissermaßen einander näher brachte, sah er die Bevölkerung zunehmen und die doppelte Zahl sich des Lebens erfreuen, als früher beim bloßen Ackerbau möglich gewesen war, er sah das Leben des Einzelnen bequemer und angenehmer werden, die Städte blühen, sich aus-

dehnen, reicher werden, Grund und Boden im Werte wachsen und die ganze Macht des Landes sich heben.

Sollten freilich alle jene Wirkungen eintreten, dann mußten die Eisenbahnen sich nach und nach zu einem völligen Verkehrssystem innerhalb eines Wirtschaftsgebiets, wie es von einer Nation bewohnt wurde, entwickeln, sie mußten sich der wirtschaftlichen und politischen Natur des Landes anschließen, gleichsam sein Aderssystem werden. Darum entwarf List in seinen allgemeinen Erörterungen nie eine Bahn für diesen oder jenen Einzelverkehr, sondern er legte stets das Netz eines allgemeinen Systems zu Grunde, worin jedes Stück nach allen Seiten seine Aufgabe zu erfüllen hatte. In diesem Sinne entwarf er in Paris ein französisches, in Brüssel ein belgisches Eisenbahnsystem, und in der Heimat hatte er, auch wenn es sich speziell um preußische, sächsische, württembergische Bahnen handelte, immer ein deutsches Gesamtnetz im Auge, wie schon seine Eisenbahnkarte zu der Schrift „Ein allgemeines deutsches Eisenbahnsystem“ u. s. w. zeigt. List war es auch, der zuerst die Idee von einer gesamtdeutschen Volkswirtschaft gefaßt hatte, die sich, soweit sie die Zölle betraf, bekanntlich auf andre Weise mehr durch die Macht der Dinge als der Menschen verwirklichte. Hier fügte List das System der Bahnen hinein, und sie sind der mächtigste Hebel dafür geworden.

Aus der Theorie Lists von der produktiven Kraft der Eisenbahnen folgten auch die wichtigen Grundsätze nicht bloß für ihre Richtung und Lage, sondern auch für die Art ihres Baues, die er selbst anwendete und andern empfahl. Sollte der Nutzen der Schienenstränge ein vollkommener sein, so war erforderlich, daß man ihnen die Möglichkeit gab, Werte zu schaffen. Sie mußten also den bisherigen Handelswegen folgen, aber die Produkte der Industrie nicht minder, wie die der Landwirtschaft aufnehmen und den Austausch vermitteln können, mußten in diesem oder jenem Falle dem Transport von Kohle, Steinen, Holz, Erz, Salz dienstbar gemacht werden. List schätzte die Menge der Frachten und die Größe des Personenverkehrs aus dem bereits vorhandenen Verkehr, unter Voraussetzung geringer Transportkosten auf der Eisenbahn ab und verlangte, daß die Kosten des Baues der Bahn alsdann so ermäßigt würden, daß auf dieser Grundlage bereits eine landläufige Verzinsung des Anlagekapitals entstünde. Nach diesem Grundsatz richtete er alle seine Erörterungen in Betreff der praktischen Fragen über Krümmung, Steigung, Schienen und Bauten ein. Kein Luxus, ehe die Bahn ihn nicht verdient habe. Wäre dieser Grundsatz immer befolgt worden, einen Eisenbahntrach hätten wir niemals erlebt, die toten Bahnen wären entweder garnicht oder in zweckmäßiger Art, also in erster Linie billiger gebaut worden, man wäre früher und jetzt schneller mit den Nebenbahnen bis in die äußersten Industriebezirke vorgeedrungen und hätte vielleicht jetzt eigne Bahnen oder dritte Gleise für große Massengüter, bei denen eine langsame Beförderung ausreicht, aber die äußerste Tarifermäßigung doch ein

volkswirtschaftlicher Gewinn ist, Bahnen, welche die Kanäle vertreten würden, wo die Natur diese billig und zweckdienlich herzustellen nicht gestattet.

Wir schätzen den Wert einer Entdeckung über den ursächlichen Zusammenhang der Naturvorgänge nach dem Maße, als sie uns innerlich und äußerlich von der Gewalt der Natur befreit. Die Einsicht nimmt uns das Gefühl der Abhängigkeit von der Willkür und dem Zufall, verleiht Vertrauen zu der allgemeinen Gesetzmäßigkeit, giebt eine freiere Stellung in der Natur, gewährt andererseits die Mittel, die Kräfte zu beherrschen und unsern Zwecken dienstbar zu machen. In ähnlicher Weise muß man auch eine richtige volkswirtschaftliche Einsicht schätzen, die uns in den Stand setzt, eine wirtschaftliche Umgestaltung zu durchschauen, ihre Wirkungen als segensreich vorauszusehen und den sichern Weg vorzuzeichnen, der uns ihre Wohlthaten teilhaftig werden läßt und vor übeln Nachteilen bewahrt. Solcher Art aber war die großartige Auffassung Friedrich List's vom Verkehrsweisen.



Rietschels Lutherkopf.



Das Lutherjubiläum dieses Jahres zeitigt wunderbare Blüten, Spekulation, Sensationsdrang und persönlich egoistische Interessen aller Art benutzen den Anlaß der Nationalfeier, um sich breit in den Vordergrund zu drängen; eine unerquickliche Gelegenheitsliteratur und Gelegenheitskunst heischt mit allen Mittel der Reklame Aufmerksamkeit und Anerkennung, und die dämonische Lust der Gegenwart am Skandal, an der „Vernichtung“ anerkannten Rufes und makelloser Ehre erblickt in der Lutherfeier gleichfalls eine Gelegenheit, sich einmal wieder geltend zu machen. Da der bis jetzt in Dresdner Lokalblättern geführte Krieg über den Kopf der Lutherstatue von Ernst Rietschel wahrscheinlich demnächst zu allen erdenklichen Erörterungen und Auseinandersetzungen führen wird, so halten wir es für unsre Pflicht, die Angelegenheit vorläufig unsern Lesern gegenüber zu erwähnen — so durch und durch unerquicklich dieselbe auch sein mag.

Das letzte Werk des Bildhauers Ernst Rietschel war bekanntlich das große Reformationsdenkmal für die Stadt Worms. Der Entwurf dieses Denkmals, welches außer der großen Kolossalstatue Luthers in einer burgähnlichen architektonischen Umfassung eine ganze Reihe von Statuen umfaßt, war von Rietschel im Jahre 1859 endgiltig festgestellt worden. Die Kolossalstatue Luthers, wie diejenige des Vorreformators Wiclef entstanden 1859 und 1860. Bis zum