Nr. 137. 43. Jahrgang.

Ausgabe für Berlin und Umgegend.
Abend-Ausgabe.

Montag, 16. März 1914

Berliner Tageblatt
und Handels-Zeitung.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Chef-Redakteur: Theodor Wolff in Berlin.
Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Bismarcks Eisenbahnpolitik.

Welche Mühsal es war, das Deutsche Reich zu begründen, das weiß die Gegenwart noch sehr genau, wenn sie es gelegentlich auch vergessen möchte. Aber wie viele Ansätze zum weiteren Ausbau des Reichs zum Stillstand gekommen sind, das macht man sich vielfach nicht genügend klar. Bei dem heute wieder sich spreizenden Partikularismus, bei dem leider eine gewisse Richtung des Preußentums die Führung übernommen hat, übersieht man nur zu leicht, daß die Fehler der Gegenwart oft sehr tief in den Sünden der Vergangenheit wurzeln. Vielleicht auf keinem anderen Felde drängt sich diese Erfahrung so deutlich vor Augen, wie bei der Betrachtung der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens. Zugleich wird gerade hier die überlegene Einsicht des Fürsten Bismarck besonders deutlich. Er hat mit starker Energie und einer fast prophetischen Erkenntnis des im nationalen Sinne Notwendigen das deutsche Eisenbahnwesen in das richtige Gleis zu schieben versucht. Aber auch seiner überragenden Persönlichkeit stellte sich der allzu tief im deutschen Wesen wurzelnde Partikularismus hemmend entgegen, und so sah er sich schließlich genötigt, statt Reichseisenbahnen durchzusetzen, wie er ursprünglich wollte, dem preußischen Staat eine übermächtige Stellung im deutschen Eisenbahnwesen zu schaffen und auf diese Weise dem preußischen Partikularismus eine neue, vielleicht die stärkste Stütze zu geben. Es liegt jetzt von dem langjährigen vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und Honorarprofessor an der Berliner Universität Exzellenz Dr. von der Leyen eine auf reichhaltigem Material begründete Arbeit über die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck vor (Verlag von Julius Springer, Berlin), das über die hier in Betracht kommenden Fragen ausgezeichnet orientiert, und es dürfte sich lohnen, an der Hand der Leyenschen Darstellung den Entwicklungsgang in kurzen Strichen nachzuziehen.

Auch Fürst Bismarck hat seine fabelhafte Beherrschung der nationalen Fragen nicht durch Intuition gewonnen, sondern er hat sich erst allmählich durch unermüdliche Arbeit zu einer festen Ansicht durchgekämpft. Leyen zeigt im einzelnen, wie Bismarck zunächst nur zögernd und gelegentlich sich mit den Problemen des Eisenbahnwesens beschäftigte. Aber wie er den Wert der Eisenbahnen von Anfang an erkannt hatte, so schuf er sich auch eine feste Handhabe durch die Verfassungsbestimmung, durch welche die Eisenbahnen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs der Aufsicht des Reichs unterworfen wurden. Nur Bayern setzte seine Ausnahmestellung in seinem beharrlich festgehaltenen Eisenbahnreservatrecht durch. Hier ist denn auch wohl die eigentliche Klippe zu suchen, an der die hochfliegenden Pläne des Fürsten Bismarck letzten Endes scheiterten. Zunächst freilich arbeitete Bismarck mit Erfolg auf eine Stärkung der Reichsgewalt in Eisenbahnangelegenheiten hin. Es gelingt ihm, das Reichseisenbahnamt als eine Reichsaufsichtsbehörde zu schaffen. Aber schon der Versuch, durch ein Reichseisenbahngesetz die allgemein gehaltenen Bestimmungen der Verfassung auszugestalten und dem Reichseisenbahnamt eine klare Stellung auch gegenüber den Einzelstaaten zu sichern, scheiterte an dem Widerstand einzelner Bundesstaaten. Ebenso wenig gelang es ihm, die Gütertarife durch Reichsgesetz festzustellen.

Nun versuchte Fürst Bismarck einen dritten Weg, den kühnsten von allen, um dem Reich die führende Stellung im Eisenbahnwesen zu verschaffen, nämlich durch Reichseisenbahnen. In einer Denkschrift an das preußische Staatsministerium vom 8. Januar 1876 weist er klar und überzeugend auf die Zersplitterung des deutschen Eisenbahnwesens, auf die wirtschaftlichen Nachteile und die gegen das Privatbahnsystem bestehenden Bedenken hin. Im einzelnen erörtert Bismarck von dem Gesichtspunkt eines Erwerbs der Eisenbahnen für den Staat die Frage, ob der Erwerb durch Preußen oder durch das Reich den Vorzug verdiene. Er entscheidet sich für das Reich. Die Reichsverfassung wolle die Erhebung der Eisenbahn zu einer wahrhaft nationalen Verkehrsanstalt. Der Erwerb der Privatbahnen durch Preußen werde nur den preußischen Einfluß erweitern. „Der in der Hand des Reichs vereinigte Besitz der preußischen Privat- und Staatsbahnen hat als kräftiges Mittel zur Festigung des nationalen Bandes, zur Förderung der nationalen Wohlfahrt gewiß alle wahren Freunde des Reichs für sich. Im Besitz des preußischen Eisenbahnnetzes würde das Reich sich auch mit den übrigen Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz über alle wichtigen Maßnahmen leicht verständigen." Zum Schluß empfiehlt Bismarck, dem Landtag eine Vorlage wegen Abtretung des gesamten Eisenbahnbesitzes Preußens einschließlich seiner Rechte bezüglich der Privatbahnen an das Reich zu machen.

Soweit das preußische Ministerium und der preußische Landtag in Betracht kamen, wußte Bismarck die nicht geringen Hindernisse, die diesem wirklich großzügigen Plan entgegenstanden, zu überwinden. Schon am 24. März 1876 kam ein entsprechender Gesetzentwurf an das Abgeordnetenhaus. Er ermächtigte die Staatsregierung, die gesamten Staatseisenbahnen gegen angemessene Entschädigung kaufweise dem Deutschen Reich zu übertragen. Ebenso sollten alle Verpflichtungen des Staats bezüglich der nicht in seinem Eigentum stehenden Eisenbahnen vom Deutschen Reich gegen angemessene Vergütung übernommen werden. Schon im Mai wurde das Gesetz vom Abgeordneten- und vom Herrenhaus angenommen, und am 4. Juni wurde es als Gesetz veröffentlicht. Die Bahn für ein einheitliches deutsches Eisenbahnwesen schien geebnet. Preußen war mit dem besten Beispiel vorangegangen. Daß das Reich ein glänzendes Geschäft gemacht haben würde, daß seine Finanzen auf eine feste Grundlage gestellt worden wären, bedarf heute wohl keines Nachweises mehr. Es genügt der Hinweis, daß Deutschland im Jahre 1876 nicht mehr als 29 212 Kilometer Bahnen hatte, während die Zahl für 1910 58 444 Kilometer war. Das große nationale Werk scheiterte an dem Widerstand eines Teils der größeren Bundesstaaten, zumal Bayerns, Sachsens und Württembergs, eines Widerstandes, der zum Teil direkt höhnische Formen annahm. Die bayerische Regierung erklärte sogar, daß sie auch der Zentralisierung der außerbayerischen Bahnen in der Hand des Reichs auf den durch die Verfassung zu Gebote stehenden Wegen entgegenarbeiten werde. Auch für den Fürsten Bismarck war die durch partikularistischen Unverstand aufgerichtete Schranke unübersteiglich. Das Gesetz vom 4. Juni 1876 blieb auf dem Papier stehen. Es besteht trotzdem noch heute zu Recht, aber es fristet nur insoweit ein ziemlich verborgenes Dasein, als in allen von Preußen abgeschlossenen Eisenbahnkaufverträgen die Bestimmung steht: „Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrag hervorgegangenen Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen."

In der Praxis kam es anders. Schon im Jahre 1876 hatte Fürst Bismarck die Konsequenzen aus einer etwaigen Weigerung des Reichs, auf das preußische Anerbieten einzugehen, gezogen. Es könne nicht zweifelhaft sein, schrieb er in einem Votum zu dem erwähnten Gesetzentwurf, daß nun Preußen selbst an die Lösung der gedachten Aufgabe mit voller Energie heranzutreten und vor allem die Erweiterung und Konsolidierung seines eigenen Staatsbahnbesitzes als das Ziel seiner Eisenbahnpolitik zu betrachten haben werde. Daß durch die Erweiterung des preußischen Staatsbahnbesitzes das Uebergewicht der mit den preußischen Bahnen verknüpften Interessen über die Grenzen des preußischen Staates hinaus sich fühlbar machen würde, wäre eine wahrscheinliche Folge der alsdann von der preußischen Eisenbahnverwaltung notwendig einzuschlagenden Richtung. Auch in diesem Fall war Bismarck ein guter Prophet. Mit der tatkräftigen Unterstützung des Ministers Maybach hat er dieses Ziel ziemlich restlos erreicht. „Der Schwerpunkt der Eisenbahnpolitik," sagt der Verfasser, „ruht heute nicht, wie Bismarck es in seiner nationalen Begeisterung erstrebte, beim Reich, er ruht bei den Regierungen der Eisenbahnen besitzenden Bundesstaaten." Man kann noch bestimmter sagen: „Er ruht bei Preußen." Die Gegenwart muß sich mit diesem Zustande abfinden, so gut es geht. Der große Augenblick zur Durchsetzung eines deutschen Eisenbahnsystems ist verpaßt worden; er wird schwerlich noch einmal wiederkommen. Daß es nicht an Bismarck lag, wenn dieses wichtige Einheitsband nicht um die deutschen Bundesstaaten geschlungen wurde, geht aus der vorliegenden Arbeit unwiderleglich hervor.

In Erwartung des Paragraphen 14.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

Wien, 16. März.

In Parlamentskreisen hat man nach den Beschlüssen der tschechischen Parteien jede Hoffnung verloren, daß noch ein Kompromiß zur Fortführung der Verhandlungen des Abgeordnetenhauses zustande kommen wird. Die tschechischen Parteien wollen sich auf diese deutschen Forderungen nicht einlassen, verlangten vielmehr die sofortige Wahl des Landesausschusses und boten als Kompensation den Deutschen an, daß sie die wichtigsten deutschen Forderungen ohne Gesetz nur im Wege von Parteivereinbarungen tatsächlich durchführen würden. Die Deutschen wollen jedoch ohne gesetzliche Sicherung nicht auf die Einberufung des Landtages eingehen. Die Tschechen haben den deutschen Standpunkt endgültig abgelehnt und ausgesprochen, daß die Verhandlungen zu Ende sind und nicht wieder aufgenommen werden. In der Dienstagsitzung werden sie mit der Obstruktion gegen die Wehrvorlage wieder beginnen. Es ist gewiß, daß dann sofort die Vertagung des Reichsrates erfolgt und man hält es sogar für möglich, daß die Regierung schon heute, wenn der Obstruktionsbeschluß der Tschechen vorliegt, den Reichsrat bis zum Herbst vertagen wird, ohne die morgige Sitzung abzuwarten. Die Regierung will dem Ausland das Schauspiel nicht bieten, daß in Oesterreich im Abgeordnetenhaus gegen eine für die Verteidigung der Monarchie unter den gegenwärtigen europäischen Verhältnissen so wichtige Wehrvorlage obstruiert wird.

Carranza, der „Beschützer der Fremden".

(Kabel-Telegramm unseres Korrespondenten.)

New-York, 16 März.

Der Rebellengeneral Carranza erklärt jetzt prahlerisch, Ausländer, deren Leben oder Eigentum gefährdet erscheine, bedürften nicht erst einer umständlichen diplomatischen Vermittlung. Er wolle allen Anträgen Gehör schenken und willfahren, die von Freunden oder Verwandten solcher Ausländer bei ihm vorgebracht würden, in jedem Falle eine Untersuchung einleiten und jeden seiner Anhänger,

Hodler.

Von [Nachdruck verboten.]

Emil Ludwig.

Vor fünfzehn Jahren, als er das Fresko im Züricher Museum malte, war Hodler das Objekt gelehrten Spottes, vor zehn Jahren, als er zum ersten Male einen Saal der Sezession in Berlin erhielt, empörten sich die Frauen und die Männer lachten, aber der Snob nannte die Körper verzeichnet. Heute wird er nur noch von sehr fremden Geistern im Schweizer Parlament für toll erklärt. Heute erzielt er die höchsten Preise. Heute ist er für die Jugend schon Klassiker geworden, der gesamte Nachwuchs unter den Schweizern malt unter seinem Einfluß und viele jenseits der Grenzen. Man darf heute wagen, ihn den stärksten der lebenden Maler zu nennen, ohne für paradox zu gelten.

Spät kam der Ruhm zu Hodler, noch später das Verständnis. Denn als man noch über ihn lachte, war er fünfzig, und jetzt, da er sechzig ist, verstummt auf vielen Lippen das Lachen nur, weil er legitim geworden ist. Diese Entwicklung ist in ihm selber mit begründet. Niemals hat er chockieren wollen, aber er hat chockiert, und nicht die Wenigen, die davon unberührt bleiben, machen den Ruhm. Träte er erst heute mit seinen letzten Bildern vor die Welt, er würde niemanden mehr stutzig machen. Und dies nicht, weil sein Stil das Auge der Menge erzogen sondern weil er selber diesen Stil vereinfacht hat und sehr verinnerlicht.

*

Man nennt Hodler immer den Schweizer. Es ist ehrenvoll und doch zugleich sehr ungerecht, einen Künstler immer bei seiner Nation zu nennen. Dieser Geist mag national sein, aber sein Genius ist viel zu groß, um in dem einen Volk sich aufzulösen. Daß er Schweizer geschichte malt, auch wenn er Engel malt, die den „Auserwählten" umschweben, das macht die Gewohnheit, das macht das Modell — nichts Nationales. In dem Jenenser Fresko hat er den Aufbruch der Freiwilligen 1813 hinreißender geschildert als irgendein Deutscher, und doch war dies die denkbar deutschste Sache. In Schweden oder Frankreich, immer wird er auf der gleichen Höhe stehen.

Freiheit: nur dies eine braucht er. Darum ist er zuerst der Maler der Männer. Da ist Tell, mit der rechten Hand rufend und mit dem gesenen Munde. Da sind die Landsknechte, die er nicht müde wird zu verherrlichen, Männer wie Bäume, wie Elemente. Ich kenne keinen stolzeren Zug einer Nation, als daß sie in ihrer Ruhmeshalle die Mauer über den Waffen mit einem Bilde schmückt, das den heldenhaften Rückzug aus verlorener Schlacht darstellt. In jenem „Rückzug von Marignano", den Hodler im Landesmuseum schuf, stellte er die Nation nicht durch die Fahne dar, die in der Mitte flattert. Aber in jedem Gesicht knirscht und glüht das gleiche: dumpfe Trauer, unbezwungener Wille von Geschlagenen. Diese Besiegten, die doch noch gestern Sieger waren, werden morgen wieder Sieger sein. Zuweilen drückt auf das Antlitz seiner Männer eine Sinnlichkeit, die nicht ausbrechen kann, und dies ist ganz schweizerisch. Hier, auf dem rechten Flügel des Freskos, ist ihm ein Jüngling gelungen — kindlich offen der Mund, aber der Blick feitlich wie auf ein Weib gerichtet oder auf einen Feind, und zu riesigem Schlag holt er aus. Hellgelb strahlt sein Lederkoller, und er hockt vor grünem Hügel auf den Leichen bläulicher Ritter.

Hier und überall in seinen Fresken ist alles schon Symbol, nichts mehr Geschichte. Mit Unrecht hat man ihn einen Historienmaler genannt, weil er gelegentlich Historie zu seinem Vorwand nahm. Ihm wandelt sich wie jedem weiten Geiste die Geschichte in ihr Gleichnis um, und dieses Gleichnis stellt er dar mit Mitteln und auf Wegen seiner sehr persönlichen Form.

*

Diese Form kommt von der Musik und strebt zur Architektur. Rhythmische Empfindung ist der Anfang, das Ziel ist die rhythmisch belebte Mauer. Hodlers Tafelbilder sind fast alle Fresken, seine Fresken darum aufgehängte Tafelbilder. Erstaunlich — denn die monumentalen Maler sind sonst dem musikalischen Ausdruck oft sehr fern. Hier ist zugleich ein Grund, warum er chockierte: die Menge ist dem herrschenden Rhythmus der Linie in solchen Formaten noch nicht oder höchstens am modernen Plakat gewohnt.

Eines seiner umstrittenen Bilder heißt „Eurhythmie". So könnten alle seine reifen Bilder heißen. In Halbbogen, in geraden, runden, ovalen Linien ordnet er wenige Gestalten von stilisierter Gleichheit zum Akkord: wenn er sonderbare Frauen oder greise Männer oder Jünglinge in gleichen Gruppen komponiert, ihre Linie, ihr Auf und Ab geben zuerst die Grundstimmung des Bildes kund. Frauen in Kobaltblau, vier, fünf oder sechs zwischen gelbe hochstilisierte Beete gestellt, heißen bald „Heilige Stunde", bald „Empfindung", und gerade in solchen Titeln, die man ihm vorwirft, drückt der Künstler das Urgefühl des Dargestellten aus.

Man hat diese Vervielfachung seiner Gestalten Parallelismus genannt, für neu und für ein „Prinzip" des Künstlers erklärt, als ob das seine Erfindung wäre und ein ihm immerfort bewußtes Gesetz. In Wahrheit ist es empfundene Form und als Form in der Musik und in der Baukunst gänzlich allgemein. Wäre dies nur ästhetisches Prinzip eines Denkers, dann liefe nicht mit der äußeren Linie der scheinbar gleichen Gestalten stets die innere mit. In dem wundervollen „Tag", der bestimmt ist vom Rhythmus im Oval geordneter Frauen, steigt die Empfindung mit der Linie und sinkt mit ihr: unten hebt das verhüllte Mädchen die Arme, in Sehnsucht; daneben, höher, kniet die Jungfrau, halb entblößt, in Leidenschaft; im Höhepunkte harrt ein Weib, nackt, wissend, in Ruhe. Dann sinkt die Linie der Gestalten in gleicher Ordnung. So sind die „Enttäuschten", die „Lebensmüden", so sind alle diese vervielfachten Gestalten geordnet.

Zum Fresko, dem Hodlers ganze Kunst noch im kleinsten Tafelbild zustrebt, verhalten diese Bilder sich wie kontrapunktische Studien: dort erst beginnt Hodlers große Symphonie. In der „Schlacht bei Näfels" kämpfen vorn zwei gegen drei Männer; das ist ein Schwertertanz, kein Kampf, und man hört die Schläge, zu denen dieses Quintett gleichzeitig ausholt; dahinter strecken die Massen die Speere hoch, zahllos — das volle Orchester.

Im vielköpfigen, im „historischen" Fresko zeigt Hodler die merkwürdigste Umkehrung. Wo er rein Empfindung wiedergab, verdreifachte, verfachfachte er die eine Gestalt, die früheren Meistern als Sinnbild genügte. Nun gerade, da er Massen schildern soll, verläßt er die Vielheit und malt wenige Gestalten als Vertreter von Tausenden. Die eine Gruppe von Marignano bedeutet das ganze geschlagene Heer, hinter der Gruppe steigen noch hundert Speere auf, aber ihre Träger bleiben unsichtbar.

Die sechsmal vier Soldaten im Befreiungsbilde von Jena: sie sind das Heer, und wunderbar, wie bei diesen Marschierenden das Rhythmische geistig wird, sogar historisch. Die vier Studenten mit ihren Pferden, das sind die Tausend, jeder macht eine andere Bewegung, am Anzug, am Sattel, höchst sachlich. Hier werden keine Schwüre dargestellt, niemand repräsentiert. Nur ein Einziger hebt einen Arm mit hingerissener Geste, ganz für sich allein, überwältigt. Vollends die „Reformation" in Hannover ist im Grunde nur durch hundert parallele Arme dargestellt, die in die Luft aufragen. Es ist dieselbe Vereinfachung, die die Reinhardtsche Regie mit großen Chören zu so starker Wirkung brachte

*

Jetzt hat man begonnen, Hodlers Werk würdig zu reproduzieren. Die erste Hodler-Mappe, die kürzlich (bei Piper in München) heraus-