

Saale-Beitung.

Anzeigen
werden die Spaltenbreite oder deren
Raum mit 20 Bsp. jedes aus 100 Bsp.
15 Bsp. berechnet und in der Spalten-
breite unter Annahme der oben
Anzeigen-Preise angesetzt.
Kleinere die Seite 60 Bsp.
Schriftwörter sind gesondert;
Sonntags und Feiertagen räumlich,
sonst normal. (Der Abdruck unserer Original-Artikel
ist nicht gestattet.)

Bezugspreis
für Halle vierteljährlich 2,50 M., bei
regelmäßiger Bestellung 2,75 M., durch
die Post 3 M., monatlich 2 M.,
einmalig 1 M., auswärts Postgebühren
zusätzlich. Bestellungen werden von allen Reichs-
postanstalten angenommen.
Nr. 4908 des amtl. Zeit.-Verz.
Für die Redaktion verantwortlich
Dr. Ernst Schlege in Halle.
[Bersprecher-Verbindung Nr. 176.]

Nr. 446. Halle a. d. Saale, Freitag den 22. September 1899.

Zollbindnisse.

In den Niederlanden, in Belgien und in der Schweiz sind die Erörterungen über die Zweckmäßigkeit und Möglichkeit eines Anschlusses dieser Länder an das deutsche Zollgebiet in den letzten Wochen fortgesetzt worden, doch läßt sich bis jetzt immer noch nicht erkennen, wie sich die Verhältnisse des Anschlusses die Durchsührung ihres Vorschlages vorstellen.

In Belgien hat der Gedanke, wie es scheint, den geringsten Anklang gefunden. Es ist dies aus mehreren Gründen sehr erklärlich. Belgien ist ein industrielles Land, dessen Erzeugnisse mit denen Deutschlands stark konkurrieren; die belgische Metallindustrie — und diese kommt in erster Linie in Betracht — kann durch einen Zollanschluß an Deutschland nichts gewinnen, wohl aber, weil sie dem gegen die Konkurrenz der deutschen Werte nicht mehr geschützt würde, viel verlieren. Belgien nimmt außerdem als ein Land, dessen Neutralität von den Großmächten garantiert ist, insofern eine eigenartige Stellung in Europa ein, als es einen Anschluß an das deutsche Zollgebiet gar nicht vollziehen könnte, ohne das die übrigen Mächte sich demgegenüber beunruhigen. In den Niederlanden und der Schweiz liegt dieser Hindernisgrund nicht vor, aber auch dort wird der Zollanschluß mit Deutschland nur von einem Theile der Presse befürwortet.

In der Schweiz sieht man sich wirtschaftlich bedrückt. Das Land begehrt keine Häfen und ist an den Grenzen von Staaten umgeben, die die Entwicklung der Industrie in der Schweiz und die Konkurrenz, die diese der eigenen Industrie herbeizieht, nicht mit Wohlwollen beobachten und sich bei ihrer Politik nicht von dem Bestreben leiten lassen, die der Schweiz aus ihrer ungünstigen geographischen Lage erschwerten Schwierigkeiten zu beseitigen. Unverkennbar hat die Schweiz auch nicht von Schutzlose freizulassen können und damit selbst das beigetragen, daß die Folgen, die jetzt die Empfindung des Zollanschlusses gezeigt haben, eingetreten sind. Das schweizerische Budget ist auf den Erträgen der Zölle angelegt. Nach der Staatsrechnung für 1897 beliefen sich die Einnahmen der Eigenindustrie auf 91 1/2 Mill. Francs, und davon lieferte die Zollverwaltung allein für 48 Mill., also weit mehr als die Hälfte. Selbst wenn ein Zollanschluß an Deutschland gelänge, wäre es ganz und gar ausgeschlossen, daß die Schweiz von den gemeinsamen Zolltariffen eine so hohe Summe erlangen könnte.

Die in der Schweiz an die Idee zuerst angeknüpft ist, wird sie auch am meisten und lebhaftesten beschreiben. In der Presse wird die Meinung sehr geteilt, wenn aber die im Haag erscheinende „Wochenpost“ bei einer von ihr veranstalteten Erörterung hervorragender Industrieller und Kaufleute nurwärtlich zu Worte gegangen ist, so sind in den Kreisen des Handels und der Industrie Sympathien für einen Zollanschluß mit Deutschland nicht vorhanden. Eine Korrespondenz der „Woch. Zig.“ aus Amsterdam berichtet darüber:

Aus der Reichshauptstadt.

(Wieder zu Hause. — Veränderungen. — Die „Verschönerung Berlins“: Der neue von, neue Stadtplan, der neue Mittel-, Nordring und Südliche.)

Sie sind alle wieder da. Die Gegenstände der ungemüßlichen zweiten Septemberwoche haben auch die letzten der Fernweilenden zurückgelassen. In den Straßen des Westens, wo das Berliner Leben gemacht wird, ist es lebendiger geworden. Die Salons, die ganze Etage verschlossen hatten, haben sich emporgewogen. Jeder Gegenstand in den letzten Tagen hat eine schier endlose Waffe, „erholter“ Mißlinge angezogen. Solch trage sie die rote und braune Schminke zu Schan, die den glänzlich Feingekleideten die Gebirgs- oder Meeressonne verleiht hat und die in der letzten Zeit sich noch so bald wieder zum Teufel geht. Wie kamen sich von der letzten greifbaren Erinnerung an die dahingegangene Jahre Zeit noch nicht trauten und machen den verzeitelten Versuch, auch in Berlin das wolkige Hemd und den breiten Westgürtel, den Tirolet oder die bestrickte Seemäntel aus weissen Linen noch eine Weile spizieren zu dürfen. Das geht so etwa noch vierzehn Tage, bis man sich entschließt, wieder ganz und gar in die unbesorgte, profandere Stadtkluft zu schlüpfen, um so zu dokumentieren, daß man sich nun endlich, lieblich und selbstlich, als „zurückgekehrt“ betrachtet.

Man hat in Berlin einiges verändert vorgenommen. Zwar daß in einigen Ministerien ein paar neue Herren häufen, macht im ganzen wenig Eindruck. So ein bißchen Ministerwechsel hat in Preußen nicht viel zu bedeuten; er hat in den Wochen des Progresses von Reines die Berliner nicht sonderlich erschüttert, weniger jedenfalls als im Lande draußen die Maßregelung der unheimlichen Landräte ihre „Unterthanen“ interessiert haben wird. Ob der Mann da oben Reut oder Reut recht gleichgültig. Auf die Regierung des unversöhnlichen Ministers des Westens wird man freilich in Zukunft verdrücken müssen, aber sonst bleibt alles beim Alten. Der Geist in jenen höheren Regionen ist heute derselbe wie gestern, und die bürgerlichen Elemente unseres Volkes, die ihren Blick auf die tägliche Entwicklung legen, die das Gesicht der Zeit haben und einen von festem Vorurteil und Weltkenntnis freien Zustand herbeiführen, werden nach wie vor mit den leitenden Herren im

werden könne. Da in der Umfrage auch die Frage gestellt worden war, ob ein Zollverein nicht gefährlich für die niederländische Selbstständigkeit werden könnte, so wurde auch dieser Punkt eingehend erörtert, und wieder konnten sämtliche Antworten dahin, daß eine wirtschaftliche Einigung früher oder später auch eine politische nach sich ziehen müsse.“

Daß eine wirtschaftliche Einigung die politische nach sich ziehen müsse, ist eine Annahme, die man nicht eher erörtern kann, als bis ein Weg gezeigt ist, auf dem man überhaupt zu einer wirtschaftlichen Einigung gelangen kann. Wer soll die Selbstpolitik des deutsch-niederländischen Zollbundes bestimmen? Aber soll über die Gestaltung des Zolltariffs, wer über den Abschluß von Handelsverträgen beschließen? Soll Deutschland, d. h. der Bundesrat und der Reichstag, die Gesetzgebung über das Zollwesen ansetzen und Holland, wie jetzt geradezu fast ausschließlich in Deutschland beschließen haben? Das will man in Holland natürlich nicht zugeben, aber man hat dort auch noch nicht einen entzweifelnden ausfüßbaren Vorschlag über die Zollangelegenheit innerhalb des deutsch-niederländischen Zollbundes vorgebracht. Unter dieser Verhältnisse kann an eine Verwirklichung des Gedankens vorläufig oder vielmehr auf lange Zeit hinaus nicht gedacht werden, und die vor einigen Tagen auf ihrem Verbandstage in Kassel versammelten deutschen Chokolade-Fabrikanten hatten keinen Grund der Sorge, die ihnen den Beschluß ergab, sich gegen ein Zollbindnis mit Holland und der Schweiz zu erklären, weil dadurch die gesamte deutsche Kakaowaren-Industrie ernstlich gefährdet werden würde. Zollbindnisse in größerem oder geringerem Umfange zwischen mitteleuropäischen Staaten sind schon seit Jahren wiederholt angedacht worden; sollen diese Pläne nicht ganz ans Licht bleiben, so müssen ihre Verwirklichung dafür kämpfen, daß der Boden für spätere Verhandlungen vorbereitet wird durch den Abschluß von Handelsverträgen, die erkennen lassen, daß der hohe Wert geregelter internationaler Handelsbeziehungen immer mehr gewirkt wird.

Deutsches Reich.

Soll und Verhältnismächte.

Berlin, 21. Sept. Nach Mittheilungen aus Hamburg wird die dort in der 18. Sitzung des Reichstages am 18. d. M. in der Öffentlichkeit ihrer Unannehmlichkeit in Hamburg aus Hamburg einen Besuch abtaten und sich das 2. Bataillon Kaiserlich-Preussischer Regiment Nr. 15 in Wandorf, dessen Chef bekanntlich die junge Königin ist, vorführen lassen. Bei dieser Gelegenheit dürften dann sehr rasch wieder einmal vollständige Kriegsschiffe in Hamburger Häfen zu sehen sein.

Die deutschen Wasserstraßen und ihre wirtschaftliche Bedeutung.

In diesen Tagen ist eine Schrift des Geh. Regierungsraths A. D. Schwabe erschienen, welche die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts schildert und in übersichtlicher Weise den Entwicklungsgang der einzelnen Flüsse als Verkehrswege darstellt. Aus dieser Schrift geht hervor, daß die Wasserstraßen ein höchst wichtiges Verkehrsmittel darstellen und in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung den

Eisenbahnen gleichstehen, wenn nicht gar dieselben übertreffen. Ein Vergleich mit dem Güterverkehr auf den wichtigsten Eisenbahnen zeigt, daß dieser, was die Zahl der beschleunigten Kilometer angeht, den Verkehr auf den Wasserstraßen noch um mehr als das 3 1/2-fache übertrifft, doch aber, trotzdem die Gesamtlänge der Eisenbahnen im 69. Prozent gewachsen ist, in den letzten 20 Jahren nur um 143 Prozent, also nicht so stark wie der Wasserstraßenverkehr zugenommen hat.

Die Schwabe'sche Schrift glebt eine bemerkenswerte Zusammenstellung über den Stand des deutschen Schiffahrtsverkehrs. Danach beläuft sich der deutsche Reich 8850 km. natürliche und 6199 km. künstliche, im ganzen also 15,049 km. Wasserstraßen, von denen 7287 km. freie Flüsse, 1783 km. Kanäle und 959 km. kanalisiert Flüsse auf Weisen entfallen. Der bedeutendste Binnenschiffahrt in Berlin mit seiner Umgebung, der im Jahre 1897 einen Güterverkehr von 6,431,000 Tonnen hatte. Eine ganz ähnliche Umhebung berechnet, betrug sein Umsatz 1898 5,628,388 Tonnen; er wurde von Rixdorf mit 5,791,296 Tonnen übertraffen und von Duisburg mit 5,596,971 Tonnen beinahe erreicht. Es folgen dann Kassel (4,508,271 Tonnen), Ludwigshafen (3,244,497 Tonnen), Breslau (1,231,871 Tonnen), Frankfurt a. M. (1,088,924 Tonnen) und Köln (885,427 Tonnen). Mit dem steigenden Güterverkehr setzen auch die Umsatzen der Schiffahrt zunehmende Zahlen; die größten Schiffe verkehren z. B. auf dem Rhein und haben eine Tragfähigkeit von 2100 Tonnen, während sie auf der Elbe die Folge von 1100 Tonnen erreichen. In welcher Weise die deutsche Binnenschifffahrt überhaupt gewachsen ist, zeigt die Tabelle, daß sie 1877 aus 17,753 Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 1,35 Millionen Tonnen, darunter 570 Dampfmaschinen bestand, 1897 dagegen aus 22,654 Schiffen mit 3,27 Millionen Tonnen Tragfähigkeit, darunter 1953 Dampfmaschinen, bestand. Die meisten Schiffe entfallen auf das Elbegebiet der Elbe, nämlich 12,098, ihr totaler Reichthum mit 2,944 Schiffen. Das ist die Güterbelegung auf dem Rhein bedeutend größer als die auf der Elbe; sie betrug im Jahre 1895 an der holländischen Grenze mit 8 Millionen doppelt so viel als auf der Elbe an der Niederlande. Im Jahre 1898 betrug sie sogar auf 12 Millionen Tonnen.

Die Steigerung des Schiffahrtsverkehrs macht sich zunächst als Folge des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs, ferner aber der fürwoge, die namentlich Preußen den Wasserstraßen zu theil werden ließ, der Aufhebung der Abgaben und der Einrichtung großartiger Hafenanlagen durch öffentliche und private Körperlichkeiten in ungeahnter Weise geltend. Die Transportleistung hat sich in 20 Jahren von 2,9 Millionen Tonnen-Kilometern auf 7,7 Millionen-Kilometern, also um 159 Prozent erhöht, ohne daß die Länge der befahrenen Wasserstraßen sich vermehrt hätte. Die Darstellung der Entwicklung der einzelnen Wasserstraßen, worüber in der genannten Schrift ein reichhaltiges Material beibracht wird, beweist, daß überall dort, wo auf den Ausbau der Wasserstraßen und Binnenschiffahrt Mittel verwendet werden, sich eine Erhöhung des Verkehrs und eine reichliche Vermehrung der beschriebenen Summen trotz steigender Transportkosten der Eisenbahnen erfolgt.

Der „Kosmos“ in Preußen.

Wie man in Süddeutschland, fern von Berlin, die gegenwärtige Lage in Preußen ansieht, geht aus einem bemerkens-

werthen jenseitigen Kampfe stehen. Das schadet am Ende gar nichts. Denn gerade dieser Kampf stellt die Energie des Geistes, das mit allen Vortheilen aufzukommen möchte, und gerade er bringt neue kraftvolle Erscheinungen hervor. Das ist die Kulturmission unserer Konstitutionen und realistischen Mächte. Alles auf der Welt hat eben sein Gutes. Schlimmer ist es, wenn in kompakteren Dingen systematisch falsche Wege eingeschlagen werden. Wenn man sieht, wie heute die „Verschönerung Berlins“ betrieben wird, so hat man eher Grund, unruhig zu werden. Im Kampf der Geister zieht sich die Weltgeschichte die Mittelrinne, die doch am Ende allein geraden Weges vorwärts führen kann, schließlich ganz von selbst. Wer Denkmäler, Bauten, Stadtpläne stehen, wenn nicht für alle und ewige Zeiten so doch für Jahrhunderte fest. Wie soll bei jenseitigen „Mittelrinne“ gefunden werden, die uns weiter bringt? Es wird Arbeitskraft, Material und ungeheures Geld verthan, und das Resultat ist darunter eine Verschönerung des bisher herrschenden Zustandes. Es wird in Berlin fortwährend „umgestaltet“, aber fast jedesmal hat man einen neuen Fehler.

Der jenseitigen Kampfe stehen. Das schadet am Ende gar nichts. Denn gerade dieser Kampf stellt die Energie des Geistes, das mit allen Vortheilen aufzukommen möchte, und gerade er bringt neue kraftvolle Erscheinungen hervor. Das ist die Kulturmission unserer Konstitutionen und realistischen Mächte. Alles auf der Welt hat eben sein Gutes. Schlimmer ist es, wenn in kompakteren Dingen systematisch falsche Wege eingeschlagen werden. Wenn man sieht, wie heute die „Verschönerung Berlins“ betrieben wird, so hat man eher Grund, unruhig zu werden. Im Kampf der Geister zieht sich die Weltgeschichte die Mittelrinne, die doch am Ende allein geraden Weges vorwärts führen kann, schließlich ganz von selbst. Wer Denkmäler, Bauten, Stadtpläne stehen, wenn nicht für alle und ewige Zeiten so doch für Jahrhunderte fest. Wie soll bei jenseitigen „Mittelrinne“ gefunden werden, die uns weiter bringt? Es wird Arbeitskraft, Material und ungeheures Geld verthan, und das Resultat ist darunter eine Verschönerung des bisher herrschenden Zustandes. Es wird in Berlin fortwährend „umgestaltet“, aber fast jedesmal hat man einen neuen Fehler.

Wer kurzen ist das Gesicht des neuen Doms gefallen. Solange es stand, machte es eine gewisse Freude, das neue Werk, das da emporging, zu betrachten. Dieser imposante, mit größter Kunst und feinsten Berechnung aufgerichtete Wald von Balken und Brettern, dieses unüberwindliche Gewirr von aufeinandergehämmerten und sich freuzenden Holzmassen gewährte einen höchst fesselnden Anblick. Allerdings konnte man sich eines unheimlichen Gefühls nicht erwehren, wenn man daran dachte, was sich einmal daraus entwickeln werde. Man konnte der Maßstab der Dinge aus dem Dornel, und sah mit Klugheit der Stunde entgegen, wo er selbst sich zeigen würde. Man kann sagen, die schlimmsten Verwirrungen sind übertritten worden! Das „überwiegendste“ Riesengebäude steht nun da, und mit unigen Schwere liegt der Kunstfreude, das alles, was er prophezeit hatte, jeder wahr geworden ist. Es war ein schönes und löbliche Aufgabe, einmal einen großen protestantischen Dom zu bauen. Was hätte sich daraus nicht machen lassen! Und was ist daraus geworden? Ein patetisches Repräsentationsstück, von äußerlicher Schönheit himmelweit entfernt, ein kolossalerer Prunkbau, der aber natürlich doch nicht ehrlich künstlerisch zu sein den Mutz hat, ein Gotteshaus, das lediglich für prächtige Aufzüge, Prozessionen, Fingeringeweiheiten, aber nicht für stille Andacht und fromme Einsprüche in sich selbst bestimmt zu sein scheint. Es ist eine Kirche im prägenden Bestehen, unangähliche Verwir-

rennen jede richtige Flächenwirkung und bringen etwas Neues, Schreckliches in das ganze Bauwerk. Kosmopolitisch betrachtet man diese ungeheure Kuppel, die zu dem ganzen Gebäude gar kein Verhältnis hat, dieses häßliche Gebirge der einzelnen Glieder, die sich gegeneinander den Raum freit machen, diese nicht eben wollenen Säulen, Schneckens, Wölbungen, Kartuschen, diese wimmelnben Ornamente, theatralischen Sculpturen und Arrangements mit der Königskrone. Überall ein Fortschritt. Was hätte der alte Kaiser gesagt, wenn er diesen feingewordenen Schmuck gesehen hätte! Das schlimmste aber an dem Gebäude ist der Platz. Das neue Abgeordnetenhaus in der Prinz Regentenstraße ist wahrscheinlich das feine Gängelwerk. Aber es steht wenigstens in einer stillen Ecke. Dem Verkehr entzieht und es rückt in seiner Umgebung keine Luft an. Der neue Dom aber trägt im Herzen von Berlin empor, in unserm höchsten Stadtheil und zwischen zweien unserer schönsten älteren Bauwerke: zwischen Schiller's herrlichem Hofgärtchen und Schinkel's prächtigen alten Museum. Er sieht viel zu nahe an diesen beiden stolzen Denkmälern früherer Preußenkunst, die noch in vornehmer Einfachheit ihre höchsten Wirkungen suchte, und die Folge ist natürlich, daß er diese Denkmäler in dem schönen Eindruck, den sie bisher gemacht haben, betrügt. Das alte Museum zumal wird durch den großartigen Hof der geradezu todtgeschlagen, und einst wieder kommen der Tag, wo man auch in den maßgebenden Kreisen die Überzeugung gewinnt, daß man mit der Anstellung des Doms an diesem Orte eine fast noch schlimmeren Fehler begangen hat als mit der Aufstellung des Kaiser Wilhelm-Denkmal auf der Schlossfreiheit.

Es ist ein Jammer! Aber hier hat kein Mensch auf die wohl begründeten und immer wieder vorgebrachten Einwände der Sachleute und Kunstverständigen, die doch ihre Vaterstadt nur lieb haben und keinen berechtigten Wunsch kennen, als dem kommenden Jahrhundert ein Berlin zu hinterlassen, das sich sehen lassen kann. Nicht alles nicht! Was hat man nicht über die Siegesallee geschrieben, wie hat man gewarnt und gebeten! Es verfallt alles im Würde, und das Resultat ist lediglich eine geistige Vererbung von Ungezehr. In der neuen Markgrafen-Allee in Tiergarten werden in gemessenen Zeitabständen neue Denkmäler entstehen, immer wieder geht man voll Hoffnung hin und denkt: jetzt wird etwas Schönes entstehen! Immer wieder ist es eine bittere Enttäuschung. Es muß ein sein. Dem es ist schlechterdings unmöglich, 32 Denkmäler von Reuten, die uns zu dem Zeitpunkt äußerlich und innerlich fremd sind, in eines

