

Zeitung

1704

Gelehrten Sachen

er Morgen-Ausgabe aufgeführt

26 * Fernsprech-Zentrale: Ollstein & Co, Moritzplatz 11 500, 11 801, 11 802 bis 11 850, sowie 15 280, 15 281, 15 282 bis 15 292

e gelcheitert.

Noyon und zwischen Aisne und Ailette.

Großkontinentale Pläne.

Von

Sakob Schaffner.

Wenn nach den Zeiten der Schneestürme und der trachen Frostnächte sich die Luft mit warmer Feuchtigkeit heimlich füllt und immer tiefer sättigt, und an den Weiden die ersten „Küchchen“ erscheinen, so sagen wir, daß der Winter zu Ende geht. Wir wissen, daß die kleinen Anzeichen auf großen, inneren Veränderungen beruhen, die auch in unserm Gefühl drängend und ahnungsvoll sich ankündigen und uns jene sichere und still erfreute Gewissheit schaffen, daß nun alles bald anders werden muß. Ähnliches erleben wir gegenwärtig mit dem schlimmen Kriegswinter unserer Zivilisation, der über die Menschheit hereingebrochen ist. Von allen Seiten drängt sich ein neuer Frühling der Unternehmung hoffnungsvoll zwischen die bereits alt gewordenen schmutzgrauen Gletschermäulen dieser Eiszeit, und wir werden nun das Gefühl nicht mehr los, daß auch dieser unerbittliche und zähe Krieg am Sterben ist, und daß neues Leben vor der Tür steht.

Dann gibt es gewisse erdnahe Tiere, die besonders eng mit den Geheimnissen von Sommer und Winter verbunden und in die Entwicklungen der Jahreszeiten mit verfeinerten Nerven verwachsen scheinen. Im Wetter der Geschichte sind es die Neutralen, die diese Rolle spielen, und unter den Neutralen ist der Ahnungsvollste und Erfahrenste derjenige, der auf der Wasserstraße des europäischen Schicksals lebt: die schweizerische Eidgenossenschaft. Diese Eidgenossenschaft hat sich seit einiger Zeit vielfach zu rühren begonnen, und das ganze steht so aus wie beim Dauern, wenn er am Winterende seinen Pflug rüstet und seinen Bestelungsplan vornimmt. Seht nur hin, das Zeichen ist herbstlich; der Winter geht zu Ende.

Ich spreche jetzt nicht von den kolonialen Plänen der Eidgenossenschaft auf marokkanischem Boden. Im Ende aller Dinge wird es sich zeigen, daß den Schweizern dieser Boden doch zu heiß ist, und daß sie ihr Geld lieber in sicheren Aktien anlegen werden, die das Land selber anbietet. Näher trifft uns der Klang der Nachricht, daß der Bundesrat die Elektrifizierung der Staatsbahnen beschlossen hat, doch ist dies hauptsächlich eine Vorkehrungsmaßnahme nach einer bitteren Wintererfahrung. Man denkt es sich so, daß die Weizenkolonie in Marokko die Schweiz von der Broddiktatur der Entente befreit, und daß die „weiße Kohle“ gleichzeitig deren Abhängigkeit von den deutschen „schwarzen Diamanten“ löst. Das letztere wird man ziemlich vollständig erreichen, denn man hat die Mittel und Wege dazu in der Hand, das erstere wird nicht gelingen, da die geplante Kolonie im Machtbereich eben jener Entente liegt und lediglich eine veränderte Abhängigkeit schaffen wird. Im andern Fall wäre Holland während dieses Krieges eine stolze und ungebeslagene Nation geblieben. Kolonien tun uns auch nicht.

Die Mobilisierung der Wasserkraft gehört zu den wichtigsten und lange Zeit am schwersten beweglichen Zukunftswerken der Eidgenossenschaft. Was nicht eine natürliche Reifigkeit und Weitsichtigkeit vermochte, das hat die Kriegsnöte in Gang gebracht, und langsam beginnt sich das Bild des nationalen Stillstands verheißungsvoll zu wandeln. Diese Erfahrungen machen alle europäischen Nationen mehr oder weniger, und wenn es so fortgeht, so kann es nach dem Krieg trotz der leeren Trüben eine Freude werden, zu leben. Aber die wirtschaftliche Frage hat eine Tragweite, die in ihren Verbindungen bis zur Nordsee und zum Mitteländischen Meer reicht, und industrielle Wirkungen zielen noch darüber hinweg. Nicht nur, daß der offizielle Vorgang des Staates stark auf die öffentliche Nachfolge wirken wird. Die elektrische Kraft wird national und populär werden, und im letzten Endes erhofft man für die Industrie eine Verbilligung der Arbeitskraft und damit eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf dem Weltmarkt. Das wäre allerdings bloß die Bestätigung einer alten schweizerischen und auch deutschen Erfahrung, daß es für Kontinentalstaaten von so ausgesprochener Binnenlage kein anderes Heil in kritischen Zeiten

Rhone und so weiter das Gegebene ist, braucht vielleicht für den Mittelrhein nicht zuzutreffen. Hier sieht die badiische Regierung anstatt einer glatten Regulierung und einiger Brückenkorrekturen ebenfalls eine Kanalisierung mit 15 Wehren und 15 Schiffschleusen vor, deren Kosten man auf 230 Millionen vor dem Krieg niedrig schätzte. Nun fragt Gelpke: „Wozu diese überstürzte Kanalisierung (zu Industriezwecken), da doch oberhalb Basel noch 45 000 Pferbekräfte der Erschließung harren?“ Vorläufig kostet jede Schleuse jedem Schleppzug ungefähr zwei Stunden Auserkür; das macht 15 mal 2 gleich dreißig Stunden, ohne den Verlust, der durch Stauungen und Störungen entsteht, was sie einen Schleppzug von Basel nach Straßburg anstatt 5 1/2 Stunden im offenen Fahrwasser weit über 30 im kanalisiertem ergibt. Damit muß sich die Schifffahrt abfinden, wenn der Mittelrhein ein unumgängliches Erfordernis ist; beim Oberrhein ist die Kanalisierung die Voraussetzung für den Schiffsverkehr überhaupt. Die industrielle Erschließung der oberrheinischen Landschaften ist der Entwicklung der obersteinhischen weit vorausgeschritten, aber vielleicht zieht man daraus just den Schluß, daß man diesen Vorsprung durch die Schaffung von anliegender elektrischer Kraft noch fördern müsse, und daß man eines tun könne, ohne daß andere zu lassen. Von den militärischen Sicherheitsbedenken gegen eine südwestliche Grenzindustrie scheint man erfreulicherweise nicht übermäßig belastet zu sein, und übrigens handelt es sich um Friedensarbeit, für die jeder in seinem Herzen auf lange ungestörte künftige Dauer hofft und betet. Je mehr Objekte für eine allgemeine Verständigung, desto besser für die Verständigung. Und die Rheinschifffahrt wird schließlich auch über fünfzehn physische Schleusen Herr werden, nachdem sie über mehr als zehnmal so viel moralische Versandungen und geistige Verengungen hinweg kam.

Lange hörte man nichts mehr von der europäischen Mission der Schweiz. Viele Missionen hat der Krieg zerstört; wer Glück hat, empfängt dafür eine echte Mission. Dies ist eine, und man kann dem kleinen Land dazu gratulieren.

Das hat es aber auf sich mit dem Lenzen über Europa: die Wasser werden wieder lebendig!

14 000 Tonnen versenkt.

Meldung des Wolffschen Telegraphen-Büros.

Berlin, 4. September. (Amtlich.)

Unsere U-Boote versenkten im westlichen und mittleren Mittelmeer 14 000 D.-M.-E. Schiffsraum.

Der Chef des Admiralsstabes der Marine.

Die englischen Minen.

Berlin, 4. September. (B. Z. B.)

Das norwegische Aboerblatt „Norges Handels-og Skipsartidende“ gibt nähere Aufklärungen über den Untergang des holländischen Dampfers „Gasconier“ innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer bei Røvær. Danach ist das Schiff durch mehrere treibende, miteinander verbundene Minen vernichtet worden. Da die deutschen Minen den internationalen Vereinbarungen entsprechend stets gefahrlos werden, wenn sie sich von ihrer Veranlassung lösen, so kann der Dampfer „Gasconier“ nur durch Explosion englischer Minen untergegangen sein, die sich jedenfalls von einem der zahlreichen in der Nähe der Untergangsstelle ausgelegten englischen Minenfelder losgerissen hatten.

Gegen die Konkunst.

Von

Arthur Eloesser.

Es war noch im tiefen Frieden, als ich im hintersten Winkel eines gemütvollen Weinlößchens mit einem meiner besten Freunde, den wir zugleich für einen unserer besten Musiker halten dürfen, beim Burgunder zusammen saß. Ich war eigentlich für Bordeaux, wenn es schon zarter sein sollte, aber mein Freund als erster deutscher Mann zog diesen blutähnlichsten fast düsteren Wein vor, den er nie ernst, eßt und reichlich genug bekommen konnte. An jenem Abend aber erklärte er nach jeder neuen Flasche, und das umständliche Wort ging ihm immer schwerer über die Zunge, daß er sich für die Konkünstler-Versammlung am nächsten Tage vorbereiten und deshalb nüchtern halten müsse. „Konkünstler-Versammlung“ wiederholte ich spöttisch, um einen Köder auszuwerfen. Auch kein schönes Wort. — Ich finde es ganz schön, meinte mein Freund, oder bist du etwa gegen die Abschaffung entbehrlicher Fremdwörter? — Ich bin natürlich dafür und von jedem Fremdwort beleidigt, das nur aus Vorurteilerei oder aus Faulheit und Gedanklosigkeit gebraucht wird. So habe ich mich heute über eine Festungsnote geärgert, nach der ein Flieger bei einem Rennen in Paris sein Flugzeug aus einem Hangar geholt hat. Den Verfasser würde ich als Schriftleiter, vielleicht sagte ich auch noch Chefredakteur, einfach entlassen, weil ihm das gute deutsche Wort Schuppen nicht zurzeit eingefallen ist, auch wenn er zur Abschaffung seiner Notiz sehr eilig aus dem Auto . . . Wohl! Kraftwagen! sagte mein Freund mit der Energie, die ein voller Burgunder gibt. — Darauf kommen wir später . . . also, wenn der Berichterstatter auch noch so eilig aus seinem Auto ins Telegraphenamt gesprungen ist. Aber um auf unsere Sache zurückzukommen, ich habe nichts gegen die gelegentliche Anwendung des Wortes Konkunst; nur kann uns diese Neubildung das Wort Musik nicht ersetzen, übrigens eins der schönsten, das uns die Griechen hinterlassen haben. — Ein lustiger Musiker maršiert'st einst am Nil! begann mein Freund zu grübeln. — Na, heißt du, kann ein Konkünstler lustig sein? Ein Konkünstler versammelt sich. Mit Konkunst kann ich nicht viel machen; die ist mir zu ernst, zu streng, zu sachlich, zu sachlich. Außerdem reimt sich nichts darauf. Aber — In Nizdorf is Musik, hat so konst die Side-Nebel, wüßte mein Freund mit der