

X. Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten 1894-1895

Am morgen des 31. Juli 1894, als ich, den grossen Gedenktag meines dreijährigen Doktorjubiläums erwägend, noch im Bette lag, brachte mir der Postbote ein Schreiben vom Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen, das mich vom 1. Oktober ab auf ein bis zwei Jahre als Hilfsarbeiter in sein Ministerium berief (Jahresgehalt 3600 Mark), um dort interessierende Volkswirtschaftliche Fragen zu bearbeiten. Dieses Schreiben hatte eine Vorgeschichte. Zwei Kanalvorlagen, welche die Preussische Regierung dem Abgeordnetenhaus unterbreitet hatte, waren kürzlich durchgefallen. Die Gründe waren zum grossen Teil politischer Art, lagen aber zum Teil auch darin, dass die Vorlagen zwar technisch gründlichst durchgearbeitet waren, aber keineswegs in gleichem Masse auch volkswirtschaftlich. Zwar existierte seit einiger Zeit in der Wasserbau-Abteilung ein Dezernent „für Kanalsachen“ Regierungsrat (Consbruch); aber er war Jurist und von den laufenden Geschäften des Tages voll in Anspruch genommen. Die Regierung, die ihre Pläne nicht aufgeben wollte, suchte daher jemanden für die Bearbeitung der einschlägigen volkswirtschaftlichen Fragen im In- und Ausland; das Material für solche Arbeit sei im Ministerium angesammelt. Sie wandte sich deswegen an die Leiter der grössten volkswirtschaftlichen Seminare in Deutschland. Von denen der Berliner Seminare wurde ich vorgeschlagen. Als ich von der Sache hörte, bat ich, von mir abzusehen; denn ich hätte noch zu viel mit meiner amerikanischen Arbeit zu tun, könne das Assessorexamen nicht aufgeben und wollte auch nicht so früh in den politischen Kampf verstrickt werden. Aber damit war die Sache nicht erledigt. Zuerst wurde ich von meinen Lehrern tüchtig bearbeitet und dann hatte ich eine lange Unterredung mit dem Dezernenten im Ministerium, der mir versicherte, dass man mir für meine amerikanische Arbeit genug Zeit lassen werde und dass ich die neue Arbeit, für die das Material nur auf den Bearbeiter warte, auch zur Habilitation verwenden und, da ich als Referendar beurlaubt würde, auch das Assessor-Examen später noch machen könne. Er machte auf mich einen besonders angenehmen Eindruck, sodass ich an der Richtigkeit seines Ausspruchs: „dass es Ihnen bei mir gefallen wird, kann ich mit Sicherheit sagen“, nicht zweifelte. So wurden die Bedenken zurückgedrängt.

Ehe ich aber mit der neuen Tätigkeit begann, wollte ich endlich meinen Bruder wiedersehen. Ich hatte ihn seit meiner Amerikafahrt nicht getroffen. Es hatte sich bei ihm wie bei mir so viel verändert, dass eine ausführliche Aussprache not tat. Das war aber nicht mehr so leicht wie früher zu erreichen, da Urlaubsbewilligung für uns Beide die Voraussetzung war. Ich meldete mich für die zweite Hälfte des Septembers bei ihm in der Hoffnung an, dass es ihm dann auch möglich sein werde, sich bei Gabriel Seidl für eine kurze Herbsttour frei zu machen. Das gelang auch. Ich kam aber schon eine Woche früher, um vor Beginn meiner neuen Tätigkeit noch etwas länger auszuspannen, mit München einmal gründlich Wiedersehen zu feiern und meinen Bruder in seiner Tätigkeit kennen zu lernen. Das hat sich sehr gelohnt. Unter brüderlicher Führung besuchte ich die Kunstausstellung im Glaspalast und in der Sezession, welche die gleichzeitige grosse Berliner Ausstellung sehr in den Schatten stellten. Wenn mein Bruder bei Seidl tätig war, suchte ich irgendeine sonstige Kunstsammlung auf, wie Lenbachs Atelier oder die Villa Georg Hirths. Abends sahen wir uns die einst so angeschwärmten Sterne des Münchner Theaters an oder lachten uns aus bei „Papa Geis“, dem Unverwüstlichen, oder sassen zusammen auf der

brüderlichen Bude, mein Bruder zeichnend, ich seine Arbeiten und „Kunstschätze“ besehend. Nie habe ich wohl in so vollen Zügen Kunst gekneipt wie in dieser Woche.

Die Hauptsache war aber, einen Einblick in die mir noch unbekanntere Wirksamkeit meines Brudes zu gewinnen. In München selbst war das einigermassen erreicht. Auf der Reise kam nun die Fortsetzung. Der Weg, teils per Bahn, teils zu Fuss, ging zunächst nach Schloss Prösels, von Professor Rudolf Seitz, den wir dort trafen, sagte, dass es etwas Ähnliches nirgends gebe. Das Einzigartige liegt in der Lage wie im Bau. Das Schloss liegt inmitten einer einsamen Gebirgswelt am Fusse des Schlern, wo mit weitem Rundblick ein reizvoller Vordergrund sich verbindet. Der Bau, der bis in das 13. Jahrhundert zurückreicht, stellt ein so buntes Durcheinander von Zimmern, Terrassen, Treppen und Türmen dar, dass ich es in den zwei Tagen unseres Aufenthaltes nicht lernte, mich zurecht zu finden. Mit feinem Verständnis hatte der Besitzer einige der in Trümmer gesunkenen Teile wieder aufbauen lassen und mehrere Innenräume durch zahllose Kunstschätze in gemütlicher Weise hergerichtet. Es war aber aussen und innen noch Vieles zu tun. Mit diesen Arbeiten war mein Bruder betraut worden. Seine erste Leistung – der Rittersaal – näherte sich seiner Vollendung.

Die grösste Sehenswürdigkeit war aber der Schlossherr selbst, der einst Schloss Runkelstein bei Bozen besessen, aber auf seine Ansprüche zu Gunsten des Kaisers von Oesterreich verzichtet hatte. Herr Günther war in mehr als einer Hinsicht ein ungewöhnlicher Mann. Er verband grosse wirtschaftliche Talente und Erfahrungen mit seinem Kunstverständnis und war dadurch zum finanziellen Berater und vertrauten Freund der bekannten Mitglieder der Münchner Künstlerschaft geworden. Er war einsiedlerischer Junggeselle und doch mit aller Welt bekannt. Er hatte sich, obwohl er aus sehr bescheidenen Verhältnissen stammte, in jungen Jahren aus dem Berufsleben herausgezogen, aber nie aufgehört, seine Zeit sorgsam und fruchtbringend auf Reisen und in seiner schönen Bibliothek zu nutzen, so dass er der erfolgreichste Sammler Deutschlands und ein Mann von so hoher Bildung geworden war, wie sie mir sonst kaum vorgekommen ist. Er stand der Mitwelt sehr kritisch gegenüber und konnte über Anwesende und Abwesende eine Flut boshafter Bemerkungen und treffender Witze ergiessen, und doch war er ein Mann, der tiefen Gemütsstimmungen stark zugänglich war. Er wurde sogar als wir nach zwei Tagen aufbrechen mussten, ganz schwermütig; lange stand er noch unter den Weinlauben vor der Burg und winkte uns nach.

Von Schloss Prösels ging die Reise weiter nach Süden zum zweiten Feld der Privatarbeiten meines Bruders. Sie war zugleich meine erste Reise nach Italien, dem Lande auch meiner Sehnsucht. Der Zugang war von Mori aus. Die langsame Fahrt im offenen Eisenbahnwagen ging zunächst in eine Gebirgsgegend von beispielloser Oede mit Felsgeröll, kahlen Bergen und den merkwürdig geformten vulkanischen Loppio-See. Umso mehr erstaunt war ich, als sich dann unvermittelt bei Nago der Blick auf den üppigen Garda-See öffnete, dessen südliches Ufer in ahnungsvollem Sonnendunst verschwanden. Der erste Einblick in Italien hätte nicht schöner sein können, wozu die liebevolle Regie meines Bruders ihren Teil beigetragen hat.

Von Riva, das damals noch oesterreichisch war, ging es am nächsten Tage mit dem ersten Dampfschiff bei herrlichstem Wetter weiter. Unbemerkt wurde die italienische Grenze überschritten. Die eckigen Berge wurden durch sanfte Hügel abgelöst und bald erschienen auch Limonen-Bäume. In

Gargano stiegen wir aus und wanderten zwischen Oliven-, Feigen- und Zitronen-Bäumen zu Fuss nach Fasano.

In Fasano, das nur eine gute Viertelstunde von Gardone entfernt ist, der malerischen Isola Lecchi gegenüber liegt und von Fremden bisher kaum berührt war, hatte Herr Günther sich angekauft, und mein Bruder hatte für ihn das alte schmutzige Gerümpel in eine schmucke Villa umgewandelt und wurde im Orte rings freudig begrüsst. Im Garten der Villa, deren mit offenen Säulengängen versehene Front dem See zu lag, standen bis 50 Kisten von zum Teil ungeheuren Umfang mit den neuesten Ergebnissen des unermüdlichen Sammeleifers von Herrn Günther, die alle der Ausschmückung von Villa und Garten dienen sollten. Der Garten sollte in jeder Weise das Muster eines italienischen Gartens werden. Auch sonst war alles so italienisch wie möglich. Im kleinen Gasthaus, in dem mein Bruder natürlich auch schon bekannt war, wurde unser Versuch, für Most, Nachtlager und Frühstück zu bezahlen, empört zurückgewiesen: man sei genügend belohnt durch die „conoscenza“; und als wir mit dem Dampfer vorbeifuhren, war auch hier des Winkens kein Ende. Echter hätte sich Italien nicht präsentieren und vielseitiger hätte die Reise nicht sein können, die von München aus etwas mehr als eine Woche gedauert hatte. Sie war aber vor Allem schön, weil sie mich mit dem Wirkungsfeld meines Bruders, seinem Leben und Treiben wieder vertraut machte.

Zurückgekehrt nach Berlin, hatte ich sogleich meine Tätigkeit im Ministerium der öffentlichen Arbeiten aufzunehmen. Feierlich im Frack machte ich dem Minister Thielen, sowie meinem Vorgesetzten, dem Ministerialdirektor der Bauabteilung, Excellence Schulz, meine Aufwartung und im Anschluss daran vorschriftsmässig bei nicht weniger als 28 höheren Beamten des Ministeriums Besuche; bei weiteren 64 Personen hatte ich Visitenkarten abzugeben. Die Herren, mit denen ich unmittelbar zu arbeiten hatte, empfingen mich fast ohne Ausnahme mit grosser, oft verblüffender Freundlichkeit; einige von den anderen Herren waren unwillig, dass sie von meiner Berufung noch nichts erfahren hatten, und betrachteten den mir erteilten Auftrag anscheinend wie eine Art Misstrauensvotum. Es zeigte sich insbesondere deutlich, dass das Ministerium in die zwei grossen Gruppen der Juristen und der Techniker gespalten war und dass dieser Gegensatz nirgends so scharf war wie in der Bauabteilung. Auch schien mir aus den Unterredungen mit den „Herren Kollegen“ – so wurde ich selbst vielfach angeredet – die beruhigende Tatsache hervorzugehen, dass sie sich mit den volkswirtschaftlichen Fragen der Binnenschifffahrt nicht viel beschäftigt hatten, sodass die Höhe ihres Wissens zu erklimmen war.

Als ich dann nach diesem Rundgang im Ministerialgebäude an der Wilhelmstrasse in dem mir zugewiesenen eigenen Zimmer, an dessen Tür gross mein Name prangte, sass, überkam mich zunächst ein Gefühl dankbarer Zufriedenheit. Ich hatte das Ziel finanzieller Selbständigkeit erreicht; von den „thousand makeshifts of poverty“, von denen man in Amerika sagte, dass sie jede grössere Arbeit bedrohten, wenn nicht verhindern, war ich erlöst. Das erfüllte mich mit einem ähnlichen Hochgefühl wie bei meiner letzten Abreise nach den Vereinigten Staaten, allerdings sagte ich mit zugleich mit Napoleons Mutter: „Ca va bien pourvu que ca dure“; und das hing von meiner Arbeit ab und sie war wieder abhängig von der Beschaffenheit des Materials, das ich verarbeiten sollte. Ich ging alsbald daran, mich nach diesem Material zu erkundigen, und da gesellte sich zur Befriedigung eine Enttäuschung. Auf meine Erkundigungen, wo sich das Material befände, das ich verarbeiten sollte, erhielt ich zur Antwort, es sei in

den Akten verstreut. In den Akten befand sich aber nur, was einmal zu einer Verwaltungstätigkeit Anlass gegeben hatte, und über das Ausland gab es im Wesentlichen nur Berichte, die vom Auswärtigen Amt oder vom Reichsamt des Innern eingeschickt worden waren, und die Berichte der wenigen technischen Attachés an auswärtigen Gesandtschaften. Mit technischen Fragen stand es besser als mit volkswirtschaftlichen; aber auch in dieser Hinsicht konnte das „Centralblatt der Bauverwaltung“ nicht entfernt den Vergleich mit dem „Archiv für Eisenbahnwesen“ aufnehmen. Die grosse Eisenbahn-Verwaltung hatte eben ein dauerndes Interesse an technischen Verbesserungen und auch wirtschaftlichen Fragen. Der Wasserbau löste sich, mit Ausnahme der Flussregulierung, fast ganz in Einzelfragen auf; eine wuchtige Einheit und Kontinuität der Interessen wie bei der Eisenbahn fehlte für Wasserbau.

Als sich bald herausstellte, dass der Inhalt der Akten den gehegten Erwartungen keineswegs entsprach, war das natürlich recht bestürzend. Aber ich tröstete mich einigermaßen damit, dass mir von allen Seiten gesagt worden war, ich würde freie Hand in meiner Arbeit haben; erst in der Praxis könne sich herausstellen, wie sie sich gestalten. Es zeigte sich als bald, dass ich auch bei der Bearbeitung der laufenden Sachen der Binnenschifffahrt, bei denen volkswirtschaftliche Fragen mit im Spiele waren, beteiligt wurde. Sie wurden mir mit der Verfügung „zur Besprechung“ vorgelegt. Die erste grössere Sache betraf das Abgabewesen auf der Netze. Sie war für den Anfang sehr geeignet. Denn sie zwang mich zur Vertiefung in ein Gebiet kleiner Probleme, die von selbst ein Interesse schwer wecken konnten und mich hinfort viel beschäftigen sollten. Mit der Arbeits-Intensität, mit der ich damals an jede Aufgabe heranging, stellte ich in kurzer Frist ein Gutachten von 20 Folioseiten her und hatte die Genugtuung, dass man ihm in allem Wesentlichen zustimmte.

Derartige Gutachten über Wirtschaftsfragen der Binnenschifffahrt in der bunten Mannigfaltigkeit, welche die Tagesarbeit mit sich brachte, habe ich im Laufe der Zeit nahezu vierzig erstattet. Diese Arbeit hat mir viel Freude bereitet. Ich gewann durch sie Einblicke, wie ich sie mir sonst überhaupt nicht hätte verschaffen können. In dieser Hinsicht war die fehlende Umgrenzung meiner Tätigkeit, der Mangel eines „Dezernats“, sogar ein grosser Vorzug. War der „Staat“ für mich bisher ein unfassbares Abstraktum gewesen, so begann er jetzt sich unmerklich mit Leben zu erfüllen, zumal da ich nicht nur die Vorgänge kennen lernte, sondern auch in der angenehmsten Weise, die sich denken liess, mit den handelnden Personen bekannt wurde. Mein Bild vom Leben gewann langsam durch Vervollständigung ein etwas anderes Aussehen.

Der Mangel eines „Dezernats“, also einer eigenen Verantwortung, soweit sie unter einem Minister überhaupt möglich ist, hatte natürlich auch Schattenseiten. Trägt jede Arbeit innerhalb eines Ministeriums den Charakter der Anonymität, so galt das in besonderem Masse von der meinigen. Sie trat regelmässig nach Aussen überhaupt nicht in Erscheinung und oft erfuhr ich gar nicht, was aus einer Sache schliesslich wurde. Mit der Erstattung meines Gutachtens und meiner persönlichen Vertretung gegenüber dem Dezernenten, der ein Gründen stets zugänglicher Mann war, war meine Tätigkeit beendet. Vielleicht hat das mit dazu beigetragen, dass ich mich später meinen geistigen Kindern gegenüber so oft als liebloser Vater gezeigt habe. Wenn sie einmal die erstrebte Wirkung ausgeübt hatten, habe ich mich, wenigstens vom Jahre 1914 an um ihr weiteres Schicksal nicht gekümmert.

Ich hatte das Glück, dass mir nach einigen Wochen eine besonders heikle Sache vorgelegt wurde. Es war nämlich ein Reform der Binnenschiffahrts-Statistik eingeleitet worden. Eine aus verschiedenen Ministerien beschickte Kommission hatte einen Reformplan ausgearbeitet, und halbjährliche Probeerhebungen waren am Rhein, an der Elbe und an der Oder vorgenommen worden. Überall wurde das Werk als grosser Fortschritt gepriesen; ehe der „Entwurf der Bestimmungen betreffend die Statistik der Binnenschiffahrt“ endgiltig eingeführt wurde, erhielt ich ihn zur Begutachtung. Mir wollte er nicht einleuchten; so unangenehm es war, ich fühlte mich verpflichtet, meine Ansicht ausführlich darzulegen. Die Binnenschiffahrt wurde nämlich in den neuen Bestimmungen nur als Verkehrsunternehmen und nicht als Teil der Volkswirtschaft betrachtet, der mit der Eisenbahn die Hauptunterlage des inländischen Güterauswechs darstellt. Demgemäss wollte man sich „im Interesse der Einfachheit und Klarheit“ auf eine blosse „Frequenz“-Statistik beschränken.

Demgegenüber wies ich auf die Entwicklung der sogenannten Handelsstatistik hin; sie sei allerdings anfangs auch nur eine Verwaltungs-Statistik zur Veranschaulichung der Ergebnisse der Zollbestimmungen gewesen. Im neuen Deutschen Reich habe man aber alsbald die Zoll-Statistik zur Aussenhandels-Statistik und Seeschiffahrts-Statistik ausgebaut. Auch bei Eisenbahn-Statistik sei dieselbe Entwicklung eingetreten; alsbald nach der Gründung des Reichs sei ihr Ausbau zu einem Teil der „deutschen Kommerzial-Statistik“ geplant worden; allerdings konnte dieser Plan erst nach der Verstaatlichung der preussischen Eisenbahnen ausgeführt werden; doch seit 1884 war das Ziel einer Binnenhandels-Statistik, soweit die Eisenbahn in Betracht kam, erreicht. Der Mangel einer entsprechenden Binnenschiffahrts-Statistik sei jetzt schon fühlbar und werde es immer mehr, je stärker der Kanalbau und Wasserstrassenverkehr sich entwickle. Stets sei der Inlandsverkehr grösser als der Auslandsverkehr, und die deutsche Binnenschiffahrtsflotte sei in ihrer Tragfähigkeit nahezu doppelt so gross wie die deutsche Seeschiffahrtsflotte (1892). Auf Grund einer eingehenden Darlegung kam ich somit zu dem Schluss, dass auch die Binnenschiffahrts-Statistik den Weg der Handels- und der Eisenbahn-Statistik gehen müsse und nicht als blosse Betriebs-Statistik aufgefasst werden dürfe. Der Kritik wurde eine eingehende Erörterung, wie das geschehen könne, hinzugefügt.

Ich war einigermaßen stolz, dass ich diese mir an sich fernliegende Arbeit – sie ist später mit einigen Kürzungen veröffentlicht worden – in der vorgeschriebenen Frist eines Monats vorlegen konnte, und die Selbstzufriedenheit wuchs, als man nach vielerlei Besprechungen auf der ganzen Linie mir beitrug. Es wurde mir „zur Durchsicht und Besprechung“ ein langes Schreiben der drei beteiligten Minister an den Reichskanzler vorgelegt, in dem um Berufung einer neuen Kommission gebeten wurde.

Am 22. Juni, dem Todestag meines Vaters, an dem ich mir eine Art Rechenschaftsbericht über meine Arbeit zu erstatten pflegte, schrieb ich 1895 an meinen Bruder: „Wenn ich auch gewisse Ziele stets im Auge behalten habe, so lag doch lange meine Zukunft sehr düster vor mir; jetzt habe ich das Vertrauen, auf richtigem Wege zu sein, und wenn ich auch nicht eine Route genau absehen kann, so weiss ich doch, es geht gut voran; und habe ich auch jetzt ein ziemlich voll bemessenes Mass von Arbeit, sie entspricht meiner Eigenart und macht mir Freude. Sie gewährt mir eine dauernde Befriedigung, was ich – sachlich wie persönlich – stets für den wichtigsten Gesichtspunkt bei der Berufswahl gehalten habe. Sie erfüllt mich mit dem Gefühl, von Nutzen zu sein und mir selber zu nützen“.

Den Höhepunkt meiner Tätigkeit bildeten eine Konferenz über den Mittellandkanal am 18. Und 19. November 1895, an welcher unter Vorsitz des Ministers der öffentlichen Arbeiten Beamte seines Ministeriums sowie Kommissare des Handelsministers und Finanzministers und Landwirtschaftsministers und 24 Vertrauensmänner der beteiligten vier Provinzen – Sachsen, Hannover, Westphalen und Rheinprovinz – teilnahmen. Ich wurde zum Protokollführer dieser Konferenz bestimmt. Die Verhandlungen bewegten sich auf ungewöhnlicher Höhe.

Die Hauptfragen, die mit dem Rhein-Weser-Elbe-Kanal in Verbindung stehen, kamen zur Erörterung. Zunächst wurde die Frage aufgeworfen, ob das Gebiet zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und der Elbe, das nur einen grösseren, aber mit Rhein und Elbe nicht vergleichbaren Fluss in der Weser aufzuweisen hat, wasserreich genug sei, um einen Kanal von mehr als 300 Kilometer Länge zu füllen und gefüllt zu erhalten. Es leuchtete durch die Verhandlungen hindurch, dass diese Frage ohne Kanalisierung der Weser kaum bejaht werden konnte und dass diese wieder nur ausführbar war, wenn durch Stauwerke für eine Stetigkeit der Wasserzufuhr gesorgt wurde.

Es fragte sich weiter, welchen Einfluss der geplante Kanalbau auf den Bergbau und Landwirtschaft habe. Man war sich einig, dass der Bergbau unter Bauten wie Schleusen, untersagt und das Stehenlassen von Sicherheitspfeilern auch sonst vorgeschrieben und Kohlegewinnung unter dem Kanal im Übrigen nur unter vollständigem Bergeversatz, nämlich Ausfüllung der durch die Kohlegewinnung entstandenen Hohlräume mit Gestein, gestattet werden solle. Im Ganzen schien es sich hier jedoch um Schwierigkeiten zu handeln, für die sich technische Lösungen finden liessen. Schwieriger war die Frage nach dem Einfluss des Kanals auf die Landeskulturinteressen. Es handelte sich um die Nachteile, die einerseits dort, wo der Kanal im Einschnitt lag, durch Austrocknung der seitlichen Flächen, und andererseits dort, wo er im Auftrag lag, durch Beeinflussung der Entwässerungsverhältnisse und Versumpfung durch Sickerwasser entstehen können. In dieser Hinsicht wurden auf Grund von Erfahrungen, die mit anderen Kanälen gemacht worden waren, erhebliche Bedenken geäussert. Hier lag jedenfalls eine der grössten allgemeinen Schwierigkeiten.

Der stärkste Streit entwickelte sich aber über die Linienführung des Kanals. Über die Strecke von Elbe bis zum Dortmund-Ems-Kanal kamen Meinungsverschiedenheiten nicht zum Ausdruck; umso heftiger wurde um die Kanalverbindung vom Dortmund-Ems-Kanal zum Rhein gestritten. Hier lag ein Interessenkonflikt innerhalb der rheinischen-westphälischen Grossindustrie vor und zwar zwischen seinem westlichen Teil, der für die Südemscherlinie, und seinem östlichen Teil, der für die Lippelinie eintrat. In Oberbürgermeister Zweigert von Essen und Stadtrat Kleine von Dortmund standen sich zwei Männer von ungewöhnlicher Redegewalt gegenüber. Ihr Duell wurde geradezu zum Mittelpunkt der Konferenz. Schien auch das Gewicht der sachlichen Gründe für Essen und die Südemscherlinie zu sprechen, so dachte doch der Vertreter Dortmunds nicht daran, zu kapitulieren.

Die bisherigen Verhandlungen hatten so viel Zeit in Anspruch genommen, dass die Bereitwilligkeit, noch allgemein die volkswirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals zu erörtern, nicht mehr gross war. Landrat von der Schulenburg erklärte jedoch, dass er vom landwirtschaftlichen Zentralverein der Provinz Sachsen bevollmächtigt sei, Einspruch gegen den Kanalbau zu erheben. Er halte eine ruhige und gleichmässige Entwicklung des Verkehrs, die nur langsame Verschiebungen im Wirtschafts-

leben mit sich bringe, für wünschenswert. Die Tragweite seines plötzlich die Verkehrsentwicklung unterbrechenden grossen Kanalbaus lasse sich weder im Guten noch im Bösen absehen. Soweit Frachtermässigungen überhaupt geboten seien, sei es zum mindesten fraglich, ob es für die Staatskasse nicht vorteilhafter sei, die Eisenbahntarife zu ermässigen, als auf dem Umweg eines kostspieligen Kanalbaus eine solche Ermässigung zu erstreben; angesichts eines Jährlichen Überschusses von etwa 400 Millionen Mark lasse sich die Unmöglichkeit von Eisenbahnfrachtermässigungen nicht behaupten. Demgegenüber betonten die Vertreter des Westens konkurrenzfähig könne die Industrien nur bleiben, wenn die Frachtkosten ermässigt würden, was am besten durch die Schaffung billiger Wasserstrassen geschehe. Deutschlands nach Norden fliessende Ströme entbehrten der Querverbindung; ein ungewöhnlich ebenes Gelände erleichtere ihre künstliche Herstellung ausserordentlich; sie sei zwischen Elbe und Rhein umso mehr geboten, als zwischen Elbe und Memel eine künstliche Wasserstrasse bereits bestehe.

Hatten doch die Verhandlungen insofern kein Ergebnis, als sie zeigten. Wie mannigfaltig die Meinungsverschiedenheiten waren, so hatten sie doch klärend gewirkt. Dazu trug auch das Festmahl bei, das unmittelbar im Anschluss an die Verhandlungen des zweiten Tages bei Minister Thielen stattfand und an dem auch die Minister Miquel, v. Berlepsch und Hammerstein teilnahmen. Es war eine interessante Tafelrunde. Zu ihr wurde auch ich auf Grund meiner Tätigkeit zugezogen. Das erfüllte mich etwas mit dem Glücksgefühl, das „Vater Geis“ in München so trefflich in seinem Liedchen „Und ich mitten drunter drin“ zum Ausdruck zu bringen wusste.

Meine Arbeit sollte allerdings erst anfangen. Die Verhandlungen festzuhalten war nicht ganz einfach. Ein eigentliches Protokoll war ausgeschlossen. Dazu wäre ein Stenograph nötig gewesen. Ich fasste meine Aufgabe vielmehr so auf, das Ergebnis der Verhandlungen unter Gegenüberstellung aller Gründe und Gegengründe darzulegen. Unter diesem Gesichtspunkt war es eine reizvolle Aufgabe. Denn eine derartige Darstellung gab es noch nicht. Sie war aber an manchen Stellen auch nicht erwünscht. Das machte sich bald geltend. Es wurden zwar von keiner Seite Einwendungen gegen meine Ausarbeitung gemacht, aber mancher hätte sie gern in den Akten verschwinden sehen. Daher dauerte es auch einige Zeit, bis über ihr weiteres Schicksal entschieden wurde. Schliesslich wurde sie doch gedruckt, aber gleichzeitig als vertraulich bezeichnet. Diese Arbeit – sie füllte im Druck 37 Folioseiten – hat mir besondere Freude bereitet. Im Ministerium galt ich hinfort – dem einen zur Freud, dem Andern zum Leid – als Sachverständiger für Mittelland-Kanal. Mich erfreute es, dass schliesslich die absolute Unparteilichkeit meiner Darstellung Anerkennung fand. Dass ich auf Grund der Verhandlungen ein vorläufiges persönliches Urteil mir gebildet hatte, verstand sich von selbst. Es ging in erster Linie dahin, dass der grosse Plan noch einer eingehenden Bearbeitung bedürfte, als von den Befürwortern und Gegnern meist angenommen wurde.

Bei den deutschen Kanalbau-Plänen war ein Seitenblick häufig auch auf andere Länder geworfen worden. Daher gehörte es zu meiner Aufgabe, das Ausland zu berücksichtigen. Das war auch nötig; denn die deutsche Literatur – wie ich feststellen musste – versagte im Wesentlichen. Wohl aber gab es wertvolle französische Arbeiten, zumal in der Form von Berichten parlamentarischer Ausschüsse, die in Frankreich ein Sprungbrett für ehrgeizige Politiker waren, in Deutschland aber Beachtung nicht gefunden hatten. Für die Binnenschifffahrt war Berichterstatte der Präsident der Handelskammer in

Havre Feliz Faure, und wenn er zur höchsten Stelle in der französischen Republik emporstieg, so waren seine Berichte daran nicht unbeteiligt.

So war es gekommen, dass man im französischen Kanalbau ein umfassendes Vorbild zu sehen glaubt. Richtig war, dass Frankreich das Land des ausgebreitetsten Binnenschiffahrtsnetzes war. Aber es war das geworden auf Grund seiner Verschiedenheit von Deutschland. Statt der nach der Nord- und Ost-See, mehr oder minder Parallel und partikuläre Bildungen begünstigenden fließenden Ströme in Deutschland hat Frankreich ein Flusssystem, das sich mit weitgehender Gleichmässigkeit nach den Meeresküsten im Norden, Westen und Süden ergiesst und das ganze Land umfasst. Es drängt auch darum zur Zentralisation, weil die grosse Wasserscheide, die Europa von der Südspitze Spaniens bis zur Ostecke des Finnischen Meerbusens durchzieht, nirgends so leicht zu überwinden ist wie zwischen Seine, Loire, Rhone und Garonne. Die politische Zentralisation, die aus dieser Gunst der natürlichen Verhältnisse früh hervorwuchs, schuf die zum Ausbau nötige wirtschaftliche Kraft, und die Einführung der italienischen Erfindung der Kanalschleuse unter Franz I. schuf die technische Voraussetzung, sodass Frankreich schon vor dem Aufkommen der Eisenbahn sein Land wie kein anderes mit Kanälen durchziehen konnte. Kein Geringerer als Lionardo da Vinci hat dabei einen Einfluss gehabt.

Dieser Vorzug wandelte sich jedoch im Laufe der Zeit zum Teil ins Gegenteil. Denn Frankreich hatte den Kanalbau früher als die Flussregulierung gelernt; es wurde das Land der Kanäle auf Kosten seiner Flüsse. Man kanalisiert nicht nur die Flüsse sondern baute auch, wo sich das nicht machen liess, Seitenkanäle. Hiess es doch sogar: „die Flüsse haben den Zweck, Kanäle zu speisen“. Eine umfassende Flussregulierung ist nur bei der Rhone versucht worden; regelmässig sind die Flüsse nichts anderes als „Verlängerungen der Kanäle“. Im Lande der Kanäle ist auch das Kanalschiff, die „Péniche flamande“ mit einer Tragfähigkeit von 300 Tonnen, zum Normalschiff der französischen Binnenschiffahrt geworden. Auch dieser anfängliche Vorzug hat sich gewandelt. Er hat Frankreich zum Land des Kleinbetriebs in der Binnenschiffahrt gemacht.

Aus allem ergab sich, dass man sich in Deutschland in der Binnenschiffahrt nicht auf Frankreich berufen durfte. Deutschland hatte den grossen Vorzug, das Land der Flussregulierungen zu sein; eine Binnenwasserstrasse wie den Rhein hatte keine anderes Land aufzuweisen. Diesen Vorzug galt es zu wahren und, soweit die Verhältnisse es gestatten, auszubauen. In Deutschland waren also die Flüsse nicht, wie in Frankreich, den Kanälen, sondern die Kanäle den Flüssen anzupassen. Die Kanäle müssen Verlängerungen der Flusschiffahrt werden. Nur wo ein Grossbetrieb möglich war, rechtfertigten sie Kanäle in Deutschland; nur aus den besonderen Verhältnissen Deutschlands heraus konnte ein deutsches Binnenschiffahrtsnetz geschaffen werden.

Das war das Ergebnis meiner französischen Studien¹. Es schien mir weitere Studien über die ausländische Binnenschiffahrt unnötig zu machen. Jedenfalls war ihr Reiz dahin.

Über die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt war es sehr viel schwieriger einen Überblick zu gewinnen als über die der französischen. Sie war Sache der deutschen Einzelstaaten. Eine Stelle für ihre einheitliche Bearbeitung bestand nicht. Doch stellte ich fest, dass es eine Ausnahme gab.

¹ Schumacher, Die finanzielle Entwicklung der französischen Wasserstrassen. Archiv für Eisenbahnwesen.

In den Jahren 1848 und 1849 hatten sich die Frankfurter National-Versammlung und die „Reichsregierung“ auf Veranlassung des aus Bremen stammenden „Riechshandelsministers“ Duckwitz mit den Fragen der Binnenschifffahrt und des Flusszollwesens beschäftigt. Auch fand ich eine aus dem Jahr 1860 stammende Notiz, wonach diese Arbeiten und Entwürfe „den Charakter einer grösseren Gründlichkeit und Reife, einer vielseitigeren Erwägung in Anspruch nehmen können, als dies von manchen anderen Kreisen der Frankfurter Tätigkeit gerühmt werden kann“, Diesen Arbeiten und Entwürfen versuchte ich auf die Spur zu kommen. Deshalb ging ich mit meinem Anliegen zum Generaldirektor der preussischen Staatsarchive, Professor v. Sybel. Er schien mir der Typus eines aristokratischen Beamten zu sein und antwortete auf meine vorsichtige Frage, die ihm augenscheinlich nicht ganz angenehm war, ohne auf die Sache einzugehen, er habe nie mit diesen Akten zu tun gehabt und wisse nicht, wo sie zu finden wären oder ob sie überhaupt noch existierten. Ich wollte mich mit diesem Bescheid nicht zufrieden geben und beschloss, mich an den deutschen Geschichtsschreiber des 19. Jahrhunderts, Treitschke, zu wenden; er musste doch Anlass gehabt haben, sich um diese Akten zu kümmern. Aber das Ergebnis war das gleiche; doch ging Treitschke, nachdem die ersten Schwierigkeiten der Verständigung überwunden waren, mit solchem Feuereifer auf die Sache ein, dass ich in heller Begeisterung ihn verliess; ich hatte einen persönlichen Eindruck von dem Manne gewonnen, dessen Vorlesung für mich das grösste Erlebnis auf der Universität gewesen war.

Das doppelt negative Ergebnis meiner Anfrage aber reizte mich. Es kam mir recht merkwürdig vor. Darum schlug ich einen anderen Weg ein. Ich wandte mich an Gustav v. Mevissen, den einzigen noch lebenden Reichsminister aus der Frankfurter Zeit, aber auch das war vergeblich. Etwas erfolgreich waren dagegen meine Anfragen bei den Nachkommen von Duckwitz in Bremen und Nachforschungen seines Hauptmitarbeiter Professor Falati in Tübingen; von beiden waren einige persönliche Akten vorhanden. Im Anschluss daran kam ich zum Ergebnis, dass die eigentlichen Akten in der Frankfurter Stadtbibliothek sein müssten. Eine Anfrage durch einen Frankfurter Freund bestätigte diese Annahme. So zog ich denn, mit Einwilligung meines Ministers, an den Main und genoss dort alsbald die Entdeckerfreuden eines in Archiven arbeitenden Historikers, als ich alle gesuchten Akten auffand.

Der Fund war auch von Bedeutung. Denn Artikel 54 der Reichsverfassung von 1871, der grundlegend für die finanzielle Behandlung der Wasserstrassen war, gab Anlass zu allerlei Zweifeln von praktischer Tragweite, und sie liessen sich nicht beseitigen, da in den „Materialien zur Reichsverfassung“ keine Anhaltspunkte für die Auslegung gegeben waren. Die aufgefundenen Akten boten solche Anhaltspunkte. Die geschichtliche Entwicklung der Bestimmungen für die Binnenschifffahrtsabgaben, die bisher völlig im Dunkel lag, liess sich jetzt überblicken. Es war nicht einzusehen, was an Nennenswertem noch hinzukommen sollte. Demgemäss beschränkte ich meine allgemeine Ausarbeitung auf eine Abhandlung über die theoretischen Fragen des Binnenschifffahrtsabgabenwesens. Ich suchte seine Behandlung auf eine etwas tiefer fundamentierte Grundlage als bisher zu stellen, um von allgemeinen Erwägungen aus herabzusteigen zu den vielen kleinen Streitfragen der Tarifbildung. Darauf bin ich später, als der Verein

für Sozialpolitik diesen Fragen sich zuwandte, in der Mannheimer Generalversammlung im Jahre 1905 als Hauptreferent noch einmal zusammenfassend zurückgekommen².

Die Tätigkeit im Ministerium war für mich auch im allgemeinen von grossem Wert. Ähnlich wie vorher die Justiz habe ich jetzt die Verwaltung kennen gelernt. Es kam mir sogar vor, dass ich das nirgends so gut wie in diesem Ministerium und hier wieder in der Wasserbau-Abteilung hätte tun können. Die Eisenbahn-Abteilung hatte das Erbe der Privateisenbahnen und damit einen Schatz an persönlicher Erfahrung und mutigem Streben übernommen. Sie hatte die Aufgabe, das bisher Erreichte auf der breiten Grundlage eines ganzen Staates nach einheitlichen Gesichtspunkten auszubauen. Verwaltung, Technik und Wissenschaft waren hier zu einer Einheit wie kaum anderswo zusammengefasst. Damit konnte die Wasserbau-Abteilung nicht rivalisieren. Sie hatte eine Fülle kleiner Aufgaben geerbt, deren Bedeutung durch die Eisenbahn bald mit Unrecht, bald mit Recht in Frage gestellt wurde. Ich war hier, ohne es zu wollen, das „missing link“ zwischen den beiden Abteilungen des Ministeriums geworden; jedenfalls habe ich immer versucht, das Verkehrswesen im Ganzen zu betrachten, was für mich zu einer wertvollen praktischen Schulung als Volkswirt geworden ist.

Ich habe aber auch darüber hinaus einen Einblick in den Organismus des Staates gewonnen. Seine Lichtseite war die hohe moralische Qualität seiner Beamten. Doch schien es mir an dem zu fehlen, was die Amerikaner „Push“ nennen. Das Suchen nach einem „Simile“, einen voraufgegangenen ähnlichen Vorgang, schien mir eine zu grosse Rolle zu spielen. In der Justiz hatte es eine Berechtigung. Die Anpassung an die Probleme erfolgt hier generell durch den Erlass von Gesetzen, denen die Einzelfälle „subsidiert“ werden müssen; und zur Erreichung des erstrebten Zieles der Gerechtigkeit sind Präjustizien wichtige Wegweiser. In der Verwaltung müssen die Gesetze zwar auch beachtet werden, aber daneben stehen andere Ziele von mindestens gleicher Wichtigkeit; und vor allem muss hier in jedem Einzelfall aus den Besonderheiten des Problems die besondere Lösung herausgearbeitet werden und je sorgsamer das geschieht, umso besser ist die Tätigkeit der Verwaltung. Darum ist hier eine Schulung für Probleme notwendig. Dazu ist die Lehre von den Wirtschaftsproblemen, besser als die Rechtslehre geeignet.

Als ich im Ministerium der öffentlichen-Arbeiten tätig war, wurde viel davon gesprochen, dass in verschiedenen Ministerien bayrische junge Herren die preussischen überwogen, ganz besonders in der handelspolitischen Abteilung des Auswärtigen Amtes. Die Erklärung war einfach: sie lag darin, dass in Bayern Volkswirtschaftslehre Prüfungsfach in der Referendar-Prüfung war und der Nachfolger von Professor Helferich in München es verstand, Interesse und Verständnis für Wirtschaftsprobleme zu wecken. In Preussen war das anders. Eines Tages klopfte es an meiner Tür und herein kam ein mir unbekannter junger Mann in üppigem Pelzmantel. Er wollte mich um Rat und Hilfe bitten. Im diplomatischen Examen war ihm zur Bearbeitung die Aufgabe eines Vergleichs von Kartell und Trust gegeben worden. Er war darüber empört und nannte einen Herrn im preussischen Handelsministerium, den er in Verdacht hatte, dieses ihm ungehörig erscheinende Thema gewählt zu haben; ich sei ihm als Sachverständiger auf diesem Gebiet genannt worden. Ich verwies ihn auf die einschlägige wichtigste

² Schumacher, Theoretische Betrachtungen über das Binnenschiffahrtabgabewesens in Deutschland. Archiv für Eisenbahnwesen.

Literatur. Vom weiteren Verlauf habe ich nichts erfahren. Ich weiss nur, dass der Nachfrager später eine der höchsten Stellungen im Auswärtigen Amt bekleidet hat.

Aus meiner Tätigkeit im Ministerium sind auch ausserhalb der Beamtschaft Bekanntschaften hervorgewachsen, die für mein späteres Leben bedeutsam werden sollten. Als ich im Lesesaal der Frankfurter Stadtbibliothek die Akten der Nationalversammlung studierte, sass Tag für Tag, nur durch den Gang von mir getrennt, ein grosser breiter Mann mit auffallend rundem Kopf und gütigen Augen. Er übte durch seine stille, hingebungsvolle Art eine eigenartige Anziehungskraft auf mich aus. Ich fragte deshalb, wer er sei und erhielt die Antwort, ein Frankfurter Pfarrer mit Namen Freidrich Naumann. Bald hatte ich auch heraus, wo er predigte, und jeden Sonntag, den ich in Frankfurt erlebte, habe ich zu seinen Füssen gesessen und mich an der schlichten Beredsamkeit des eigenartigen Mannes von Herzen gefreut. Er hatte die seltene Fähigkeit, so über religiöse Dinge zu sprechen, dass er den anspruchsvollen Gebildeten ebenso wie den einfachen Arbeiter in der Tiefe packte. Viele berühmte Kanzelredner hatte ich gehört, solche urwüchsige Kraft in so schlichter Form hatte ich noch nicht kennen gelernt. Ich hörte, dass er auch mit einem Kreis von Arbeitern regelmässig die Tagesfragen der Politik besprach. Es gelang mir, in das dumpfe, rauchige Lokal, in dem diese Beratung stattfand, einzudringen. Es waren noch nicht zehn Männer, die dort beisammen sassen. Sie verhandelten über die Stellung zur Sozialdemokratie und zur Stöckerschen Bewegung. Man suchte scharf herauszuarbeiten, was man bei beiden billigen könne und was man ablehnen müsse. Keiner der Beteiligten schien einer Partei anzugehören. Nur ein starker Bildungs- und Wissensdrang schien mir Alle zu beherrschen. Ich hatte auch hier das Gefühl, den Anfängen einer Entwicklung beizuwohnen, welche in neuen Formen ein in allen Schichten der Bevölkerung lebendiges Bedürfnis zu befriedigen suchte; und Naumann schien mir der richtige Mann für diese dringende soziale Aufgabe der Zeit zu sein. Ich gewann eine an Begeisterung grenzende Zuneigung zu ihm. Als einige Zeit darauf die erste Nummer der „Hilfe“ erschien, wurde ich nicht nur ihr Abonnent, sondern auch ihr eifriger und erfolgreicher Werber. Und als Naumann auch das Mitteleuropa-Problem aufgriff und ihm ein Buch widmete, da lernte ich ihn nicht nur als warmherzigen Sozialpolitiker, sondern auch als weitblickenden Handelspolitiker kennen. Leider blieb aber auch ein Rückschlag nicht aus. Unter dem Einfluss des ihm befreundeten Max Weber gab Naumann seinen anfänglichen Grundsatz der Parteilosigkeit auf. Das brachte einen Bruch in sein Wesen und seiner Entwicklung. Er wurde innerlich unsicher, schliesslich fast nur Einer unter Vielen. Aber Wenigen habe ich so viel zu danken wie Friedrich Naumann.

Eine zweite Frankfurter Bekanntschaft von nachhaltiger Bedeutung war so verschieden, wie es nur sein konnte. Ich lernte eines Tages bei einem Bekannten den Leiter einer der grössten Frankfurter Unternehmungen, der Metallgesellschaft, Herrn Wilhelm Merton kennen. Das kurze Zusammentreffen endete mit einer Einladung zum Mittagessen im Frankfurter Hof. Das Essen, an dem ein auf dem Sprung nach Australien stehender Herr der Firma teilnahm, verlief in angenehmer Weise. Ich wurde über mancherlei ausgefragt; und Herr Merton entpuppte sich nicht nur als ein besonders weitblickender Kaufmann – er war Gründer der Metallgesellschaft und der Metallurgischen Gesellschaft, sowie der Bergbank - , sondern auch als ein Mann mit ungewöhnliche vielen anderen Interessen, die er eifrig zu fördern bemüht war; persönliche Eitelkeit trat dabei merkwürdig zurück – ein Mann der im Schaffen selbst seine Befriedigung fand. Am Schluss des üppigen Diners wurde vereinbart, dass ich wegen einiger Kleinigkeiten, die sich im Gespräch ergeben hatten, noch einmal im Kontor vorsprechen solle. Ich tat das

und statt in wenigen Minuten wieder fortzugehen, wurde ich in ein Gespräch unter vier Augen von mehr als zwei Stunden verwickelt. Mit frappierender Offenheit setzte mir Herr Merton seine Pläne auseinander, die mir einen ausserordentlichen Eindruck machten; und mein Erstaunen erreichte seinen Höhepunkt, als er mir eine Sekretärstelle in seiner Gesellschaft, „mit dem Feldherrenstab im Tornister“ anbot. Das Anerbieten bezog sich auch auf eine gerade von ihm gemachte Stiftung von einer Million Mark, aus der zunächst die Verwaltungs-Akademie und im Laufe der Zeit die Frankfurter Universität hervorgewachsen ist. Unzweifelhaft hatte das Anerbieten viel bestechendes. Gross war daher die Verwunderung, als ich es ohne Zögern ablehnte. Er ging auch verständnisvoll auf meine Gründe und weiteren Pläne ein, entliess mich aber trotzdem mit den Worten, es werde sich eine Form des Zusammenarbeitens doch noch finden lassen. Es sind auch später immer wieder durch Merton, wie auch durch Oberbürgermeister Adickes, Versuche gemacht worden, mich für Frankfurt zu gewinnen. Sie hatten jedoch immer dasselbe Ergebnis aus Gründen, die sich aus meiner weiteren Darstellung ergeben werden.

Durch die Arbeiten im Ministerium, neben der die Ausarbeitung der Ergebnisse meiner nordamerikanischen Reise einherging, war ich so sehr in Anspruch genommen, dass nur noch Zeit für den Freundeskreis, dessen Mittelpunkt wieder nach längerer Abwesenheit Karl Hampe war, sowie für die Staatswissenschaftliche Vereinigung übrig blieben. Den Höhepunkt der Unternehmungen unseres alten Freundeskreises bildete die Teilnahme an der Feier des 80. Geburtstages des Fürsten Bismarck. Eine ganze Reihe von uns hatten den Fürsten noch nie gesehen. Ich hatte nach der Entlassung bei jeder sich bietenden Gelegenheit Versuche gemacht, diese Lücke auszufüllen. Sie waren immer gescheitert, anfangs an den scharfen Absperrungsmassnahmen der Polizei und beim Besuch des Altreichskanzlers beim Kaiser am Willen Bismarcks, jede Ovation zu vermeiden. Er fuhr zurückgelehnt in einem geschlossenen Wagen in schnellstm Trab, sodass ich nur einen Teil seiner breiten Brust gesehen habe. Darum zog ich mit Freuden zum 1. April 1890 nach Friedrichsruh. Um sicher unser Ziel zu erreichen, gingen wir bereits am Tage vorher vor das Eingangstor des Friedrichsruher Parks. Dort fanden wir schon ein halbes Hundert von gleicher Hoffnung beseelter Menschen vor, eine auserlesenen Gesellschaft. Nach stundenlangem Warten öffnete sich auch die Haustür, aber heraus trat nicht der Fürst, sondern sein Sohn Herbert, der unter seinem Vater so lange das Auswärtige Amt geleitet hat. Eine wiesshaarige aristokratische Dame fragte: „Haben wir Aussicht, den Fürsten zu sehen?“. Darauf kam die Antwort: „Der Fürst ist nicht dazu da, Sie zu amüsieren, sondern seiner Gesundheit zu leben“. Dieser in verletzendem Tone gemachten Äusserung folgte ein Augenblick Stille und dann, wie aus einem Munde ein eisiges „Danke!“. Ich habe es nie erlebt, dass jemand mit wenigen Worten eine solche Empörung hervorrief. Langsam entfernten sich Alle; sie hätten es auch getan, wenn sie mit ein paar freundlichen Worten darum ersucht worden wären. Jedem drängte sich beim Fortgang die Frage auf, ob nicht der Sohn am Schicksal des Vaters mit schuld sei. Am nächsten Tage sollten wir entschädigt werden.

Die Studentenschaft von allen deutschen Universitäten hatte sich zusammengefunden, um dem Fürsten ihre Glückwünsche zum achtzigsten Geburtstag darzubringen. Als sich der endlose Zug, geleitet von einem Bremer Freund, Alexander Pflüger, in Bewegung setzte, gab es noch ein verzögerndes Hindernis. Wegen angeblicher Gefahr eines anarchistischen Attentats war in letzten Augenblick die Berliner Polizei erschienen, um Teilnahme am Zuge zu kontrollieren und jeden zurückzuweisen, der sich

nicht durch eine Studentenkarte ausweisen konnte. Das traf uns in beträchtlicher Masse, denn mehrere hatten wie ich, ihr Universitätsstudium bereits beendet. Unsere studentischen Freunde wussten aber mit Suchen ihrer Karten und allerlei schwierigen Fragen die Wächter des Gesetzes solange hinzuhalten, bis wir ausser Gefahr waren. Es gelang uns sogar, unmittelbar vor der grossen Schlossterrasse Posten zu fassen, sodass wir Bismarck nicht nur genau sehen, sondern auch jedes Wort seiner Rede verstehen konnten. Ich werde es nie vergessen, wie er, sichtlich bewegt, seinen Kürassierhelm abnahm, und wir das wunderbare Gewölbe seines Kopfes zu sehen bekamen. Auch seine Rede, die von Sorgen um die Zukunft erfüllt war, war trotz ihrer bekannten stockenden Art und der etwas klanglosen Stimme ausserordentlich eindrucksvoll. Die Begeisterung war unbeschreiblich. Sie sollte aber noch eine Steigerung erfahren.

Am Abend kam nämlich die deutsche Studentenschaft mit den Rektoren aller deutscher Universitäten in Hamburg in den Sagebielschen Sälen zu dem grössten und feierlichsten Kommers zusammen, der auf deutschem Boden stattgefunden hat. Bismarcks telegraphische Antwort auf die Begrüssung durch den Kommers rief einen nicht enden wollenden Jubel hervor. Als ich kurz darauf durch die Säle ging, um einen Eindruck im Ganzen zu bekommen, fiel mir ein alter Herr um den Hals mit den Worten: „Ich kann Ihnen gar nicht sagen, wie dankbar ich für diesen Abend bin“. Es war der Rektor der Strassburger Universität, der bekannte Philosoph Professor Windelband. Niemals habe ich so unverdienten Dank empfangen. Der Dank gebührte meinem lieben Landsmann Pflüger, der die ganze Feier vorbereitet und den Kommers so sicher und schwungvoll geleitet hatte. Ihm habe ich auch das schöne Erinnerungsbild an dieses Fest zu verdanken. Es ist eine Photographie Bismarcks, die Lenbach aufgenommen und seinem besten Bildnis zu Grunde gelegt hat. Sie übertrifft an Ausdruck noch das Gemälde und ist auch darum etwas Besonderes, weil sie nur in drei Abzügen vorhanden ist.

In der Staatswissenschaftlichen Vereinigung, aus der sich ein zweiter Freundeskreis entwickelte, vergrösserte sich mein Betätigungsfeld. Die Wirtschaftsfragen spielten damals in den Erörterungen des Tages eine grosse Rolle. Es war die Zeit des Übergangs von der autonomen Zollpolitik zur Handelsvertragspolitik, die ihren dramatischen Höhepunkt im deutsch-russischen Zollkrieg und seinen Abschluss durch den deutsch-russischen Handelsvertrag von 1894 fand. Der heisse Meinungsstreit war interessant und lehrreich; ich erinnere mich aber nicht, in ihm eingegriffen zu haben. Doch habe ich das – was ich mir heute gar nicht mehr erklären kann – bei der „ostasiatischen Frage“ getan, welche die Gemüter seit dem chinesisch-japanischen Kriege und dem Frieden von Schimonoseki vom 17. April 1895 nicht weniger aufregte. Diese Frage, auf die der Kaiser durch seine Zeichnung „Völker Europas wahrt eure heiligsten Güter“ persönlich die Aufmerksamkeit gelenkt hatte, war nämlich am zweiten Tage der erwähnten Konferenz über den Rhein-Weser-Elbe-Kanal in der Staatswissenschaftlichen Vereinigung angeschnitten worden und in der gehobenen Stimmung, welche das Ministerdiner in mir erzeugt hatte, habe ich mit einer langen Rede in die Erörterung eingegriffen; sie sollte noch unerwartete Folgen haben.

Die eigentliche Unruhe wurde von anderen Seiten in mein im ganzen stilles Arbeitsleben hineingetragen. Ich war in Bezug auf Getreidehandelsorganisation und Börsenreform manchen Vorurteilen nicht ohne Erfolg entgegengetreten und wurde als „schwebendes Material“ auf dem Markte betrachtet. Von der Deutschen Bank wurde durch ein bekanntes Vorstandsmitglied die Hand nach mir ausgestreckt und viele, die mir wohl wollten, rieten mir, in die Hand einzuschlagen. Der Chefredakteur

der National-Zeitung warf, als er die Stelle des Handelsredakteurs neu besetzen musste, ein beehrliches Auge auf mich; auch hat damals schon Geheimrat Wehrmuth im Reichsamt des Inneren den ersten Versuch gemacht, meiner für sein Amt habhaft zu werden. Ich lehnte in diesen wie anderen Fällen ab, da ich durch andere Arbeiten gebunden war und das Wagnis vermeiden wollte, Tätigkeiten zu übernehmen, für die das Assessorexamen als Voraussetzung galt. Gerade weil mein Leben sich bunt gestaltete, wollte ich an meinem Ziel festhalten. Ich sah mit Bestürzung, wie klein der Kreis junger Männer war, welche für Stellen in Betracht kamen, bei denen nicht die allgemeine Dressur ausreichte. Mir schien das nicht für das bestehende System der Ausbildung zu sprechen.