



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Maßgebliches und Unmaßgebliches

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

Und weg war sie.

Geduldig nahm dann der Knabe die halbfertige Harfe des Spielmanns zur Hand, die Fintje so achtlos hingeworfen hatte, und vergoldete sie langsam und sorglich und ernsthaft.

(Fortsetzung folgt)



Maßgebliches und Unmaßgebliches

Reichs Spiegel. Die zweite Januarwoche steht für Deutschland im Zeichen einer wichtigen Verkehrsneuerung, der Betriebsmittelgemeinschaft der deutschen Eisenbahnen, über die eine am 9. dieses Monats in Berlin eröffnete Konferenz berät. Die Betriebsmittelgemeinschaft soll den Umlauf des rollenden Materials in Deutschland einheitlich und zwar in dem Sinne regeln, daß die Güterwagen nicht wie bisher von der Ankunfts- und Entleerungsstation sofort ihrer heimatischen Verwaltung voll oder leer zurückgesandt werden müssen, sondern daß das Material aller Verwaltungen da zur Verwendung gelangt, wo es gerade ist. Erst damit wird eine einheitliche und zweckmäßige Regelung des Güterverkehrs auf den deutschen Eisenbahnen möglich. Gegenwärtig haben wir den Zustand, daß bei Güteranhäufung die Absendung nicht selten aus Wagenmangel Verzögerungen erleidet, während vorhandne Güterwagen anderer Verwaltungen leer zurückgesandt werden müssen. Die Disposition über das für den deutschen Güterverkehr nötige Material erfolgte bisher nicht nach dem Bedarf, sondern nach den Landesgrenzen, während doch ausschließlich die Forderungen des Verkehrs dafür maßgebend sein sollten. Infolgedessen trat zum Beispiel alljährlich im Herbst für einzelne Teile des Reichs großer Wagenmangel ein, während in andern Gegenden lange Reihen von Güterwagen unbenuzt standen. Fortan soll die Verfügung über das Material von einer Zentralstelle aus und nach keiner andern Rücksicht als der des Bedarfs geschehen. Damit wird voraussichtlich das ganze Gütertransportwesen eine große Beschleunigung erfahren, für sämtliche Verwaltungen wahrscheinlich auch eine nicht unwesentliche Verbilligung.

Die Dringlichkeit einer solchen Betriebsmittelgemeinschaft, als Ersatz für die fehlende Eisenbahngemeinschaft, war nicht länger von der Hand zu weisen. Was sie in Zukunft leisten soll, ist ein kleiner Bruchteil der segensreichen Folgen, die Deutschland von einer Verwirklichung des Reichseisenbahngedankens zu erwarten gehabt hätte. Die Notwendigkeit, Mittel und Wege aufzusuchen, um das, was ein einheitliches Reichseisenbahnwesen geleistet haben würde, wenigstens in einigen Teilen zu erreichen, ist ein nachträglicher Beweis für die Nichtigkeit jenes in unsrer Zeit freilich unausführbar gewordenen Gedankens, unausführbar geworden durch die überreichen Erträgnisse der preussischen Staatsbahnen, die deren Erwerbung durch das Reich ebenso unmöglich machen, wie es für Preußen unmöglich wäre, sich ihrer auch um einen hohen Preis zu entschlagen. Dieses breite Rückgrat des preussischen Staatswohlstandes würde heute des Reiches sein, wenn politische Kurzsichtigkeit und parlamentarischer Unverstand nicht den Reichseisenbahngedanken ebenso wie das Tabakmonopol der langen Reihe verpaßter Gelegenheiten angegliedert hätten, an denen die Geschichte Deutschlands leider so reich ist, und die in der Frage der Finanzreform, der Kolonialpolitik und der Flottenpolitik eine so traurige Verlängerung erfahren hat.

Die Betriebsmittelgemeinschaft ist scheinbar eine Angelegenheit, die das Interesse des großen Publikums außerhalb der am Gütertransport beteiligten Kreise nur wenig in Anspruch nimmt. In der Praxis wird sie aber zweifellos zu einer hohen Bedeutung auf dem Gebiete des nationalen Wirtschaftslebens emporkommen und sich so dereinst als ein nicht kleiner Schritt in unsrer nationalen Entwicklung dar-

stellen. Eine von den Maßnahmen, die sich ohne Geräusch und Gepränge vollziehen, die aber schon nach kurzer Zeit den Beweis liefern, daß wir trotz alle und alledem vorwärtsschreiten. Das Deutsche Reich beruht auf der Waffengemeinschaft, Wirtschaftsgemeinschaft und Rechtsgemeinschaft, alle drei vereint unter der sie einheitlich zusammenfassenden Kaiserkrone. Ist auf dem Gebiete der Waffengemeinschaft und der Rechtsgemeinschaft die Einheitlichkeit dem Wesen, wenn auch nicht der Form nach erreicht, so lassen sich dagegen im deutschen Wirtschaftsleben die Traditionen der Zeit vor 1870 am schwersten überwinden. Es gilt das nicht nur von den Postreservatrechten, sondern auch vom Eisenbahnwesen, das sogar im geeinten Deutschland noch hinreichend Raum zu dem kleinen Eisenbahnkriege fand und ausnuzte. Dem wird die Betriebsmittelgemeinschaft ebenso ein Ziel setzen wie der wirtschaftlich nicht zu rechtfertigenden Verschwendung, die in der Heimsendung leerer Güterwagen bestand, im Zeitalter des Verkehrs ein kaum noch glaubhafter Zustand.

Wird diese Reform, denn so darf man es bezeichnen, vielleicht einiger Zeit bedürfen, sich den Beifall des Publikums, den sie in hohem Maße verdient, zu erringen, so wird sich dieser um so mehr der Personentarifreform zuwenden, die im Anschluß an diese Konferenz Gegenstand der Beratung sein soll. Auch sie wird durch eine Betriebsmittelgemeinschaft wesentlich gefördert, weil diese die Zusammenstellung von Zügen mit durchlaufenden Wagen im weitesten Umfange und damit auch die Bildung einheitlicher Personentariife ermöglicht. Minister von Budde hat im preußischen Abgeordnetenhaufe die Grundzüge einer Personentarifreform, wie er sich eine solche denkt, schon bekannt gegeben: Aufhebung der Rückfahrkarten, Einführung des halben Preises der jetzigen Rückfahrkarten als allgemeine Fahrkarte, Aufhebung der Schnellzugzuschläge und — des Freigepäckes. Ob auch die Platzzuschläge in den D-Zügen wegfallen werden, bleibt abzuwarten. Tatsächlich sind sie eigentlich nur eine Fahrkartensteuer, denn es hat keinen Sinn, daß für einen schon bezahlten Platz noch ein Zuschlag für die Benutzung erhoben wird. Es erinnert das doch zu sehr an die Hotels in Frankreich und Italien, die außer dem hohen Dinerpreise noch einen Franken für das Kuvert, für den Platz am Tische verlangen.

Den Beratungen der Konferenz über die Betriebsmittelgemeinschaft liegt, wie schon bekannt ist, ein gemeinsam von den Eisenbahnverwaltungen Preußens, Hessens, Württembergs und Badens aufgestellter Entwurf zugrunde. Eine Schwierigkeit ist die vierte Wagenklasse, gegen die sich Bayern nach wie vor ablehnend verhält. Die vierte Wagenklasse ist eine preußische Schöpfung, durch die der ärmern Bevölkerung im Osten eine billige Reise nach Berlin und dem Westen ermöglicht werden sollte. Sie ist die typische Beförderungseinrichtung der Freizügigkeit und mit dieser zusammen geboren, sie ist leider auch das Beförderungsmittel für das Vordringen der polnischen Bevölkerung nach Westen. Nun ist freilich die Bildung einheitlicher Personentariife bei einer Ungleichheit der Wagenklassen in hohem Maße erschwert, und auf bayrischer Seite besteht bekanntlich wenig Neigung, diese Wagenklasse im rechtsrheinischen Bayern einzuführen. Erstens ist das Bedürfnis dafür gering, zweitens müßten die Wagen erst beschafft werden. Auch hat der bayrische Minister im Landtage die Einführung dieser Wagenklasse als einen Rückschritt bezeichnet. Ob man in Preußen bei einer so weitgehenden Herabsetzung der Personentariife nicht die vierte Wagenklasse aufgeben könnte, ist eine Frage, die nicht so ohne weiteres zur Entscheidung reif sein dürfte. Für die russischen Auswanderertransporte zum Beispiel sind diese Wagen kaum zu entbehren, andererseits beweist der starke Vorortverkehr um Berlin, obwohl er zu bestimmten Tageszeiten mit bedeutenden Arbeitertransporten rechnen muß, daß es auch ohne vierte Wagenklasse geht. Aber auch sonst scheinen einem schnellen Ergebnis der beiden Konferenzen von bayrischer Seite manche Schwierigkeiten entgegenzustehen, wegen der vierten Wagenklasse kann Bayern allerdings kaum auf Unterstützung seines Widerspruchs bei den andern Eisenbahnverwaltungen rechnen.

Während sich so im lieben Deutschland Einrichtungen, die sich eigentlich von selbst verstünden, nur langsam und mühsam Bahn brechen, noch jetzt im vierunddreißigsten Jahre des geeinten Reichs, lehren uns die Dinge, die draußen in der Welt geschehen, daß wir mit der Behäbigkeit, mit der wir uns zu wirtschaftlichen Neuerungen aufraffen, durchaus nicht auf der Höhe einer schnell vorwärts schreitenden Zeit stehn. Es hat diese deutsche Schwerfälligkeit in mancher Hinsicht sicherlich ihr Gutes, aber bei der Lösung von Verkehrsfragen sollte man sich doch darüber klar sein, daß sie die gesamte Leistungsfähigkeit unsers Wirtschaftslebens beeinflussen, wo wir ohnehin jeden Nerv anspannen müssen, wenn wir neben andern aufstrebenden Nationen auf der Höhe bleiben wollen. Wann und wie immer der Friedensschluß in Ostasien eintreten mag, nach dem Frieden werden wir mit einem gesteigerten Wettbewerb aller in Ostasien interessierten Nationen rechnen und dazu alle unsre Kräfte zusammennehmen müssen. Wer draußen im Welthandel unter heutigen Verhältnissen einen Platz, zumal in der vordersten Reihe, behaupten will, darf zuhause nicht mit Einrichtungen rechnen müssen, die eigentlich längst in die historische Kumpelkammer gehören. Auf diesem Gebiete sind bei uns noch manche Vorbeeren zu erwerbem, leider ist es in Deutschland immer erst die Not, die uns beten lehrt. Der Hauptwiderstand liegt in allen diesen Dingen fast immer bei der Bureaucratie der Einzelstaaten, die noch immer auf dem Standpunkt steht, daß sie um ihrer selbst willen da sei, und demgemäß Verkehrsfragen als Machfragen behandelt und entscheidet. Wollen wir Deutschland nicht zum Range von Holland und Spanien, zur Macht zweiten Ranges, hinabsinken sehen, so müssen wir uns klar machen, daß sich das Deutsche Reich neben England und Amerika, zu denen sich noch das aufstrebende Japan gesellt, nur durch Anspannung und Konzentrierung aller seiner Kräfte behaupten kann. Wie weit wir aber von dieser Erkenntnis noch entfernt sind, lehrt der Reichstag. Es ist eine recht auffällige Erscheinung, daß der Reichstag diesem gewaltigen Pulschlag im Völkerleben völlig fremd und gleichgiltig gegenübersteht. Weder betätigt er eine Initiative auf diesem Gebiete, noch leistet er der Initiative der Regierung eine verständnisvolle Unterstützung; während eigentlich die Volksvertretung der drängende und die Regierung der prüfend zurückhaltende Teil sein sollte. Die Inferiorität unsrer Volksvertretung in diesen Dingen beruht — abgesehen von dem übermäßigen Anteil der Sozialdemokratie — in dem Umstande, daß die einzelnen Fraktionen und ihre Mitglieder noch in den Eierchalen irgendwelcher längst ausgetragenen Konfliktperioden stecken, zum Teil auch so beschränkt sind, daß sie über den engen Horizont der Parteiinteressen nicht hinauszusehen vermögen. Nicht oft genug kann darauf hingewiesen werden, daß uns im Reichstag Leute, die etwas von der Welt gesehen haben, vollständig fehlen. Der eine oder der andre hat vielleicht eine Mittelmeerfahrt mitgemacht oder gar die Ausstellung in St. Louis besucht, das genügt aber nicht, einen Einblick in die deutschen Überseeinteressen zu gewinnen. Es wäre von hohem Werte, wenn alljährlich mindestens ein Duzend Volksvertreter auf Reichskosten nach Ostasien ginge und mit den dortigen Deutschen enge Fühlung nähme, ebenso wie die Frage zu erwägen wäre, ob nicht in Schanghai eine deutsche Handelskammer organisiert und jedem deutschen Generalkonsulat, so weit es ausführbar wäre, eine seinen gesamten Amtsbezirk umfassende Handelskammer zur Seite gestellt werden sollte. Gelänge eine solche Organisation, so könnte der weitem Frage nahegetreten werden, ob diese Handelskammerbezirke nicht auch als Wahlbezirke zum Reichstage konstituiert werden könnten. In Bremen und Hamburg sind genug tüchtige Männer, die früher in andern Weltteilen gelebt haben; auf diese könnte gegebenenfalls die Wahl gelenkt werden. Der Kaiser hat am 18. Januar 1896 gerade auch den Reichstag aufgefordert, ihm zu helfen „dieses größere Deutschland — die Deutschen im Auslande — fest an das heimische zu gliedern“; durch die Konstituierung solcher Wahlbezirke, die es den Deutschen im Auslande ermöglichten, intensiver an der Gesetzgebung und der Entwicklung der Heimat mitzuwirken, würde ein großer Schritt in dieser Richtung geschehen. Im heutigen Reichstage ist niemand, der früher in

einem andern Weltteil längere Zeit gelebt hätte, keiner unsrer alten Afrikaner, kein ehemaliger Secoffizier; ein recht deutlicher Beweis, wie sehr bei den Wahlen nicht die Interessen der Gesamtheit, sondern Parteiinteressen den Ausschlag geben. Sollte es nicht möglich sein, eine Anzahl solcher Persönlichkeiten, die geneigt wären, ein Mandat anzunehmen, zu ermitteln und mit den in Betracht kommenden Parteien in Fühlung zu bringen? Eigentlich sollte es die Aufgabe der auf nationalem Boden stehenden Parteien sein, solche Männer in ihre Parteivorstände zu berufen. Aber freilich, die notwendigste Partei: eine nationale Wirtschaftspartei, haben wir nicht!

s

Die Kapitulation von Port Arthur. Schneller als bei der Niederschrift der „Silvesterbetrachtung“ erwartet werden konnte, ist die Katastrophe über das heldenmütig verteidigte Port Arthur hereingebrochen: am 2. Januar hat die Festung, das stärkste Bollwerk Rußlands im äußersten Osten, kapituliert. Das aber ist wahrscheinlich die für den ganzen Krieg entscheidende Tatsache. Die Voraussetzung, von der die Absendung der baltischen Flotte nach Ostasien ausging, ist zusammengebrochen. Das russische Geschwader, das jetzt unter Admiral Roschdjestwenskij bei Diego Suarez an der Nordspitze von Madagastar vereinigt ist, kann Port Arthur nicht mehr entsetzen und hat damit den einzig möglichen Zufluchts- und Reparaturhafen verloren, der für seine Operationen in Betracht kam, denn Wladiwostok ist mindestens bis in den Februar hinein vom Eise blockiert und wäre für die russische Flotte nur dann erreichbar, wenn es ihr gelänge, die Japaner in den indischen oder den chinesischen Gewässern entscheidend, womöglich vernichtend zu schlagen und sich damit den Weg an Japan und Korea vorbei frei zu machen. Dazu ist aber die Aussicht sehr gering, Roschdjestwenskij verfügt alles in allem über sieben Linienschiffe, acht Kreuzer und sieben große Torpedoboote. Von den sieben Schlachtschiffen aber sind nur vier bis fünf ganz leistungsfähig und den fünf japanischen an Stärke gewachsen; den zwei ältern russischen Panzerkreuzern kann Japan sieben zum Teil ganz neue gegenüberstellen, den sechs nur schwach geschützten russischen Panzerdeckkreuzern fünfzehn. Dazu sind nach den bisherigen Erfahrungen die Japaner in Führung und Bemannung den Russen weit überlegen (vgl. General Vignitz in der Deutschen Revue, Januarheft S. 48). Auch in dem danach unwahrscheinlichen Falle eines russischen Seesiegs in den indischen Gewässern — japanische Kreuzer haben sich schon bei Singapur gezeigt — würden die beschädigten russischen Schiffe nur in einem neutralen Hafen Zuflucht finden, und wenn sie nicht nach vierundzwanzig Stunden wieder abdampfen könnten, dort entwaffnet werden müssen, also für die Flotte verloren sein; im Fall einer Niederlage wäre die Situation noch viel schlimmer. Bleibt den Japanern auch ferner das Kriegsglück zur See treu, behaupten sie die Seeherrschaft, so würden auch große russische Land Siege Japan nicht völlig überwältigen können. Aus der Mandchurei würden sie ja verdrängt werden können, aber eine Belagerung Port Arthurs, das die Japaner inzwischen sicherlich völlig wiederherstellen und womöglich noch verstärken werden, würde nicht zum Ziele führen, solange die Japaner die See und also auch den Landzugang nach Port Arthur beherrschen. Auch Korea zu erobern würde für die Russen schon deshalb sehr schwierig sein, weil sie bei ihrem Vormarsch jederzeit kräftigen und überraschenden Flankenstößen der Japaner von der See her ausgesetzt wären. Von einem Angriff auf Japan selbst wäre vollends gar keine Rede. Käme es umgekehrt, dann würden die Japaner alle errungenen Vorteile verlieren und sogar von der Heimat abgeschnitten werden können, also einer Katastrophe zutreiben. Deshalb wollen ja nun auch die Russen um jeden Preis den Japanern die Seeherrschaft entreißen. Deshalb rüsten sie jetzt in Libau ein drittes Geschwader, aber aus ältern Schiffen, und erst wenn die drei besten Linienschiffe ihrer Pontusflotte den Indischen Ozean erreichen könnten — wozu gar keine Aussicht ist —, könnten sie wenigstens eine zahlenmäßige Überlegenheit erlangen. Die Schiffe, die noch im

Bau sind, kommen dafür kaum in Betracht, denn auch die japanischen Werften werden inzwischen nicht müßig sein. Jedenfalls werden die Japaner alles tun, die Vereinigung der russischen Geschwader zu verhindern, und schon jetzt erscheint es ungewiß, ob Koschbjestwenski die Weiterfahrt überhaupt noch wagen kann. Muß er darauf verzichten, dann verzichten die Russen vorläufig auf die Seeherrschaft in Ostasien.

So hängt die Entscheidung des ganzen Krieges an der Seeherrschaft, und diese Entscheidung wird von weltgeschichtlicher Bedeutung sein. Siegt Rußland nicht durchschlagend, vollständig, behaupten sich die Japaner auch nur auf dem ostasiatischen Festlande, dann ist das russische Prestige in Asien erschüttert, und damit das Prestige der weißen Rasse überhaupt, was auch England in Ostindien alsbald spüren würde; dann steigt eine gewaltige asiatische Kriegsmacht empor, die für die gesamte gelbe Rasse das Haupt sein wird, die an der Herrschaft über den Großen Ozean ihren Anteil nehmen wird und auch den Ansprüchen der nordamerikanischen Union gefährlich werden kann. *

Zur Reichsarbeit im neuen Jahre. Seit Mitte der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts habe ich an der Spitze erst kleinerer, dann größerer patriotischer Vereinigungen gestanden, damals einer der jüngsten Schutzöllner und Agrarier, seit 1878 in den Reichstag gewählt, fünfundzwanzig Jahre lang von einem und demselben treugesinnnten Wahlkreis (Borna-Rochlitz). Bald war ich in den Kommissionen, die die verschiedenen Sozialistengesetze und deren Fortdauer, den Zolltarif und seine Novellen in den achtziger Jahren und die alljährlichen Budgets berieten, als Schriftführer oder auch später als Vertreter des Vorsitzenden bis Mitte der neunziger Jahre beteiligt. Als die wiederholten Versuche einer Reichsfinanzreform am Widerstand der Parteien scheiterten, schied ich aus der Budgetkommission aus — war doch meines Erachtens die erste Lex Lieber schon ein Eingriff in die verfassungsmäßigen Rechte der Einzelstaaten —, an den sozialpolitischen Gesetzesvorlagen habe ich jedoch freudig mitgearbeitet bis zur Wahl zum ersten Vizepräsidenten i. J. 1898, wodurch man dann von der Kommissionsarbeit leider scheiden muß. Im Jahre 1901 trat ich vom politischen Leben zurück, weil die Mehrheitsparteien im Gegensatz zu ihrer frühern Stellung ablehnten, die wirtschaftlichen Fragen außerhalb der engen Fraktionsgrenzen zu fördern, und auch die extremen Agrarier den guten Willen der verbündeten Regierungen verkannten, die Sessionen zu zwecklosen Monologen der Parteiführer herabsanken, vor allem aber meine Gesundheit durch Schicksalsschläge in meiner Familie schwer erschütterte war. Die Durchschnittserfahrung eines alten politischen Unteroffiziers nach sieben Wahlkampagnen in fast dreißig Kriegs- und Friedensjahren kann ich wohl für mich geltend machen.

Von diesem Standpunkt eines Parlamentsinvaliden — ohne „Pension,“ wie leider mancher im Vaterland, der sie hundertmal eher verdient hätte als wir Abgeordneten a. D. — habe ich nach vielen Jahren der Enttäuschung über die Art, wie die grundlegenden Fragen der Politik publizistisch behandelt werden, wiederholt in den „Grenzboten“ im Maßgeblichen und Unmaßgeblichen (Heft 50 ff.) eine Auffassung gefunden, der ich aufrichtig, um das so abgenutzte „voll und ganz“ zu vermeiden, zustimmen kann. Die zwingende Notwendigkeit einer organischen Reichsfinanzreform hatte ich wiederholt in Staatsreden hervorgehoben, fand damals aber auch beim hohen Bundesrat nur platonische Gegenliebe; für die „wiedergewählt-seinwollenden“ Herren Kollegen waren ja indirekte Steuern allezeit Pentagramme, und entsprechende Vorschläge wurden, weil schwer angreifbar, totgeschwiegen — die Korrekturen der stenographischen Berichte sind ja unter die diskretionäre Macht des Vizepräsidenten gestellt! — So begrüße ich doppelt freudig den Mut der Grenzboten, die Wunden unsrer Zeit offen zu zeigen, und jeder, der auch nur einen politischen Samariterkursus durchgemacht hat, sollte solche Wahrheiten überall in Deutschland verbreiten.

Mit billiger oder heißender Kritik — beides finden wir in der Tagespresse, von den Kraftleistungen sozialdemokratischer Journalistik ganz abgesehen, denn

deren Ton verdient in angesehenen Zeitschriften gar nicht beachtet, geschweige denn widerlegt zu werden — ist den Hauptschäden unsrer Zeit nicht abzuwehren. Ein Sammeln gilt es vielmehr für all die Kreise, die auf dem Boden unsrer Staats- und Gesellschaftsordnung stehen, um unserm Volk zu erhalten, was jedem Deutschen erhaltungswert erscheinen muß, mag er sich im übrigen konservativ oder liberal oder ultramontan nennen. Zufriedenheit schaffen in den Arbeitervierteln der Großstädte wie in der Werkstatt des Gewerbetreibenden und im Hofe des Bauern, das muß die Losung sein, kann aber nur bei geordneten Reichs- und Staatsfinanzen erreicht werden, die den nachgerade abhanden gekommenen Sparfönn früherer Generationen achten, als Grundsatz des gesunden Bürgertums gegenüber dem krankhaften *après nous le déluge* einstiger Aristokraten und moderner Nationalsozialer.

Mehr Mühe für gute Bücher, weniger Zeitvergeudung für Tagesneuigkeiten (liest man doch jeden Unfall, jedes frivole Abenteuer, jeden Mord nicht ein, nein zwei und dreimal, je nach dem doppelten Erscheinen der großen Zeitungen) und Witzblätter (die guten „Fliegenden“ ausgenommen); mehr Aufsätze oder Vorträge, die am Familienfönn bilden und belehren, weniger Gerichtsverhandlungsberichte, die Schamröte bei Alt und Jung hervorrufen „müßten,“ mehr ernste Reiseeindrücke aus den fremden Ländern, deren politische und wirtschaftliche Zustände uns erst klar machen, wie viel besser Deutschland regiert wird als westliche und östliche Nachbarn, weniger Vergnügungsheztouren im Sommer in überfüllte Bade- und Luftkurorte, im Winter in die „Zerstreuungen“ der Reichshauptstadt. Pflege der jedem sich anbietenden Naturfreunden, denen die noch nicht sozial infizierten ärmern Klassen durch ihre Schrebergärten schon den rechten Weg anzeigen (ein kleines aber gewiß beachtenswertes Mittel, dem Vandalismus der Arbeiterjugend gegen Lebendes und Totes entgegenzuwirken). Nach geistiger und körperlicher Arbeit Ausschuchen des eignen Hauses statt des Tabaksqualms der „Vierpaläste,“ der reinen Luft, die ohne Bergeshöhen oder Meeresstrand auch das deutsche Land bietet, zur Herstellung überreizter Nerven und Sinne. Ein Jahr ohne alle Wahlen, weder Gemeinde-, Kirchenvorstands-, Stadtverordneten-, Landtags-, Reichstagswahllisten, wenn dem nicht leider die bestehenden Geseze schon entgegenstünden! Das wäre ein nationale Gefönnung förderndes Neujahrsgeschenk, würdig der Grenzboten und ihrer wahrhaft volksfreundlichen aber nicht nach Asterspopularität haschenden Tendenz. Dazu ein Beispiel des größten Haushalts im Reich, des Reichsschatzkanzlers und der Finanzverwaltungen der Bundesstaaten, nach dem Vorbild jener guten alten kaufmännischen Buchführungen, wie sie bis zum Williardenzeitalter in den großen Handelsstädten des Nordens und des Südens als selbstverständlich galten, nämlich: keine Ausgabe ohne Deckung; jetzt freilich suchen Kommissions- und Kommerzienräte, deren Voreltern sicher nicht solid kaufmännisch geschult waren, die vor Jahrhunderten in Holland und in Frankreich als Zwiebel- und Lotterieschwindel auftauchenden Maximen der modernen transatlantischen Finanzgrößen nachzueifern, ohne deren Existenzbedingungen bei uns zu importieren, nach dem bekannten Camphausenschen Votum, und der — Sozialist hat seine Freude daran! Reichsfinanzreform als *conditio sine qua non*, ein autonomer Zolltarif, langfristige Handelsverträge ohne die manchesterliche Meistbegünstigungsklausel, ein durch eine starke Flotte geschützter Welthandel, altpreussische Einfachheit im Wehr- und Nährstand bei der bekannten gleichwertigen Leistungsfähigkeit aller deutschen Stämme in der Stunde der Gefahr, Pensionsgeseze für jeden, der als Volkserzieher Zucht und Ordnung in den Schulen wie in den Kasernen auf Kosten seiner Gesundheit geopfert hat, und Familienfönn in der Hütte wie auf dem Throne, das wäre ein weiterer Neujahrswunsch.

Braute man die Silvesterbowle aus den besten Ingredienzien aller Parteien, denn wie der Keim der Sünde, so liegt auch ein Saatkorn des Guten in jeder Menschenseele, so hätte man mit dem Grundstoff treu monarchischer Gefönnung der Konservativen, der festen kirchlichen Überzeugung des Zentrumsmannes, der Anpassungsfähigkeit des Liberalismus an neue Aufgaben und Formen, der nüchternen aber richtig subtrahierenden Art Eugen Richters, der Opferfreudigkeit der sozia-

listischen Klassen und Massen für freilich gefährliche Utopien, ein Rezept aus dem Hexenkessel des Parteigetriebes, dem ein deutsches Wesen entspringen könnte, das seinen Kaiser und dessen große Ziele versteht, der so segensreich wirkenden einzelstaatlichen Gliederung Ellenbogenfreiheit zur Erfüllung hoher ethischer Aufgaben schafft durch gesicherte Steuerquellen aus dem Reich; der sozialpolitischen Entwicklung das richtige Tempo, keinen waghalsigen Jagdgalopp über zahllose bescheidne Existenzen hinweg angäbe; den leeren Kassen der Ordnungsparteien die reichen Scherlein der Irreführten, den Kranken und Hilfslosen die Trostesgaben aller christlichen Konfessionen, ja auch dem Hebräer Schutz vor roher Gewalt, sobald er „ehrlieh handelt,“ und den Kolonien den Überschuß an Volkskraft beschaffe, der nicht Platz findet bei der großstädtischen Übervölkerung Deutschlands und nicht zurück will zu der fleißigen Bearbeitung auch magerer heimatischer Schollen. Dieses Glück des Friedens, der vom Glanz von Bethlehem ausstrahlt in jedes Haus, wo ein Kindlein geboren ist, das sich dereinst wieder vor Gottes Thron den Engeln hören zum ewigen Hosianna anschließen kann, wenn es den gefunden hat, der gesagt hat: Ich bin der Weg, die Wahrheit und das Leben, findet hienieden als Jüngling und als Mann nur, wer den in den Germanen noch vorhandenen Volkskräften der Selbstzucht, Sittenreinheit und Achtung vor der Frau und der Familie den Platz an der Sonne erobert, der jeder großen Nation gebührt. Der verantwortliche Leiter der deutschen Politik hat erst kürzlich wieder gezeigt gegenüber der Sozialdemokratie: Hic Rhodus, hic salta.

A. von Frege-Weltzien

Herausgegeben von Johannes Grunow in Leipzig

Berlag von Fr. Wiltb. Grunow in Leipzig — Druck von Karl Marquart in Leipzig

Mund zu! in der kalten Luft und durch die Nase atmen! Die Nase ist gewissermaßen der Wächter unsrer Gesundheit, sie filtriert die Atemungsluft, siebt Staub-Partikel usw. ab und dient gleichzeitig als Vorwärmer, ein Punkt, der gerade zur jetzigen Jahreszeit besonders von Bedeutung ist. Übrigens sollten schon ästhetische Rücksichten jeden veranlassen, nicht den Mund, sondern die Nase zum Atmen zu benutzen; es ist wirklich kein schöner Anblick, wenn man mit offenem Munde durch die Straßen zieht. Es gibt nun Leute, die behaupten, sie könnten nicht durch die Nase atmen, sie könnten dann keine Luft bekommen. Das ist nur Gewohnheitsache. Ist es anfangs vielleicht auch unbequem, man zwingt sich einfach dazu. Allerdings hat es seine Schwierigkeit bei Katarrh und Schnupfen, wenn die Schleimhaut der Nase angegriffen ist und die Nasenwege durch Schleim usw. verstopft sind. Da gibt es nun ein prächtiges Mittel, sich wieder Luft zu machen; es ist geradezu überraschend, wie Formantwatte, die in jeder Apotheke zu haben ist, diese Nasen-Atmung sogar in scheinbar verzweifelten Fällen wieder möglich macht. Man mache einmal einen Versuch. Die Anwendung ist sehr einfach: Man formt sich kleine Kügelchen aus der Watte und bringt sie abwechselnd in eines der beiden Nasenlöcher. Bei frühzeitiger Anwendung wird der Schnupfen sofort verschwinden, ein schon länger dauernder Schnupfen wird wesentlich abgekürzt. Man wird von der Wirkung geradezu überrascht sein. Bei Verwendung der Formantwatte hat man außerdem noch den Vorzug, daß die Einatemungsluft wahrhaft erfrischend und angenehm empfunden wird und die ganzen Atemungswege, die ja bei Schnupfen usw. stets in Mitleidenschaft gezogen sind, günstig beeinflusst. Vor allem aber ermöglicht sie es jedem, auch wenn er nicht daran gewöhnt ist, auf der Straße mit geschlossenem Munde zu atmen und die Nase zu dem Zweck zu benutzen, zum dem sie hauptsächlich geschaffen ist.