



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Zur Reform des Postpaketportos

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

Gegen das allgemeine Stimmrecht mit gleichzeitiger Gewährung von Diäten wird geltend gemacht, es könne dann vorkommen, was 1848 wirklich geschehen sei, daß sich Abgeordnete aus ländlichen Bezirken in den Zwischenstunden, für die Zeit, wo sie durch ihre parlamentarische Thätigkeit nicht in Anspruch genommen waren, als Hausburschen vermieteten.

Ein italienischer General fragt Bernhardi, ob die preußische Sprache einige Ähnlichkeit mit dem Deutschen habe. Bernhardi erwidert ernsthaft: Il n'y a qu'une différence de dialecte.



Zur Reform des Postpaketportos



aß der Postpalettarif reformbedürftig sei — nach unsrer Ansicht sogar reformbedürftiger als alle andern Posttarife —, darin ist man in weiten Kreisen ziemlich einig, wenn auch die Ansichten über die Richtung einer künftigen Reform einander zum Teil völlig entgegengesetzt sind. Bei dem großen Interesse, das diese Frage für die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung unleugbar hat, dürfte eine Prüfung und Beleuchtung der Mängel und Vorzüge des deutschen Paketportos wohl zeitgemäß sein, zumal jetzt, wo die Leitung des Reichspostamts in neue Hände übergegangen ist, denen man nachrühmt, daß sie zur Organisation und zu praktischen Reformen besonders geeignet seien.

Das jetzige Paketporto wurde durch die Posttaxnovelle vom 17. Mai 1873 geschaffen und trat mit dem 1. Januar 1874 in Kraft. Der § 1 des Gesetzes lautet:

Das Porto für Pakete beträgt:

- I. bis zum Gewicht von 5 Kilogrammen
 - a) auf Entfernungen bis 10 Meilen*) einschließlich $2\frac{1}{2}$ Sgr.,
 - b) auf alle weiteren Entfernungen 5 Sgr.,
- II. beim Gewichte über 5 Kilogramme
 - a) für die ersten 5 Kilogramme die Sätze wie vorstehend unter I,
 - b) für jedes weitere Kilogramm oder den überschießenden Teil eines Kilogramms

		bis 10 Meilen*) $\frac{1}{2}$ Sgr.	
über 10	" 20	" 1	"
" 20	" 50	" 2	"
" 50	" 100	" 3	"
" 100	" 150	" 4	"
" 150	"	" 5	"

*) Es sind geographische Meilen gemeint von 7420 Meter Länge (nicht Norddeutsche Meilen von 7500 Metern), wie schon § 2 des Posttaxgesetzes vom 28. Oktober 1871 bestimmt hatte.

Dieser mustergiltig unklare Wortlaut des Gesetzes wird in Bezug auf die Preise im einzelnen in den Portotabellen der Post folgendermaßen ausgelegt:

Gewicht	Zone					
	1	2	3	4	5	6
	bis 10 Meilen (= 74,2 km)	über 10—20 Meilen (= 74,2—148,4 km)	über 20—50 Meilen (= 148,4—371 km)	über 50—100 Meilen (= 371—742 km)	über 100—150 Meilen (= 742—1113 km)	über 150 Meilen (= über 1113 km)
	Pfennige	Pfennige	Pfennige	Pfennige	Pfennige	Pfennige
bis 5 Kilogramm einschließlich	25	50	50	50	50	50
für jedes weitere Kilogramm kommen hinzu:	5	10	20	30	40	50
demnach:						
über 5—6 kg	30	60	70	80	90	100
„ 6—7 „	35	70	90	110	130	150
„ 7—8 „	40	80	110	140	170	200
„ 8—9 „	45	90	130	170	210	250
„ 9—10 „	50	100	150	200	250	300
„ 10—11 „	55	110	170	230	290	350
„ 11—12 „	60	120	190	260	330	400
„ 12—13 „	65	130	210	290	370	450
„ 13—14 „	70	140	230	320	410	500
„ 14—15 „	75	150	250	350	450	550
„ 19—20 „	100	200	350	500	650	800
„ 24—25 „	125	250	450	650	850	1050
„ 29—30 „	150	300	550	800	1050	1300
„ 34—35 „	175	350	650	950	1250	1550
„ 39—40 „	200	400	750	1100	1450	1800
„ 44—45 „	225	450	850	1250	1650	2050
„ 49—50 „	250	500	950	1400	1850	2300

Wir nannten den Wortlaut des Gesetzes oben unklar, weil im Absatz II der Passus unter b ganz allein schon genügt hätte, um die eben mitgeteilte Tariftabelle herzustellen, die ja gemeint ist. Den Passus IIa, so wie er ist, kann ein unbefangener Leser des Paragraphen eigentlich nur dahin interpretieren, daß darin „die ersten 5 Kilogramme“ „beim Gewichte über 5 Kilogramm,“ also das 6. bis 10. Kilogramm, gemeint seien, und diese bloß das doppelte Porto von Ia und b in den 2 Zonen dieser ersten Gewichtsstufe bezahlen müssen, während der 6-Zonentarif erst beim 11. Kilogramm anfinge. Doch das nur beiläufig! Wer nur von Zeit zu Zeit einmal ein Paket abschickt,

wird sich gewiß nicht mit den Mysterien des Pakettarifs so bekannt gemacht haben, wie etwa ein Buchhändler, Kaufmann oder Industrieller, der alle Tage eine größere Anzahl von Paketen auf die Post giebt. Mit dem 5-Kilotarif von 25 und 50 Pfennigen ist man im allgemeinen wohl überall vollkommen zufrieden und wünscht kaum eine wesentliche Änderung daran. Er ist wirklich sehr billig. Wir vermeiden aber das Wort: „beispiellos“ billig, denn das wäre nicht ganz richtig, sofern der Portobetrag allein in Betracht kommt. Doch dürfte dieses Prädikat dann allerdings zutreffen, wenn man die großen Entfernungen in Betracht zieht, für die jener Einheitstarif von 50 Pfennigen gilt. Die beiden fernsten Punkte Deutschlands haben in direkter Linie, die ja für abgestufte Portoberechnungen sonst maßgebend ist, einen Abstand von etwa 1365 Kilometern, und wenn man Österreich-Ungarn noch hinzunimmt, so kommen etwa 1580 Kilometer als Längenmaximum heraus, sofern der Maßstab einer uns vorliegenden amtlichen Karte genau genug ist. Die längste uns bekannte Eisenbahnstrecke durch Deutschland aber mißt etwa 1730 Kilometer, und die längste diametrale Bahnroute durch Österreich-Ungarn und Deutschland zusammen beläuft sich auf etwa 2340 Kilometer. In diesem großen Gebiete des deutsch-österreichischen Postvereins gilt nun eine einheitliche Tare von 50 Pfennigen für 5 Kilo oder 10 Pfund. Es stellt sich also das Porto in Deutschland für je einen Kilometer Eisenbahn im theoretischen Minimum auf je 0,028 Pfennige für 5 Kilogramm. Da aber — nach der Statistik von 1895 — 98,3 Prozent aller Pakete in die 1. bis 4. Zone (100 Meilen = 742 Kilometer) fallen, so würden 0,067 Pfennige ein zutreffenderes Minimum darstellen.

Im deutsch-österreichischen Postverein beträgt dieses theoretische Minimum gar bloß 0,022 Pfennige pro Kilometer. 5 Kilogramm — relativ berechnet — kosten aber für jeden Kilometer nach dem preußischen Gepäc- und Express-tarif 0,25 Pfennige, als deutsches Frachtstück dagegen 0,055 Pfennige und als Eilgut 0,11 Pfennige. Man kann also mit dem 5-Kilotarif wirklich ganz zufrieden sein.

Bei Paketen über 5 Kilogramm Gewicht (bis zu dem Maximum von 50 Kilogramm) ist, wie Kenner des Tarifs wissen, in der ersten und zweiten Zone das Porto nur genau entsprechend dem 25- und 50-Pfennigporto erhöht, ohne jeden relativen Aufschlag. Also bei Sendungen höchstens bis zu 148,4 Kilometern Entfernung hat es gar keinen Zweck, statt eines großen Pakets mehrere 5-Kilostücke aufzugeben. Sie wären in diesem Falle gar nicht billiger, sondern wohl noch teurer, da sie, vom Bestellgeld ganz abgesehen, immer für 5 Kilogramm voll bezahlt werden müßten, während bei größeren Paketen nur die angefangnen einzelnen Kilogramme berechnet werden. 25 Kilo in der ersten Zone kosten also 5×25 Pfennige = 1 Mark 25 Pfennige und in der zweiten Zone 5×50 Pfennige = 2 Mark 50 Pfennige.

Nach dem preussischen Reisegepäcktarif relativ berechnet (ohne die Abrundung auf volle 10 Kilogramm), würden 25 Kilogramm auf 149 Kilometer 1 Mark 86,25 Pfennige, als Frachtgut (ohne Minimum und Abfertigungsgebühr) 40,97 Pfennige und als Eilgut 81,95 Pfennige kosten. Die drei letztgenannten Tarifgattungen wachsen aber entsprechend mit jedem weiteren Kilometer. Der Postpakettarif dagegen, der aus sechs Entfernungszonen besteht, wird zum Teil relativ billiger. Die Entfernungsgrenzen (Endpunkte) dieser Zonen verhalten sich zu einander wie 1 : 2 : 5 : 10 : 15 : 18,4 (bez. 21,3 im deutsch-österreichischen Postverein), und die Länge der einzelnen Zonen wie 1 : 1 : 3 : 5 : 5 : 3,4 (bez. 6,3). Die Geldsätze für diese sechs Zonen betragen für jedes weitere Kilogramm (nach 5 Kilogramm) in der Reihenfolge der Zonen: 5—10—20—30—40—50 Pfennige, das ist also ein Wertverhältnis wie 1 : 2 : 4 : 6 : 8 : 10. Wie man sieht, schreitet die Progression also nicht regelmäßig fort, immer um dieselbe Einheit wachsend, wie 1 : 2 : 3 : 4, sondern springt bei der 2. Zone plötzlich von 2 gleich auf das 4fache der anfänglichen Einheit. Dadurch wird die 3. Zone, die zwar größer ist, aber in der Praxis doch keineswegs immer voll durchfahren, sondern oft nur gerade in ihren Anfangspunkten betreten wird, häufig unverhältnismäßig verteuert. Gute Zonen- oder Staffeltarife lassen denselben einheitlichen Satz auch für immer größer werdende Entfernungszonen bestehen, sodaß also 5—10—15—20—30—40 Pfennige hier eine mit den kaufmännischen Prinzipien des Rabatts beim Massenverkehr mehr harmonisierende Progression gewesen wären. Übrigens hätte auch die 2. Zone bereits größer als die erste sein sollen. Wenn man die Erhöhung des anfänglichen Zonensatzes (von der 3. Zone ab das doppelte) in Betracht zieht, so kann man das oben gekennzeichnete Längenverhältnis der Zonen im Hinblick auf den bezahlten Preis eigentlich nur so vermerken wie $1 : 1 : 1\frac{1}{2} : 2\frac{1}{2} : 2\frac{1}{2} : 1\frac{7}{10}$. Das ist aber eigentlich doch ein recht fehlerhafter Tarif! Ganz abgesehen von den 272 verschiedenen Portosätzen, fordert er infolge jenes Progressionsfehlers beim Übergang in die 3. Zone geradezu zur Umgehung — „Mißbrauch“ wäre schon ein ungerechtes Wort — heraus. Wir geben ein Beispiel. Berlin und Halle liegen in der Luftlinie mehr als 20 Meilen von einander und fallen im Paketverkehr gegenseitig in die 3. Zone. Berlin und Leipzig fallen für einander noch in die zweite Zone. Leipzig und Halle (33 Kilometer Eisenbahnentfernung) liegen für einander noch in der ersten Zone. Wenn nun jemand von Berlin nach Halle (3. Zone) ein Paket von 25 Kilogramm versenden will, so kostet das nach dem Tarif 4 Mark 50 Pfennige. Er kann es aber auch billiger machen. Er schickt dieses Paket zuerst nach Leipzig (2. Zone), postlagernd. Portogebühr 2 Mark 50 Pfennige. In Leipzig wird ihm das Paket, vielleicht von einem guten Geschäftsfreunde, auf der Post nach Halle umadressiert und weiterbefördert gegen die Gebühr für die 1. Zone, nämlich 1 Mark 25 Pfennige. Das macht zusammen also 3 Mark 75 Pfennige

statt 4 Mark 50 Pfennige. Portoersparnis 75 Pfennige. Und wer von Halle Sendungen nach Berlin aufgiebt, kann sie zuerst ebenfalls nach Leipzig schicken, mit dem gleichen Erfolge. Bei 50 Kilogrammen beträgt die Portoersparnis bereits 2 Mark. Bei 15 Kilogramm allerdings nur 25 Pfennige. Natürlich ist es ein Kuriosum, wenn die Post alle die Umständlichkeiten der Buchung, Numerierung, Sortierung usw. nun doppelt macht, während das Publikum dabei noch Geld spart. Ein nur gelegentlicher Paketsender wird dieses Manöver schwerlich begehren. Wenn aber Buchhändler und Kaufleute, die aus irgend welchen Gründen mehr als 5 Kilogramm schwere Pakete aufgeben müssen, vielleicht bei mehreren Sendungen täglich diese Prozedur vornehmen, so werden sie ein artiges Sümmchen dadurch sparen. Sie brauchen bloß irgend einem Geschäftsfreund eine Karte über das Eintreffen der Pakete zu schreiben und um Umadressierung zu bitten (das kann gegenseitig verabredet werden). Noch einfacher aber ist es, mit der Sendung gleich eine Postkarte an das Zwischenpostamt selbst (Leipzig also hier) zu richten mit der Bitte um Weiterendung nach Berlin oder Halle. Der Empfänger zahlt dann bloß das neue Porto ohne jeden Zuschlag nach. Wenn man die Paketpostkurse kennt, wird man es leicht so einrichten können, daß erhebliche Verspätungen vermieden werden. Übrigens braucht man im Paketverkehr zwischen Berlin und Halle gar nicht erst den Umweg über Leipzig zu machen, sondern kann Zülpich oder Bitterfeld als Zwischenstation benutzen.

Auch bei den übrigen 3 Zonen ist diese Art der Portoersparnis möglich. Zum Beispiel: 15 Kilogramm von Berlin nach Kassel (4. Zone) mit der Zwischenstation Eichenberg oder Göttingen (3. Zone): Portoersparnis 25 Pfennige. Bei 50 Kilogramm 2 Mark. Es ist anzunehmen, daß manche findige Köpfe dieses Umschaltungsverfahren längst kennen, und es ließe sich ein ganzes Büchlein mit Zonentafeln herstellen, um zu zeigen, bei welchen Orten es besonders vorteilhaft und bequem anzuwenden ist. Da man das Nachsenden nicht wohl verbieten oder mit Geldstrafe belegen kann, so dürfte dieser wundte Punkt des Pakettarifs vielleicht mit Anlaß zu einer Reform geben.

Auf die Dauer unhaltbar ist aber auch an sich schon das arge Mißverhältnis in der Preisbemessung der ersten 5 Kilogramm mit der der übrigen, schwerern Gewichtsstufen, von der 3. Zone an. 5 Kilo kosten über 10 Meilen beliebig weit, also auch in der 6. Zone (über 1113 Kilometer), 50 Pfennige; 10 Kilo, in 2 Paketen zu 5 Kilo aufgegeben, kosten 1 Mark, also genau entsprechend das doppelte. Aber als 1 Paket aufgegeben, kosten 10 Kilo im gleichen Falle das Sechsfache eines 5-Kilopaketes oder das Dreifache des Portos zweier 5-Kilostücke. Das ist ein Aufschlag von 200 Prozent!

Bein 5-Kilopakete kosten auf beliebige Entfernung 5 Mark. 50 Kilo in einem Stück kosten dagegen in der 6. Zone 23 Mark, also das $4\frac{3}{5}$ fache, d. i. ein Aufschlag von 360 Prozent! Die Post setzt hier also die ungeheuer

hohe Prämie von 18 Mark aus, damit das Publikum nur ja veranlaßt werde, ihr die Arbeit, die sie dabei hat, zu verzehnfachen. Denn nicht die Eisenbahnfahrt, sondern die übrige „Bearbeitung“ des Pakets macht ihr die meiste Mühe. Wenn das Publikum genötigt wird, um 18 Mark zu sparen, statt eines Pakets von 50 Kilo immer 10 Pakete zu 5 Kilo aufzugeben, so muß die Post, dem entsprechend, nicht einmal sondern zehnmal die Arbeit des Abwägens, des Numerirens mittels aufzuklebender Nummerzettel auf Paket und Adreßformular, des Beschreibens der Paketadresse (Gewicht der Sendung und Postleitvermerk) und des Frankirens durch Marken, des Buchens, des Sortirens, des Expeditrens und Umladens, sowie des Abreißens des Abschnitts für schriftliche Mitteilungen bei der Bestellung machen, die durch mehrere getrennte Stücke oft erschwert wird und mindestens die zehnfache Notirung über das einzuziehende Bestellseld auf der Paketadresse veranlaßt.

Gerade diese vielen kleinen Berrichtungen machen an verkehrsreichen Orten leicht eine erhebliche Vergrößerung des Personals und der Schalterstellen notwendig, und zwar in weit höherm Grade, als die bloße Eisenbahnbeförderung. Wenn das Paket im Eisenbahnwagen fährt, so ist ein gut Teil der Arbeit der Post schon gethan, wenn auch das Umladen und Austragen noch mitunter zu schaffen macht. Aber 500 kleinere Pakete — oft eine sehr verschiedenartige, unübersichtliche Masse — umzuzählen und umzuladen, das dürfte doch mehr Zeit und Arbeit kosten, als etwa 10 Pakete zu 50 Kilo oder 20 zu 25 Kilo zu zählen und zu sichten, wenn diese auch augenblicklich einen größern Kraftaufwand bei der Umladung verursachen. Außerdem ist ja bis zu 148 Kilometern, innerhalb deren dieses Umladen und Umzählen oft ebenso häufig wie auf längern Haupttrouten vorkommen kann, der Portosatz nur der doppelte des 5-Kilotarifs, und die Austragung und Bestellung muß hier ohnehin ohne besondern Portoaufschlag ausgeführt werden. Wenn das hier möglich ist, warum denn nicht auch auf größere Entfernungen? Denn die Bahnfahrt ist das wenigste, und durch diese werden bei vermehrter Versendung größerer Pakete keine unverhältnismäßigen Mehrausgaben verursacht werden, wenn mit Umsicht reformirt wird.

Die in den Bahnpostwagen beförderten Pakete über 5 und bis zu 10 Kilo verpflichten die Post nicht zu besondrer Vergütung an die Eisenbahn. Erst für die Sendungen von mehr als 10 Kilogramm Gewicht wird, nach vorhergehender statistischer Ermittlung ihres Gesamtgewichts, der Eisenbahn eine Frachtschädigung bezahlt, da sie nach dem Eisenbahnpostgesetz die Eisenbahnpostwagen nur dann frei befördert, wenn sie Poststücke höchstens von 10 Kilogramm Gewicht enthalten. Diese Frachtschädigung beträgt aber 20 Pfennige für das Achskilometer, wobei je 1000 Kilogrammkilometer auf 1 Achskilometer gerechnet werden. Das macht also 20 Mark auf 100 und 200 Mark auf 1000 Kilometer, bei einer mitgeführten Last von 1000 Kilogramm. Wenn

auch die Post dieses Gewicht in Form von zwanzig 50-Kilopaketen jetzt mit 370 Mark berechnen und noch mit Gewinn befördern würde, so wäre ihr diese Beförderungsweise doch zu teuer, wenn die Pakete über 10 Kilo allgemein erheblich verbilligt würden.

Aber die Reichspost benutzt ja (1895) neben ihren 1610 eignen Eisenbahnpostwagen noch 1011 gemietete, für ihre Zwecke besonders hergerichtete Eisenbahnwagenabteilungen. Diese kosten ihr bei Güter- oder Gepäckwagen nur 1 Pfennig pro Kilometer, außerdem 1 Mark Miete pro Tag; bei Personenwagen jedoch 2 Pfennige pro Kilometer und 2 Mark Tagesmiete. Hier können 1000 Kilometer — allerdings wohl bei geringerem Ladegewicht — für 11 Mark oder für 22 Mark geleistet werden. Während also die billigere Beförderung von Paketen bis zu 10 Kilogramm der Post ohnehin keine Mehrausgaben an die Eisenbahn auferlegen würde, könnte wohl auch der Tarif für noch schwerere Pakete ohne Opfer ermäßigt werden, wenn man sie nur etwas langsamer, vielleicht innerhalb bestimmter Maximalfristen, in solchen Güter- oder Gepäckwagenabteilungen mit gemischten Zügen oder geeigneten Bummelzügen befördern wollte und auch die Bestellopflicht bei schweren Packen auf Orte einschränkte, wo sie ohne große Schwierigkeiten und Mehrausgaben ausführbar ist. Dies ist ja in vielen andern Ländern der Fall. Wenn die Post für 1000 Kilometer eine gemietete Abteilung nur mit 11 oder 22 Mark bezahlt, so würden 20 darin beförderte Pakete von je 25 Kilogramm nur je 55 oder 110 Pfennige zu zahlen brauchen, um wenigstens die Eisenbahnkosten zu decken. Nach dem jetzigen Pakettarif zahlt ein 25 Kilogramm schweres Postpaket aber 8 Mark 50 Pfennige auf 1000 Kilometer Entfernung. Da könnte also noch viel herabgelassen werden, und es wird doch immer noch ein hübscher Reingewinn behalten, auch wenn man die übrigen Betriebsunkosten in Betracht zieht, die sich doch auf viele Einzelstücke sehr verteilen, zumal bei gesteigertem Verkehr. Die Befürchtung, daß eine Verbilligung der schwerern Pakete notwendig eine Vermehrung der relativen Mehrausgaben und eine dauernde Verminderung der Einnahmen zur Folge haben würde, scheint also nicht begründet zu sein, wenn diese Reform nur mit Umsicht durchgeführt wird.

Wenn aber eine Tarifverbilligung ohne Einnahmeausfälle möglich ist und der Verkehr dadurch vergrößert und verbessert wird, so liegt sicherlich kein Grund zum Widerspruch dagegen vor. Da übrigens nur 1,7 Prozent aller Pakete in die 5. und 6. Zone fallen, also über 50 Meilen (742 Kilometer) hinausgehen, und die Einnahme für diese Sendungen, sofern sie 5 Kilogramme übersteigen, finanziell ganz ohne Belang ist (etwa 700000 Mark, nach unsrer Berechnung, während die Gesamteinnahme des Paketverkehrs über 50 Millionen Mark beträgt), so könnte man die beiden letzten Zonen ganz unbedenklich einfach wegfallen lassen. Sie sind nur eine unnütze weitere Komplizierung des Tarifs. Falls aber einmal gründlicher reformiert wird,

so könnte endlich auch das Kilometersystem mit runden Zahlen in die Zonenberechnung eingeführt werden. Die geographische Meile wurde schon bei der letzten Reform eigentlich nur aus Bequemlichkeit beibehalten, weil man die Mühe einer Umrechnung der Tagquadrate scheute. Aber einmal muß diese Arbeit doch gemacht werden. Und die jetzige Übung, größere Sendungen in lauter 5-Kilopakete zu zerlegen, die der Post entsprechend mehr Arbeit machen, darf auf die Dauer keinesfalls fortbestehen. Der gegenwärtige Tarif für schwerere Pakete wird so ja einfach umgangen, und das Gegenteil seines Zwecks wird erzielt. Das ist aber ganz sinnlos.

Man hat bisweilen die Versendung vieler einzelner 5-Kilopakete von einem Absender an einen Empfänger als „Mißbrauch“ bezeichnet. Das ist aber sicherlich ein ungerechter Tadel, den man bei loyaler und unparteiischer Denkungsweise wohl nicht aussprechen würde. Wer gesetzlich bestehende Einrichtungen in gesetzlicher Weise benutzt und sich bei Beförderung seiner Produkte oder Waren der schnellsten, billigsten und bequemsten Beförderungsweise bedient, statt einer unbequemern, teuern und langsamern Versendungsart, dem kann man doch unmöglich „Mißbrauch“ vorwerfen. Es kann also nur gemeint sein, daß die jetzige Pakettaxe unvollkommen ist, und daß durch die Konkurrenz der Großen viele Kleine geschädigt werden. Aber so geht es ja mit allen Dingen. Der Große hat in jedem Falle den Vorteil, wenn er die Sachlage ausnützt. Daß er das unterlasse, dürfen wir in dieser realen Welt nicht verlangen. Hier gilt noch immer das pessimistische Wort, das vor bald 1900 Jahren gesprochen wurde: „Wer da hat, dem wird gegeben; wer da nicht hat, dem wird auch noch genommen, das er hat.“ Ja, wenn sich dieses harte Gesetz kapitalistischer Weltentwicklung durchgreifend ändern ließe! Aber darum mühen sich ja die besten Köpfe schon seit Jahrtausenden vergeblich!

(Schluß folgt)



Friedrich Ratzels Völkerkunde und Politische Geographie



ie materialistische Geschichtskonstruktion ist nur eine geschmacklose Verstümmelung der von Herder, Karl Ritter und Alexander von Humboldt dargelegten Wahrheit, daß es die Erde selbst ist, die alle Eigentümlichkeiten und alle Mannigfaltigkeit ihrer lebenden Bewohner erzeugt. Aber diese drei Großen haben das Wesen nicht geleugnet, dem die irdischen Kräfte unter verschiedenen Himmelsstrichen