



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Litteratur

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

und übertraf durch den Wettstreit aller Nationen alles, was man je an Feuerwerken gesehen hatte. Das Flottenmanöver, zu dem die Kaiserin und die Fürsten auf dem „Hohenzollern“ hinausfuhren, während der Kaiser an Bord des „Kurfürsten Friedrich Wilhelm“ kommandierte, schloß die Reihe der Festlichkeiten.

Man kann wohl mit Sicherheit annehmen, daß die vieler Festlichkeiten überall imponierend gewirkt haben, um so imponirender, wenn man ihren Hintergrund, die Vollendung eines großen Kulturwerkes, im Auge behält und sich zugleich vergegenwärtigt, daß sie auf einem Boden vor sich gingen, wo vor kaum mehr als einem Menschenalter noch der Danebrog wehte. Können wir das Ansehen des Reiches durch solche Feste erhalten und vermehren, so soll uns auch die größte darauf verwendete Summe nicht gereuen, und wer Gelegenheit gehabt hat, die fremden Besucherstatter während der Feier zu beobachten, wird die Wirkung der Festtage nicht unterschätzen. Die Vorbedingungen aller frohen Feste sind freilich saure Wochen.

Im Mittelpunkt aller Festlichkeiten stand, auch dem fernerstehenden erkennbar, die Person des Kaisers, und die Zurufe, die ihm überall erschallten, klangen selbst in dem sozialdemokratisch wählenden Hamburg voll und herzlich. Das Volk aber kam, dem Willen des Kaisers gemäß, an den Festtagen auch nicht zu kurz; genügte für den Binnenländer doch schon der Anblick des mit Panzerkolossen übersäten Rieser Busens, um einen Eindruck fürs ganze Leben mit hinwegzunehmen.



## Litteratur

Soziale Verkehrspolitik von Otto de Terra, Eisenbahndirektor in Frankfurt a. M. Berlin, Karl Heymann, 1895

Der Verfasser dieses interessanten Schriftchens ist ein Fachmann, der an die Verwaltung der in unsrer Zeit so hochwichtigen und großartig wirkenden Verkehrsanstalten die Anforderung stellt, daß sie sich nach sozialpolitischen Zwecken richten und durch Förderung des Mittelstandes dem drohenden Umsturz vorbeuge. Von diesem Gesichtspunkte aus bezeichnet er es als die Aufgabe der Verkehrsmittel, jede künstliche Begünstigung der Großbetriebe, wodurch deren natürliches Übergewicht über die Kleinbetriebe noch verstärkt wird, zu meiden und diese nach Kräften zu fördern. Im einzelnen weist er nach, wie zur Zeit die Großbetriebe noch vielfach durch den Eisenbahntarif und das Postpaketporto begünstigt werden. Es ist selbstverständlich, daß er sich von seinem Standpunkte aus nicht für den Betrieb der Verkehrsanstalten durch Privatpersonen erklären kann. Keineswegs aber fordert er, daß sie der Staat als freies Genußgut allen unentgeltlich zur Verfügung stelle (in welchem Falle die Kosten aus den Steuern bestritten werden müßten) oder sich nur eine die Kosten deckende Gebühr zahlen lasse; vielmehr hat sie der Staat nach dem privatwirtschaftlichen Grundsatz zu verwalten, daß ein möglichst hoher Reingewinn zu erzielen sei. Denn da diese Einrichtungen den Wohlhabenden in höherm Grade zu gute kommen als den Armen, so würde „eine gemeinwirtschaftliche Verwaltung,

die von der Erzielung eines Reingewinns absähe, wesentlich dazu beitragen, die Verteilung des Einkommens der Bevölkerung zu Ungunsten der großen Massen zu verschieben.“ In den Erörterungen über die Personenbeförderung wird u. a. nachgewiesen, wie wenig nachahmenswert der österreichisch-ungarische Zonentarif sei, und die Abschaffung der vierten Wagenklasse im Interesse der Milderung der Klassen-gegenstände empfohlen. Auch eine gewisse berühmte Frage, die der Reichspostmeister nicht gut hören kann, wird beantwortet, und zwar sehr radikal dahin, daß Post und Eisenbahn unter einer Leitung vereinigt werden müßten. Die Urteile des Verfassers über die Bedeutung und die angebliche Begünstigung der Wasserstraßen werden auf vielen Seiten lebhaften Widerspruch hervorrufen. „Auf den Staatsbahnen, heißt es u. a., die Tarife hoch zu halten und mit Anwendung ungeheurer Mittel auf Staatskosten Wasserstraßen herzustellen, die die Frachten der Staatsbahnen unterbieten und ihnen den Verkehr wegnehmen, ist ein ähnlicher Widerspruch, wie er uns in dem jetzigen Verhältnis der Post zu den Eisenbahnen entgegengetreten ist.“ Im allgemeinen aber wird man den hier aufgestellten Grundsätzen beipflichten und wünschen müssen, daß sich zukünftige Reformen des Verkehrswesens nach de Terras Programm vollziehen.

Produktion und Konsumtion in der Volkswirtschaft. Aus dem Nachlaß von Dr. Julius Lehr in München herausgegeben und vollendet von Dr. Runo Frankenstein, Dozenten an der Humboldtakademie in Berlin. Leipzig, C. V. Hirschfeld, 1895

Das Buch erscheint als der vierte Band der ersten Abteilung des von uns in Nr. 2 angezeigten Hand- und Lehrbuchs der Staatswissenschaften und bildet mit desselben Verfassers „Grundbegriffen und Grundlagen der Volkswirtschaft“ zusammen ein brauchbares Kompendium der theoretischen Nationalökonomie. Der sozialdemokratischen Kritik der heutigen wirtschaftlichen Zustände wird das Buch überall gerecht, verwirft aber gleich uns den Kommunismus. Die Schlusssätze lauten: „Ohne Individualität des Konsums würde das Leben dem Dasein in einem Zuchthause gleichen. Ob unter einem solchen Zustande viele das Leben überhaupt für lebenswert halten würden, scheint sehr zweifelhaft. Die Übelstände, die die Absatzkrisen seither für die arbeitenden Massen [bloß für diese?] mit sich gebracht haben, werden sich durch eine gesunde Sozialpolitik im wesentlichen beseitigen lassen. Es liegt daher kein Grund vor, mit unsrer heutigen Staats- und Gesellschaftsordnung zu brechen.“ In der Statistik des Fleischverbrauchs in England auf Seite 227 kommt ein Druckfehler vor: als Summe von 83,5 und 41,0 wird 224,5 statt 124,5 angegeben.

Wir bitten unsere Leser, während der Ferienzeit in den Bädern, Kurorten und Sommerfrischen die Grenzboten zu verlangen, wo sie nicht in den Lesezimmeren aufliegen. Wir werden Monatsabonnements einrichten, wo sie gewünscht werden.

Für die Redaktion verantwortlich: Johannes Grunow in Leipzig  
Verlag von Fr. Wilh. Grunow in Leipzig. — Druck von Carl Marquart in Leipzig