



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**

geht zum Amtshauptmann und bestellt ihm, ich ließe ihm sagen, er möchte auf sein Haus achten.

Ah, Herr Doktor, sagte die Urte Beit.

Es muß sein, erwiderte der Doktor; denke, Kondrot befehle es dir. Also geh hin und richte meine Bestellung aus.

Als der Doktor und Schwechting, der sich im Hintergrunde gehalten hatte, das Haus verlassen hatten, sagte Schwechting: Gottsdonnerwetter, Doktor, Sie haben aber Ihre Leute schön an der Longe. Wie machen Sie das eigentlich?

(Fortsetzung folgt)



## Maßgebliches und Unmaßgebliches

Reichs Spiegel. Die, wie zugegeben werden mag, überraschende Ankündigung von dem Erscheinen eines englischen Geschwaders in der Ostsee, nicht zu Besuchszwecken, sondern zu Manöverzwecken „in dem offenen Meere,“ kommt fast zugleich mit der Meldung, daß die schottischen konservativen Kandidaten von der Partelleitung offiziell angewiesen worden seien, sich spätestens Ende Oktober für die allgemeinen Wahlen bereit zu halten. Sollte nicht zwischen beiden Nachrichten ein gewisser Zusammenhang bestehen? Das Kabinett Balfour ist längst dazu übergegangen, die Notwendigkeit seiner Existenz aus der auswärtigen Politik Großbritanniens zu erweisen und sich selbst als ein unabweisbares Bedürfnis dieser Politik hinzustellen. Die deutschen Flottenbesuche in Dänemark und in Schweden, die Begegnung Kaiser Wilhelms mit den andern drei Monarchen der Ostsee haben ein gewisses Unbehagen in England hervorgerufen, und englische Blätter haben sich beeilt, die Erfindung zu verbreiten, daß Deutschland sich als Beherrscherin des Baltischen Meeres und die Ostsee als ein *mare clausum* anzusehen beabsichtige. Flugs ist daraus der Gedanke entstanden, dem deutschen „Ehrgeiz“ ein Paroli zu biegen, um bei den englischen Wählern den Eindruck hervorzurufen zu können: Seht, die Deutschen haben es doch nicht gewagt, gegen das Einlaufen einer englischen Flotte in die Ostsee Einspruch zu erheben, das Kabinett Balfour hat das britische Prestige der deutschen Unmaßung gegenüber aufrecht erhalten.

Zu der Ankündigung, daß die englische Flotte in der Ostsee keine Besuchszwecke verfolge, steht die amtliche Anzeige, daß sie Swinemünde und Neufahrwasser (Neede von Danzig) anlaufen werde, in einem direkten Widerspruch, der die Annahme, es sei im Gegenteil eine Verührung des englischen Geschwaders mit den deutschen Küstenbehörden oder mit der deutschen Marine durchaus nicht unabsichtlich, sehr wohl zuläßt. Die Absicht, im Herbst die Ostsee aufzusuchen, ist übrigens im englischen Kanalgeschwader seit Anfang des Jahres bekannt und in den Offizierkreisen besprochen worden, ist auch schon im Mai als Mitteilung nach Berlin gelangt, ohne hier besonders Aufsehen zu machen, das jetzt wohl nur durch die scheinbar plötzliche Entschließung hervorgerufen worden ist. Aller Voraussicht nach wird der Kaiser als *admiral of the fleet* Gelegenheit nehmen, das Kanalgeschwader in der Ostsee zu begrüßen und zu besichtigen. In England ist ungeachtet vieles Mißbehagens politischer und wirtschaftlicher Natur sowie vieles Meides doch der Wunsch, mit Deutschland wieder in ein besseres Verhältnis zu kommen, bis in sehr hohe Kreise hinauf vorhanden. Wenn wir recht berichtet sind, hatte dieser Wunsch schon nach Berlin hin Ausdruck gefunden, und es ist vielleicht der Gedanke nicht von der Hand zu weisen, daß das unerwartete Erscheinen des Kanalgeschwaders vor deutschen Häfen nach der andern Seite eine Art Ergänzung zu Brest und Portsmouth dar-

stellen und die an die französisch-englische „Flottenolidarität“ hie und da geknüpften Besorgnisse auch vor dem eignen Lande und der Wählerchaft abschwächen soll.

Für die deutsche Presse liegt aber wirklich nicht der geringste Anlaß vor, sich darüber aufzuregen, wenn ein Teil der englischen Flotte, sogar das verstärkte Kanalgeschwader, in der Ostsee manövriert. Hat nicht unsre Manöverflotte jahrein jahraus in den englischen Gewässern, im Kanal, an den Küsten von Irland und Schottland usw. geübt, ohne daß auch nur eine Stimme in England darüber laut geworden wäre, obwohl unsern Bettern der Besuch unsrer Flotte in Irland sicherlich wenig sympathisch gewesen ist?

Auch sind wir in den letzten Jahren wiederholt Gäste in englischen Kriegshäfen gewesen. Die Landheere sind in Friedenszeiten an ihre Landesgrenzen gebunden, Flotten nicht. Flotten bewegen sich frei und unbehindert auf den Wogen aller Meere, sie halten an fremden Küsten Schießübungen ab, die ihnen niemand verübelt, gehn zu Anker und nehmen Kohlen, wo sie wollen und können; sie bleiben als Gäste immer die schwerbewaffneten Repräsentanten ihres Landes und seiner Macht. Wollen die Deutschen ein seefahrendes Volk sein, so dürfen sie sich nicht darüber wundern, wenn fremde Flotten oder Kriegsschiffe, sogar zu Rekognoszierungszwecken, bei ihnen erscheinen. Kriegsschiffe rekognoszieren immer, stellen Vermessungen an, machen Aufzeichnungen und sehen sich nach den Befestigungen um. Ob die englische Kanalflotte auf dieser Fahrt in die Ostsee der deutschen Schlachtflotte begegnen wird, hängt von den beiderseitigen Dispositionen ab, die sehr leicht einer Abänderung für Begegnung oder Nichtbegegnung unterzogen werden können. Unsere Marineverwaltung wird diese unerwartete englische Machtentfaltung an den deutschen Küsten sicherlich nicht unlieb sein, sie wird vielen Deutschen als argumentum ad hominem dienen, sich über den Abstand zwischen der deutschen und der englischen Seemacht klar zu werden. Damit ist zugleich die „theoretische“ Erörterung zweier Berliner Zeitungen beantwortet, die Ostsee gegen fremde Flotten abzusperren. Um das Baltische Meer für fremde, „nicht ortszuständige“ Flotten zu schließen, ist Deutschland heute auch im Bunde mit den andern Ostseeländern doch nicht stark genug, dazu würde mindestens Rußland über eine wesentlich andre Seemacht verfügen müssen, als sie ihm heute zur Verfügung steht. England würde sich gutwillig eine solche Sperrung schwerlich gefallen lassen, und was wollte Deutschland machen, wenn die Sperrung der Ostsee von englischer Seite mit einer Sperrung des Kanals beantwortet würde, die auszuführen für England sehr viel leichter sein dürfte als die Sperrung der Ostsee für die Ostseestaaten. Auf alle Fälle würde die eine wie die andre Sperre den Krieg bedeuten. Sie wäre auch dem Wesen des Meeres, das Völker verbinden und nicht trennen soll, völlig zuwider. Wie sich diese Verhältnisse bei Eintritt eines Krieges gestalten würden, ist eine andre Frage, aber doch ebenfalls eine Machtfrage, deren Schwierigkeit für Deutschland nicht zum wenigsten darin besteht, daß die beiden Welte nicht in seiner Hand sind. Statt uns darüber aufzuregen und „theoretische“ Rasonnements zu veranstalten, die dem uns unfreundlich gesinnten englischen Kabinett Wahlvorspann leisten, sollten wir darauf bedacht sein, in aller Stille und ohne viel Aufhebens unsre Flotte weiterzubauen: große schnelle Linienschiffe mit vorzüglichster Artilleriebewaffnung, tüchtige Panzerkreuzer, die an Kampffähigkeit und an Geschwindigkeit von denen der andern Nationen nicht übertroffen würden, und daneben für eine möglichst lückenlose Küstenbefestigung sorgen. Darin ist noch sehr viel zu tun. Für den Krieg müssen wir ausgiebig sorgen, da darf nichts fehlen. Aber im Frieden der englischen Flotte die Ostsee verwehren wollen, wenn sie ein Bedürfnis fühlt, sich dort sehen zu lassen, hat in der That keinen Sinn und läßt uns das Erreichbare mit dem Wünschenwerten verwechseln, hätte außerdem einen ewigen Bund mit Rußland, Schweden und Dänemark zur unabweisbaren Voraussetzung. Daß ein solcher Bund, auch wenn er allen vier Staaten augenblicklich sehr opportun erschiene, was keineswegs sicher ist, in hohem Grade von populären Strömungen in Dänemark und in Schweden abhängig sein würde, ist gewiß. Dazu hat Däne-

mark auch noch eine Nordseeküste, die wie die deutsche dann von dem „Ostsee-Bierbund“ mit verteidigt werden müßte. Kurzum — die Frage aufwerfen heißt sie verneinen. Augenblicklich handelt es sich für die englische Regierung weit mehr um ein Wahlmanöver als um ein Flottenmanöver in der Ostsee. Es ist das ein faire grand, ein „Wirtschaften auf Prestige,“ vor dem Bismarck das Deutsche Reich einst ernstlich gewarnt hat. Wir können dem Kabinett Balfour keinen größern Gefallen tun, als uns ärgern und ihm damit zu einem Wahlerfolg verhelfen. Auch in der Politik wird nicht so heiß geessen, wie gekocht wird. Gewiß gibt es auch recht viele Engländer, denen diese Fahrt des Kanalgeschwaders recht überflüssig erscheint. Solche Stimmen werden schon laut werden, aber es würde ihnen von deutscher Seite erschwert, wollten wir jetzt unnötig Unfreundlichkeit gegen England zeigen. Im Gegenteil! Während die Engländer vor Swinemünde und Neufahrwasser liegen werden, sollten wir mit unsrer Heimatflotte Besuche an der englischen Küste abstaten, zum Zeichen, daß wir durchaus nichts übel nehmen.

Ein Londoner Sensationsblatt hat nun herausgefunden, daß Deutschland auf der Suche nach Königskronen für die Söhne des Kaisers, insbesondere den Prinzen Eitel Fritz sei. Wir können unsre preußischen Prinzen hier zu Hause besser gebrauchen, insbesondere den Prinzen Eitel Fritz, dem sein Vater die Aufgabe „eines ernstesten, dem Leben zugewandten preußischen Offiziers“ zugewiesen hat, und der vielleicht einmal seinem Bruder sein wird, was einst der Prinz von Preußen dem König Friedrich Wilhelm dem Vierten gewesen ist, das feste Band zwischen dem Heere und dem Königshause. Eine neue Auflage solcher Gerüchte wird sich ohne Zweifel an den Besuch Kaiser Wilhelms in Kopenhagen knüpfen. Nachdem der Kaiser auf seiner Ostseefahrt den König von Schweden und den Kaiser von Rußland gesehen hat, ist es eine einfache Höflichkeitspflicht, wenn er nun auch bei dem Rektor der europäischen Souveräne vorpricht, zu dem er in vortrefflichen persönlichen Beziehungen steht. Es wäre im Gegenteil auffällig, wenn der Besuch in Kopenhagen unterbliebe, wo eben erst die deutsche Flotte mit so vieler Auszeichnung und Sympathie aufgenommen worden ist; sie wird ja auch ihren neuen Großadmiral, König Oskar von Schweden, in seiner Hauptstadt begrüßen.

Von der Flotte zur Landarmee. In einem Dresdner Blatt ist kürzlich herzbewegende Klage angestimmt worden über „die Nervosität in der Armee.“ Daß diese Nervosität leider vorhanden ist, hat niemand unumwundner zugegeben als in seiner offenen, verbindlichen Weise der Kriegsminister. Man könnte sagen: im heutigen Zeitalter des Telephons, des Automobils usw. ist alle Welt nervöser, weshalb soll es die Armee nicht sein? Aber auch über die Ursachen dieser Nervosität in der Armee hat sich der Kriegsminister ausgesprochen, und er hat sie, wenn auch nicht allein, so doch zum größten Teil in den sehr hohen Anforderungen gefunden, die die zweijährige Dienstzeit an die Offiziere und die Unteroffiziere stellt.

Es ergibt sich das schon aus der Tatsache, daß bei der Kavallerie und der reitenden Artillerie mit ihrer dreijährigen Dienstzeit die Nervosität viel geringer ist. Wenn nun Klage geführt wird über die angeblich unaufhörlichen neuen Reglements, die zahllosen Deckblätter zu bestehenden Vorschriften, wenn ferner als angeblische Tatsache behauptet wird, daß Offiziere und Unteroffiziere die Dienstvorschriften in der Rocktasche bei sich führen und sie in oder vor der Front nachschlagen, weil niemand mehr wisse, was eigentlich gültige Vorschrift sei (!), so sind das maßlose Übertreibungen, die allenfalls in einem Roman von Wilsa am Plage wären, nicht aber in einer ernsthaften Zeitung. Solche Vorgefetzte würden doch so schnell wie möglich beseitigt. Sodann aber darf folgendes nicht übersehen werden: gerade von liberalisierender und reformerischer Seite ist unter den Eindrücken des Burenkriegs viel von einer „Burentaktik“ gefabelt worden, die in Südafrika unter den dortigen Entfernungs-, Verpflegungs- und Terrainverhältnissen, wo meist berittene Infanterie gegeneinander zum Gefecht kam, ganz am Plage sein mag, die aber auf europäische Entscheidungen, bei denen Riesenheere aufeinander stoßen, um womöglich in einer Schlacht eine grundlegende Wendung des Krieges zu erzwingen, gar

nicht angewandt werden kann. Aber „probiert“ wurde dennoch viel, ja allerlei. Wäre nicht probiert worden, welchen Höllenlärm hätte es in der Presse, der Fachpresse wie der politischen, gegeben. Am lautesten von solchen Autoren, die längst aus der Armee heraus sind und Südafrika nur aus den Zeitungen kennen.

Dann kam die chinesische Expedition. Wiederum neue Erfahrungen! Der Aufstand in Südwestafrika und endlich gar der russisch-japanische Krieg! Eine Armee, die so unablässig darauf bedacht ist, in ihrer Ausbildung, Taktik usw. an der Spitze zu bleiben, kann auf sorgfältige Beobachtung und genaues Studium solcher kriegerischer Vorgänge nicht verzichten. Sie muß alle Erscheinungen, alle Vorkommnisse prüfen und dann zusehen, was davon als Verbesserung oder als Notwendigkeit in die bestehenden Vorschriften zu übernehmen ist. Diese Studien dauern natürlich so lange, wie die militärischen Vorgänge, denen sie gelten, also seit dem Burenkriege, schon fünf bis sechs Jahre. Bei jedem Armeekorps nicht nur, nein fast bei jedem Regiment wird da etwas Neues erfunden und probiert, alles ringt um die Palme. Dazu nun die ohnehin so erhöhten Anforderungen, die die zweijährige Dienstzeit stellt, sowie die Änderungen in Taktik und Gefechtsweise, die durch Neubewaffnungen bei der eignen sowie bei fremden Armeen hervorgerufen werden. Ferner Ausprobieren neuer Schußwaffen, Bekleidungsstücke, neuen Gepäcks usw. Fällt nun in eine solche Periode auch noch ein Aufstellen neuer Truppenteile, das von großen Veränderungen innerhalb der bestehenden Verbände unzertrennlich ist, dann sind freilich Ursachen zur Nervosität im Übermaß vorhanden, aber leider Ursachen, von denen ein großer Teil unvermeidlich ist, die aber ihre Quelle am allerwenigsten in Überstürzung der maßgebenden Stellen, sondern einzig in der rastlosen Arbeit der Armee selbst haben. Leider ist da zunächst geringe Aussicht auf Besserung vorhanden, denn die am meisten treibende Ursache ist gottlob — der Ehrgeiz im besten Sinne des Worts.

Die französische Regierung hatte vor einiger Zeit den Wunsch ausgesprochen, die Gebeine der in Deutschland verstorbenen Kriegsgefangnen sammeln und nach Frankreich überführen zu lassen. Der Kaiser hat jetzt seine Zustimmung gegeben und zugleich angeordnet, daß die Übergabe unter militärischen Ehren vollzogen werden soll.

\*g\*

Die preußischen Eisenbahnfahrpreise und die Bruchrechnung. Da eine Änderung der Eisenbahnfahrpreise bevorzustehn scheint, möchte ich diese Gelegenheit benutzen, auf einen Umstand in der Berechnung dieser Fahrpreise auf Grund des Einheitsfußes und der Entfernung aufmerksam zu machen, der wohl längst einer öffentlichen Besprechung hätte unterzogen werden können, der jedoch gegenüber andern gewichtigen Kräften für sich allein kaum vermocht haben würde, eine Änderung herbeizuführen, während er bei einer allgemeinen Neuberechnung mit Leichtigkeit berücksichtigt werden kann und einer solchen Berücksichtigung auch wert ist.

Vergleicht man die Preise einzelner Fahrkarten mit der Strecke, für die sie gelten, so ergibt sich in vielen Fällen, daß sie auf Grund der bekannten Einheitsfüße von 2, 4, 6, 8 Pfennigen für den Kilometer in den vier Wagenklassen nach einem rechnerisch richtigen Verfahren nicht ermittelt sein können, daß vielmehr die nötige Abrundung auf volle Zehnpfennigbeträge oder also auf ganze Groschen sogar dort zu einer Erhöhung greift, wo der überschießende Betrag weniger als die Hälfte von 10 Pfennigen ausmacht und deshalb einfach zu vernachlässigen wäre, wie es die Regeln der Bruchrechnung fordern. Während nämlich zum Beispiel die Entfernung von Hagen nach Arnberg 57,2 Kilometer beträgt und sich deshalb der Fahrpreis dritter Klasse zu  $57,2 \times 4 = 228,8$  Pfennigen berechnet, folglich zu 230 Pfennigen angesetzt werden müßte, kostet die Fahrkarte in Wirklichkeit 240 Pfennige. Erklären läßt sich diese Zahl 240 durch stete Abrundung nach oben: erst werden aus den 57,2 Kilometern 58 gemacht und dann aus den sich

ergebenden  $58 \times 4 = 232$  Pfennigen 240; außer der Ungehörigkeit, daß beide Abrundungen nach oben vorgenommen sind, von 57,2 auf 58 statt auf 57 und von 232 auf 240 statt auf 230, steckt in einer solchen Art zu rechnen noch der Fehler, daß vor Ausführung der Multiplikation  $57,2 \times 4$  abgerundet ist auf  $58 \times 4 = 232$ , anstatt erst die Multiplikation auszuführen und dann den sich ergebenden Betrag  $57,2 \times 4 = 228,8$  ordnungsmäßig auf 229 Pfennige abzurunden, woraus dann schließlich 230 Pfennige werden. Also stecken drei Fehler in der Rechnung, mit der sich vorstehender Fahrpreis von 240 Pfennigen bei 57,2 Kilometern erklären läßt. Weitere Beispiele sind:

	Ent- fernung Kilometer	Genauer Preis Pfennige	Abrunden auf Pfennige	Wirklicher Fahrpreis Pfennige
Halle-Corbetha . . . . .	23,3	93,2	90	100
Frankfurt a. M.-Kastel . . . . .	33,4	133,6	130	140
Münster i. W.-Hamm . . . . .	35,2	140,8	140	150
Potsdam-Brandenburg . . . . .	35,2	140,8	140	150
Merseburg-Weimar . . . . .	73,6	294,4	290	300
Halle a. S.-Torgau . . . . .	77,3	309,2	310	320

In allen diesen Beispielen müßte also der wirkliche Fahrpreis um 10 Pfennige niedriger sein. Sie bilden nur eine Auslese aus den vielen Fahrpreisen, die ich durchgesehen habe, und sollen zur Erläuterung dessen dienen, was ich dabei gefunden habe, daß nämlich, wo Abrundungen eingetreten sind, diese immer nach oben geschehen sind, während ich keinen Fall entdeckt habe, wo eine Abrundung nach unten geschehen wäre, auch wenn sie hätte geschehen müssen. Nicht erklären kann ich mir folgenden besondern Fall, der sich auf die Strecke Halle a. S.-Nordhausen bezieht; hier beträgt die Entfernung genau 97 Kilometer, der Fahrpreis ergibt sich also zu  $97 \times 4 = 388$  Pfennigen und wäre mit 390 Pfennigen anzusetzen, während die Fahrkarte 400 Pfennige kostet.

Bei solchen Festsetzungen des Preises für die Fahrkarten kann man nicht sagen, daß die Fahrpreise nach einem Durchschnittssatz von 4 Pfennigen für den Kilometer dritter Klasse berechnet seien, sondern es würde sich als Durchschnittssatz ein höherer Betrag ergeben. Spricht man aber von einem Durchschnittssatz, so muß man ihn auch als solchen behandeln, d. h. bei den Abrundungen der zunächst nach der Länge des Wegs ausgerechneten Fahrpreise, wenn man sie nicht auf Heller und Pfennig genau erheben will, die Abrundungen auf volle Groschen ebensogut nach unten wie nach oben eintreten lassen, und zwar das erste, wenn der über volle Groschen überschießende Pfennigbetrag weniger als 5 Pfennige beträgt, das andre aber erst, wenn er mehr als 5 Pfennige beträgt. 5 Pfennige sind eben genau die Hälfte von 10 Pfennigen oder einem Groschen, und die Hälfte gibt genau die Mitte zwischen zwei aufeinanderfolgenden zahlbaren Einheiten an. Im ersten Falle sind also Beträge von 1 bis 4 Pfennigen einfach wegzulassen, im andern Falle ist statt der Beträge von 6 bis 9 Pfennigen der volle Betrag von 10 Pfennigen zu setzen; will man den Betrag von genau 5 Pfennigen auf 10 Pfennige erhöhen, so mag das ohne Einwendung hingehn, nicht jedoch, wenn 5 erst aus etwa 4,8 entstanden sind und dann für die 5 munter 10 gesetzt werden.

Bei einem solchen Abrundungsverfahren, das sowohl Herabsetzungen wie auch Erhöhungen bringt, kommen Geldgeber und Geldnehmer abwechselnd in den Genuß des kleinen Vorteils, den nun einmal Abrundungen bringen, und damit gleicht sich die Sache im großen und ganzen aus. In den oben angeführten Fällen ist dagegen die Abrundung regelmäßig nach oben statt nach unten geschehen, und dadurch ist die Abrundung überhaupt nur zugunsten des Geldnehmers ausgefallen, und wenn die Mehrbeträge im einzelnen auch klein sind, so verhelfen sie doch dem Geldnehmer, in diesem Falle der Eisenbahnkasse, zu einem Vorteil, der ihr nach den von ihr selbst der Rechnung zugrunde gelegten Durchschnittssätzen nicht zukommt.

Auf der andern Seite wird der Geldgeber, also das die Eisenbahn benutzende

Volk, um denselben Betrag geschädigt, und das kann empfindlich werden, wenn jemand solche zu hoch berechneten Fahrkarten in größerer Anzahl zu kaufen ge-  
nötigt ist, entweder bei öfterer Wiederholung derselben Reise, oder wenn mehrere  
seiner Angehörigen ihn begleiten. Betrachtet man ferner die Fahrverteuerung im  
Verhältnis zum Fahrpreis, so wird allerdings bei großen Strecken der eine Groschen  
wenig ins Gewicht fallen, wie zum Beispiel wenn statt 12,60 Mark ein Betrag  
von 12,70 Mark gezahlt werden muß. Anders bei kleinen Strecken. Wird zum  
Beispiel ein berechneter Fahrpreis von 62 Pfennigen auf 70 anstatt auf 60 ab-  
gerundet, so zahlt der Erwerber der Fahrkarte 8 Pfennige über den wahren nach  
dem Durchschnittssatz berechneten Preis von 62 Pfennigen, und das ist eine Er-  
höhung seiner Ausgabe um  $\frac{8}{62}$  oder um 13 Prozent, eine Erhöhung, die man  
sich im Geschäfts- und Handelsverkehr nicht ohne weiteres gefallen läßt; geht man  
aber von 60 Pfennigen als dem nach ordnungsmäßiger Abrundung zu erhebenden  
Fahrpreise aus, so bedeutet die Erhöhung von 60 auf 70 sogar eine Verteuerung  
um  $\frac{10}{60}$  oder um 17 Prozent.

Also man halte die alte Regel über die Abrundung von Bruchteilen in Ehren!  
Eine Nichtbefolgung dieser Regel führt zu einer Verschiebung des Vorteils auf die  
eine Seite der an einem Geschäft beteiligten. Es unterliegt wohl keinem Zweifel,  
daß man an maßgebender Stelle dieser Erwägung einer gleichmäßigen Verteilung  
der bei der Abrundung unvermeidlich entstehenden Vorteile auf beide Beteiligten  
zugänglich sein wird.

Zum Schluß noch eine Schulgeschichte! Bei der Prüfung fragt der Schulrat  
den kleinen Meyer: Was habe ich zu zahlen, wenn ich mir zu einem Anzug  
 $3\frac{3}{4}$  Meter Stoff kaufe, von dem das Meter  $9\frac{1}{3}$  Mark kostet? Darauf der kleine  
Meyer: Der Herr Schulrat sind ein stattlicher Mann und werden brauchen zu  
einem Anzug nicht  $3\frac{3}{4}$  Meter sondern 4 Meter, und der Herr Schulrat sind ein  
feiner Mann und werden nicht kaufen das Meter zu  $9\frac{1}{3}$  Mark sondern zu  
10 Mark; 4 mal 10 macht 40, also haben der Herr Schulrat zu bezahlen  
40 Mark. — Für schwache Rechner sei hinzugefügt, daß die Antwort hätte lauten  
müssen: 35 Mark. R. f.

Herausgegeben von Johannes Grunow in Leipzig

Verlag von Fr. Wilh. Grunow in Leipzig — Druck von Karl Marquart in Leipzig



**Die Verbreitung des Odol über die  
ganze Erde steht ohne Beispiel da.**

*Es gibt kein zweites Industrieprodukt, das  
eine derartig enorme Verbreitung in allen  
Ländern gefunden hat.*