

Die königliche Auffassung der Geschichte des gesamten Staatsbau der Monarchie ruht auf dem Gedanken, daß Personen die Geschichte machen. In solchen Zeiten der höchsten Not darf die Stimme des natürlichen Gefühls mitreden im Rate der Staatskunst: „Die Königin übte Frauen- und Fürstentpflicht, wenn sie jetzt dem tiefgebeugten Gemahl tröstend zur Seite stand und ihn bestärkte in dem Entschluß, den ungleichen Kampf fortzuführen bis zum Schwinden der letzten Hoffnung.“

Dem Vaterlande galten die letzten Sorgen und Mühen der Königin Luise. Was besonders in ihrem Todesjahre 1810 ihrem Einfluß zu danken ist, bleibt für die preussisch-deutsche Geschichte von fast unermeßlicher Tragweite. So völlig ratlos war damals das preussische Ministerium, daß es auf das drohende Drängen Napoleons zur Zahlung der Kriegsteuer Schlesien abtreten wollte. Die Krise erreichte am letzten Geburtstag der Königin, am 10. März 1810, ihren Höhepunkt. Es war eine neue Note Napoleons gekommen, worin er mit allem Nachdruck die Zahlung beanspruchte, 4 Millionen Franken jeden Monat, damals eine ungeheure Summe für Preußen. Der Finanzminister Altenstein erklärte, es bleibe nichts übrig, als die Forderung Napoleons durch Landabtrennung abzukaufen. Da ist es Königin Luise gewesen, die das verhütet hat. In einer Denkschrift an das Ministerium belämpfte sie dessen Schwarzseherei und stellte die Ziele zur Rettung Preußens auf. In dieser Denkschrift, aus der der Geist eines Stein, eines Scharnhorst, eines Gneisenau spricht, heißt es zum Schluß: Ein wahrer Staatsmann müsse von dem großen und einzig wahren Standpunkt ausgehen, daß vor allem der Nation alles daran liege, unter dem Szepter eines tugendhaften Königs vereint zu sein, und daß die Nation gewiß bereit sei, dafür große Opfer zu bringen. Dieser Gedanke, dem König das gesamte Volk und dem Volk seinen rechtmäßigen König zu erhalten, müsse der Leitfaden der Handlungen der Minister sein. Das Entscheidende wurde damals, daß die Königin ihren Gemahl zu bestimmen wußte, seine

als Staatskanzler an die Spitze der preussischen Politik und Verwaltung zu stellen. Das erweist sich als eine Tat von so großer geschichtlicher Bedeutung, daß schon darum allein die Königin Luise sich den gerechten Anspruch gesichert hat, der Genius Preußens und Deutschlands genannt zu werden.

### Zur Frage der Schiffsabgaben.

In einer kritischen Besprechung untersucht die „Sächsische Industrie“, Organ des Verbandes Sächsischer Industrieller, in ihrer Nr. 19 vom 10. Juli d. J., den vom Bundesrat vor kurzem angenommenen Entwurf eines Gesetzes über die Erhebung von Schiffsabgaben. In dem Aufsatz wird zunächst der Energie und Festigkeit gedacht, mit der die sächsische Regierung jahrelang sich gegen die Erhebung von Abgaben auf den freien Strömen gewendet hat und es werden weiter die Gründe gewürdigt, die für das endliche Nachgeben der sächsischen Regierung maßgebend gewesen sind. Bei der Behandlung der Zugeständnisse, welche Preußen für die Aufgabe des Widerstandes Sachsens gemacht hat, hebt die „Sächsische Industrie“ zunächst hervor, daß die versprochene Vertiefung der Fahrtrinne der Elbe eigentlich unter die Zahl der Zugeständnisse nicht gerechnet werden kann, da man eine solche Vertiefung der Fahrtrinne der Elbe in Sachsen nicht nur wünscht, sondern für die bestehenden Verhältnisse der Elbschiffahrt direkt für nachteilig erachtet, abgesehen davon, daß an ihrer Durchführbarkeit starke Zweifel bestehen. Was die Vertretung der Interessen Sachsens in den für die Anwendung und Durchführung des Gesetzes geschaffenen Organen betrifft, so wird zwar die Vertretung Sachsens im Elbeverband als ausreichend erachtet, die Vertretung in dem Strombeirat der Interessenten jedoch als völlig ungenügend bezeichnet. Die Stimmverhältnisse sind nach dem Entwurf solche, daß Sachsen nicht in der Lage ist, in diesem Strombeirat einen seinen Interessen entsprechenden Einfluß auszuüben. Die bedenklichsten Mängel des Gesetzes

bestehen darin, daß Abgaben auf den Elben und Eibe, die auf allen deutschen Strömen nur gleichzeitig erhoben werden dürfen, und daß die Einführung von Schiffsabgaben nur dann erfolgen soll, wenn Oesterreich und Holland zustimmen. In dieser Beziehung heißt es in dem Aufsatz:

Nachdrücklich verlangt muß ferner die Zusicherung werden, daß die Abgaben nicht eher erhoben werden, als bis Holland und Oesterreich zugestimmt haben. Eine solche Bestimmung fehlt ebenfalls in dem Entwurf, und darin liegt entschieden eine große Gefahr. Es wird daher nötig sein, bei den weiteren gesetzgeberischen Verhandlungen über den Entwurf auf der Aufnahme einer solchen Bestimmung in das Gesetz unbedingt zu bestehen. Der ganze Verlauf der Schiffsabgabentrage hat gezeigt, daß man sich auf Zusicherungen nicht verlassen kann. Hat ja nicht einmal die Reichsverfassung ausgereicht, um das Zustandekommen dieses Gesetzes zu verhindern? Wie Oesterreich und Holland sich stellen, ist vorläufig noch ungewiß. In der Presse werden teilweise widersprechende Nachrichten verbreitet. Um so notwendiger ist es aber, daß das Gesetz selbst die nötigen Garantien enthält, die eine Benachteiligung der binnenländischen Schifffahrt gegenüber den Nachbarstaaten verhindern. Die sächsische Industrie würde durch eine solche besonders scharf getroffen werden, wie sie überhaupt bei dem Gesetz der leidtragende Teil sein wird. Sie muß daher schon jetzt Garantien verlangen, und das umso mehr, als der Verfasser der Gesetzentwürfe im preussischen Arbeitsministerium in einem früheren Entwurfe gar keine Bedenken getragen hat, die Durchfuhr von Gütern auf dem Rhein von und nach Oesterreich und der Schweiz von Abgaben zu befreien. Nach den Erklärungen des österreichischen Handelsministers und der Haltung des österreichischen Abgeordnetenhauses zu urteilen, will Oesterreich seine Zustimmung zu den Schiffsabgaben nicht geben. Man muß nach der ganzen Vorgeschichte des heutigen Gesetzes aber leider befürchten, daß dann Schiffsabgaben nur in Deutschland erhoben werden. Welche schwere Schädigung aber die sächsische Industrie erfahren würde, wenn sie zu Schiffsabgaben herangezogen würde, während die jenseits der Grenze liegende blühende böhmische Industrie durch eine weitläufige Regierung vor solchen Abgaben bewahrt bliebe, ist so deutlich ersichtlich, daß man längere Ausführungen hierüber nicht zu machen braucht. Eine Klärung, wie es mit der Einführung von Schiffsabgaben auf den deutschen Strömen, besonders auf der Elbe steht, wenn Oesterreich nicht mitmacht, scheint daher dringend erwünscht und muß besonders von der in dieser Frage bedrohten sächsischen Industrie nachdrücklich gefordert werden, solange die Gesetzentwürfe sich darüber ausschweigen.“

### Politische Uebersicht.

#### Deutsches Reich.

Der Kaiser auf der Nordlandsreise. Aus Vossesrand wird berichtet: Der deutsche Kaiser unternahm Sonnabend vormittag sowohl wie abends nach der Abendtisch längere Spaziergänge. Nachmittags hörte der Kaiser einen zweistündigen Vortrag des Obersten Vidbut an. Gestern vormittag hielt der Kaiser um 10 Uhr Gottesdienst an Bord der „Hohenzollern“ ab, erledigte dann Regierungsgeschäfte und nahm die Vorträge der Kabinettschefs und des Landboten v. Treutler entgegen. Am späten Nachmittag ließ der Kaiser die Hochseeflotte an sich vorbeipassieren, die den Sonntag zur Fahrt nach dem Sognofjord benutzt hatte. Das Wetter ist unverändert, Sonnenschein mit leichtem kühlen Wind. An Bord ist alles wohl.

Ein Geschenk des Kaisers für Norwegen. Der Kaiser erbot sich durch König Haakon, dem norwegischen Volk als Dank für die gastfreie Aufnahme während seiner Nordlandsreisen eine Frithjofs-Statue zu schenken. Der Kaiser nahm eine Anhöhe am Sognefjord bei Framnes in der Nähe von Frithjofs Grab für die Aufstellung der Statue in Aussicht. König Haakon dankte namens des norwegischen Volkes für die Aufmerksamkeit. Professor Unger-Steglich wurde mit der Ausführung der Statue beauftragt.

Der Reichskanzler an den Ostmarkenverein. Auf das von den zur Feier des Gedächtnisses der Schlacht von Tannenberg in Osterode versammelten Mitgliedern des Deutschen Ostmarkenvereins an den Reichskanzler abgegangene Telegramm ging



Das neue Bismarck-Denkmal in Bremen.  
ein Werk des Prof. Adolf Hildebrand-München.

Das Reiterstandbild Bismarcks in Bremen, ein schönes Werk des Professors Adolf Hildebrand in München, wurde am 8. Juli feierlich enthüllt. Das Denkmal ist wohl das einzige Reiterstandbild des großen Kanzlers, da in Preußen bekanntlich nur regierende Fürsten hoch zu Pferde dargestellt zu werden pflegen. Bei der Enthil-

lungsfeier verlieh Bürgermeister Dr. Pauli der Freude des Senats Ausdruck, daß die Opferwilligkeit der Bremer Bürger der Hansestadt nacheinander die Standbilder des Kaisers Friedrich, dann Moltkes und nun das schöne Denkmal Bismarcks geschenkt habe.