

Nürnberg-Fürth 1835, erste grössere Linie Dresden-Leipzig 1839), mit dem sechsten begann es für Welthandel und Weltproduktion Bedeutung zu erlangen, und seit dem achten entwickelte es sich zu einem der ersten Industriestaaten der Welt, mit im ganzen stetig wachsendem Anteil an dem immer intensiveren Weltverkehr und Weltwettbewerb (Alpenbahnen: Semmering 1854, Brenner 1867, Mont Cenis 1871, St. Gotthard 1882; Pacificbahnen; transatlantische Kabel, erstes 1866; Suez-Kanal 1869; Weltausstellungen: in London 1851, 1862, in Paris 1855, 1867, 1878, 1889, in Wien 1873, in Philadelphia 1876, in Chicago 1893; Weltpostverein auf Anregung des deutschen Generalpostdirektors Stephan 1874 gegründet; deutsche vom Reich subventionierte Postdampferlinien nach Ostasien seit 1886 und nach Ostafrika seit 1889; Nordostsee-Kanal 1895). Wie Deutschland aus dem Weltverkehr immer grösseren Nutzen zog, so wurde es in seinem wirtschaftlichen Gedeihen auch immer mehr von ihm abhängig.

In Benützung der Elektrizität zum Austausch von Nachrichten (den Schreibtelegraphen erfand der Amerikaner Morse) blieb Deutschland zeitlich kaum hinter andern Ländern Europas zurück, in ihrer Benützung zur Lastenbeförderung (erste elektrische Bahn von Siemens und Halske in Berlin 1879), sowie zur Bewegung von Arbeitswerkzeugen und zur Beleuchtung ging es ihnen voran, ebenso in der Verwendung des Telephons für den öffentlichen Verkehr. Der Verkehr und der Wettbewerb nahm stetig an Intensität und Umfang zu, *der Wettbewerb führte zusammen mit den sich immer mehrenden technischen Erfindungen häufige Aenderungen der Erzeugungsweisen und überhaupt eine Hast und Unruhe nicht bloss des Erwerbs, sondern des ganzen Lebens* immer grösserer Teile des Volks *herbei*. Am schnellsten lösen sich die Erfindungen in der Waffentechnik (sowie auch im Schiffsbau) ab, wodurch der „bewaffnete Friede“ die Finanzen der europäischen Völker immer mehr belastet und verschlimmert.

Soziale Frage und Bewegung. Die auch an Zahl sich mehrenden Industriezweige, wie im Zusammenhang damit der Bergbau (Kohlen, Eisen), teilweise auch der immer intensivere und massenhaftere Verkehr, geschaffen und geleitet von Unternehmern und vom „Kapitalismus“, gaben, von Zeiten der Krisen und Stockungen abgesehen, einer immer grösseren Zahl freier Lohnarbeiter Beschäftigung; der Grossbetrieb nahm stetig zu und hiermit die Konzentration gewaltiger wirtschaftlicher Mittel in wenig Händen; eine geringe Minderheit sammelte grosse Reichtümer an; der Mittelstand wurde zum mindesten schwer gefährdet, Teile desselben verkümmerten oder wurden zur wirtschaftlichen Unselbständigkeit hinabgedrückt. Die Bevölkerung der Städte mehrte sich in ausserordentlich raschem Tempo.

Die „Unternehmer“ zahlten wenigstens *lange und vielfach*, teils von rücksichtsloser Erwerbsucht geleitet, teils durch in- oder ausländische Konkurrenz darauf hingewiesen, *geringe Löhne*; und wenn auch mit der Zeit die Lebenshaltung (standard of life) beträchtlicher Teile des „Arbeiterstandes“ früheren Verhältnissen gegenüber sich hob, so bewirkte doch die Vergleichung mit dem der unmittelbaren Beobachtung sich darbietenden Wohlleben und Prunk der rasch reich gewordenen Fabrikanten Unzufriedenheit mit der materiellen Lage, Hass und Neid. *Frauen- und Kinderarbeit* wurden nicht selten (wenn auch nicht so sehr wie in England und Frankreich) in einem Umfang angewandt, der die leibliche und geistige Gesundheit und die Sittlichkeit schwer beeinträchtigte und den Lohn der männlichen Erwachsenen niederhielt. Auch diesen wurde oft zu lange Arbeitszeit auferlegt. Ferner wurde es versäumt, die *gesundheitsschädlichen Einwirkungen*, die zum Teil mit dem Grossbetrieb selbst, zum Teil mit der besonderen Art der Arbeit bzw. des bearbeiteten Stoffes verbunden sind, nach Möglichkeit zu mindern und den *Gefahren des Betriebs* für die Arbeiter möglichst vorzubeugen. Endlich trafen *Krisen und Stockungen*