

aus einem anderen als den vorliegenden Anlaß ge-
fordert hätten, dann würden sämtliche Siemens-
Soldschreiber „beweisen“, daß die Forderung ein Ver-
brechen an der Wirtschaft sei, weil sie die Preise
treiben müßte. Herr von Siemens hat rechtzeitig
bedacht, daß es sich diesmal um eine Liebes-
gabe — auf dem Umweg über die Löhne — an
eine Klasse ng offen u handelt, und da heißt
es, einer Kritik vorbeugen. Siemens möchte sich aber
nicht zu weit von seiner Basis entfernen und deshalb
setzt er hinzu, daß jedoch auf „manchen Gebieten eine

Preiserhöhung nicht zu umgehen

sein würde“. Nach origineller wird Siemens, wenn
er behauptet, es gebe eine „im Zuge befindliche Be-
mühung zur Preisherabsetzung“, die durch die Lohn-
erhöhung „um Abschluß“ gebracht würde. Mit
anderen Worten: Herr Siemens und seinesgleichen
werden aus der Liebesgabe an die Hausagrarier für
sich Honig saugen. Wenn sie schon eine Lohnerhöhung
zubilligen, dann nur im Maße der Preissteigerung —
und dann werden sie versuchen, diese
Mehrausgabe aus den höheren Preisen
wieder herauszufinden. Es bleibt die
Preisfrage zu entscheiden, die eine Entscheidung über
alle Fragen ist: Wie lange wollen sich die
Arbeiter diesen fortgesetzten Betrug
gefallen lassen. In dem Augenblick, wo die
Arbeiter sagen

es ist genug!

endet der ganze Spul, der sich heute auf ihren
Rücken ausstollt.

Wirtschaftskontrolle.

Die von den gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen
gemeinsam ausgearbeiteten Richtlinien zur Kartell- und
Monopolfrage, die wir kürzlich veröffentlichten, haben in
allen Kreisen der Wirtschaft weitgehende Beachtung ge-
funden. Es wird daher nicht überflüssig sein, daß auch
wir zu den beiden Grundforderungen der Richtlinien eine
kurze Erläuterung geben.

Die wachsende Bedeutung der Kartelle hat schon seit
längerer Zeit die Schaffung eines besonderen Kartellamts
nahegelegt. Auch außerhalb der Gewerkschaften stehende
Kreise haben sich allmählich mit diesem Gedanken be-
freundet. Die Regierung ist ihm durch die „Verordnung
gegen Mißbrauch wirtschaftlicher Machtstellungen“ vom
2. November 1923 (RGBl. I, S. 1067) entgegengekommen.
Diese Verordnung hat sich jedoch als völlig ungenügend
herausgestellt. Dadurch wurde der Idee eines Kartellamts
neue Nahrung zugeführt. Dem Kartellamt wurden fol-
gende Aufgaben zugebach: Führung eines öffentlichen
Registers, Vornahme von Untersuchungen, Aufhebung oder
Abänderung von Beschlüssen oder Vereinbarungen, regel-
mäßige Berichterstattung an Reichstag und Reichswirt-
schaftsminister. Die einschneidende Bedeutung der gewerkschaft-
lichen Forderung besteht nun darin, daß die Aufgaben
nicht nur gegenüber den Kartellen durchzuführen sind,
sondern gegenüber allen Bestrebungen in Industrie und
Handel, die darauf ausgehen, eine beherrschende (mono-
polistische) Stellung auf dem Markte einzunehmen. Es
sollen hierunter sowohl Unternehmensorganisationen

(Trusts, Kartelle, Interessengemeinschaften, Syndikate,
Konventionen usw.) als auch Einzelunternehmungen, so-
bald die Voraussetzungen gegeben sind, daß sie auf dem Markt
(Geld, Kapital, Waren usw. Markt) eine überragende
Rolle spielen. An Stelle des „Kartellamts“ tritt dem-
gemäß der umfassendere Begriff des Kontrollamts.

Die zweite Grundforderung der Gewerkschaften knüpft
gleichfalls an schon Bestehendes an. Während man früher
die Sozialisierung, d. h. die Ueberführung in die Gemein-
wirtschaft, durch Uebergang der Unternehmungen in den
Besitz der öffentlichen Hand und bürokratische Verwal-
tung zu bewerkstelligen suchte, hat man neuerdings öffent-
lichen Unternehmungen diejenigen Verwaltungsformen
gegeben, die sich in der Privatwirtschaft bewährt hatten.
Man wendete also diese Unternehmungen in Aktien-
gesellschaften, Gesellschaften mit beschränkter Haftung usw.
um, deren sämtliche Anteile allerdings noch wie vor im
Besitz der öffentlichen Hand blieben. Man schloß ferner
Kompromisse mit der Privatwirtschaft in Form „gewerkschaft-
wirtschaftlicher“ Betriebe, indem die öffentliche Hand nur
einen bestimmten Prozentsatz der Anteile — wenn mög-
lich, die Majorität — für sich beanspruchte. Endlich würde
die Privatwirtschaft zu Zwangsverbänden zusammen-
geschlossen, wobei sich das Reich eine gewisse Einflußnahme
vorbehielt, insbesondere auf die Preisbildung (Kohlen-,
Raib-, Zündholzindustrie). Sowohl im Kohlen- wie im
Raibhandel ist nach gesetzlicher Bestimmung die Ar-
beiterchaft in der Geschäftsleitung vertreten. In diesen
Punkten knüpft die zweite Grundforderung der Gewerks-
chaften an. Sie verlangt die Ausdehnung dieses Prinzips
auf sämtliche Unternehmensorganisationen, die eine
monopolistische Beherrschung des Marktes erziehen. (Auf
Einzelunternehmungen soll dieses Prinzip vorläufig noch
nicht ausgedehnt werden.) Damit wird eine gesetzliche
Handhabe geboten, um Arbeitervertreter in Dachgewerks-
schaften, Konzern-, Kartelle und ähnliche Wirtschafts-
körper zu entsenden, deren volkswirtschaftliche Bedeutung
gewöhnlich weit größer ist als die von Einzelfirmen.

Die Unternehmer haben sich im großen ganzen bis-
her damit begnügt, die Forderung der Gewerkschaften
als wirtschaftshemmend zu denunzieren. Da Wirtschaft
und Profit bei ihnen gleichbedeutend ist und der über-
mäßige Profit die Krankheit ist, an der wir sterben
müssen, wenn nicht vorgebeugt wird, haben die Unter-
nehmer damit unser Streben als gut und notwendig
bezeichnet. Sankt verhalten sich die Unternehmer merk-
würdig reserviert. Vielleicht ist es das Vertrauen auf
ihre augenblickliche wirtschaftliche und politische Ueber-
legenheit, vielleicht glauben sie, daß ihre Minister diese
Arbeit zu erledigen haben. In der Tat hat Curtius,
Volkspartei- und Wirtschaftsminister, kürzlich „nach-
gewiesen“, daß die Forderung der Gewerkschaften und
Sozialdemokratie offene Türen einrennt. Es ist ja schon
alles da, wozu also die Forderung?

In seiner Rede hat der Reichswirtschaftsminister
Dr. Curtius, mit der Absicht, die sozialdemokratische For-
derung nach Errichtung eines Kontrollamts für Kartelle
und monopolistische Unternehmungen gleichsam als über-
flüssig zu bezeichnen, darauf hingewiesen, daß die Kartell-
bedingungen bereits jetzt unter ständiger Beobachtung
einer besonderen Abteilung des Reichswirtschaftsmini-
steriums stünden. Er hat mitgeteilt, daß im Jahre 1926
in 833 Fällen Erhebungen durch das Ministerium ge-
macht worden seien, die in 429 Fällen zu umfangreichen
mündlichen Verhandlungen und zu 271 Selbstkostenfest-
stellungen geführt haben. In der Regel ist schon durch
diese Verhandlung, bei besonders hartnäckigen Gruppen
durch Inanspruchstellung einer Klage vor dem Kartell-
gericht das gewünschte Ziel erreicht worden.

Wir wollen gar nicht bezweifeln, daß in der Kartell-
stelle des Reichswirtschaftsministeriums manche nützliche

Arbeit geleistet worden ist, aber die tatsächliche wirt-
schaftliche Entwicklung, bei der die Preisentwertung nach
der Rationalisierung von den Kartellen gehemmt wor-
den ist, spricht ohne Zweifel dafür, daß „das gewünschte
Ziel“, das das Reichswirtschaftsministerium in der Regel
durch Verhandlungen erreicht hat, ein überaus beschei-
denes gewesen sein muß. Vor allen Dingen aber er-
scheint es uns unerträglich, daß sich die 833 Erhebungen,
die im Jahre 1926 vorgenommen worden sind, unter
völligem Ausschluß der Öffentlichkeit vollzogen haben.
Abgesehen davon, daß das geforderte Kontrollamt über
den engeren Kreis der Kartelle hinaus auch andere
Monopolorganisationen und Unternehmungen erfassen
soll, daß es mit besonderen Vollmachten ausgestattet sein
soll, wäre seine besondere Funktion die Herstellung des
öffentlichen Vertrauens durch seine Untersuchungen und Er-
hebungen, das erzieus durch seine Zusammenziehung und
zweckens durch seine Verpflichtung zur Publizität herzu-
stellen wäre.

Was nützt es uns, wenn wir nachträglich hören, daß
im Durchschnitt mehr als zwei Fälle täglich im Reichs-
wirtschaftsministerium den Gegenstand von Erhebungen
gebildet haben, wenn man von den Erfolgen dieser Er-
hebungen in der Öffentlichkeit nichts hört. Selbst in
einem so trassen Fall, wie es die unbegründete Zutritts-
erhöhung des Reichswirtschaftsministers zur letzten Kaliper-
erhöhung war, sind die Selbstkostenfeststellungen, die doch
ebenfalls der Entscheidung des Ministers vorangegangen
sein müßten, der Öffentlichkeit unbekannt geblieben. Die
Zahlen des Reichswirtschaftsministers sprechen höchstens
dafür, daß in der betreffenden Abteilung seines Mini-
steriums fleißig gearbeitet worden ist, aber davon, daß
dieser Fleiß sich in volkswirtschaftlich nützliche Maßnahmen
umgesetzt hätte, hat man in der Öffentlichkeit nichts
verspürt. Deshalb kann die besondere Abteilung des
Reichswirtschaftsministeriums mit ihrer geheimen Arbeit
niemals einen Ersatz bieten für das geforderte Kontroll-
amt, dessen Hauptaufgabe gerade in der öffentlichen Durch-
leuchtung bestehen soll. Die Gewerkschaften werden mit
aller Kraft für ihre Forderung eintreten.

Die Zeit und der Zufall können nichts für diejenigen
tun, welche für sich selbst nichts tun wollen.
Canning (engl. Staatsmann).

Die „Rentka“

zahlt dir den fälligen Zuschuß ohne jeden Ab-
zug aus, wie keine andere Versicherung es kann.
Auch ist die von der „Rentka“ gezahlte

Unterstützung steuerfrei

und du kannst deshalb stets mit deinem Pensions-
bezug oder sonstigem Einkommen aus der Rentka
rechnen. Keine andere Institution leistet dir soviel
Sicherungen, deshalb wahre dein Interesse, denn

je früher du eintrittst

desto ruhiger kannst du dem Lebensabend entgegen-
sehen.

Beethoven.

Von Anna Schwabacher-Meischeder.
Ludwig van Beethoven ward am 16. Dezember 1770
der Welt geschenkt.

Seine Vorfahren entstammten den Niederlanden. Er
selbst aber war ein Deutscher, zu Bonn am Rhein geboren
als Sohn eines Hofnotariats des Kölner Kurfürsten, der
wenig bedeutend als Musiker war, und dessen Gattin,
Maria Magdalena, geborene Kemerich, aus Ehrenbreit-
stein. Kein lüdes behagliches Elternhaus, wie einst
Mozart, uming Beethoven. Die Mutter gutt, aber viel
leidend. Der Vater krankhaft, verdrübnislos. Die zwei
Brüder, Karl und Johann, wenig sympathisch, bedeuten
später nur Sorgenkinder für Beethoven, noch mehr sein
Nesse und Nissegehn Karl.

Mit Gewalt will der Vater, als die graue Sorge im
Haupe sich einnistet, aus dem kleinen Ludwig zweis Geld-
verdienens ein Wunderkind in der Musik machen. Dit
jagt er den Vierjährigen nichts, wenn er selbst aus dem
Wirtschhaus kommt, aus dem Bett aus Klawier. Und die
eigentliche Luit zu Musik überkommt den Knaben erst
unter seinen prächtigen Lehrern Pfeiffer, van der Ehen
und Neefe. Letzterer gab ihm hauptsächlich Theorie — und
Kompositionsunterricht.

Im Winter 1781/82 unternimmt der Knabe in Be-
gleitung seiner von ihm heiß geliebten Mutter eine von
Erfolg getränkte Konzertreise nach Holland.

Als kaum Zwölfjähriger wirft er dann in Bonn als
selbstbetretender Organist. Mit vierzehn Jahren wird er
von seinem Kurfürsten, dem er bereits drei Klavierkonzerte
gewidmet hat, zum zweiten Hoforganisten ernannt.

In dieser Zeit entstehen außer den schon erwähnten
Sonaten eine Fuge für Orgel, dann Lieder und andere
kleine Stücke. Noch lehnt der junge Künstler sich an die
von ihm verehrten Vorbilder, besonders Mozart, in der
Form an. In der Melodik und Harmonik geht er bereits
eigene, neue Wege. Viel Anregung bietet ihm das Haus
der Frau von Breuning. Hier bildet er sich literarisch und
künstlerisch. Hier wurzelt fürs Leben die Freundschaft mit
des Hauses Sohn, Stefan von Breuning.

1787 geht Beethoven nach Wien. Hier beginnt erst
sein eigentliches Leben. Hier gewinnt er Fühlung mit
seinem hochverehrten Mozart. Dieser lag, nachdem er
ihn auf dem Klawier phantastieren hörte, zu den Umstehen-
den: „Auf den geht acht! Der wird einmal in der Welt
von sich reden machen.“

Er gibt Beethoven auch einige Unterrichtsstunden,
was zwar von einigen Beethoven-Biographen bezweifelt
wird. Nicht ganz so scheint ihm anfangs Hand n ver-
standen zu haben, der Beethovens Lehrer ward, als dieser,
der von Wien an das Sterbebett der Mutter geeilt war,
die Kaiserinad an der Donau zum zweitenmal, und nun
für immer, als Wirkungsstätte aufsuchte.

Mit inniger Hingabe studiert Beethoven bei Schent,
Salkeri und vor allem bei Albrechtsberger, dem großen
Musiktheoretiker und Domkapellmeister von St. Stephan
zu Wien.

In diese Zeit fällt der Tod von Beethovens Vater.
Und nun trägt der junge Beethoven die Sorge für die
Familie pollends auf seinen Schultern. Das Geld ver-
dienens müssen“ treibt ihn als Pianist in die Öffentlichkeit.
1795 konzertiert er erstmalig in dem sehr verwöhnten
Wien. Will solchem Erfolg, daß er sofort das Interes-
se des Hofes erweckt. Man überdringt ihm den Klavierunter-
richt des Erzhertogs Rudolf. Die multiliebende und splen-
dide Wiener Aristokratie gibt ihm Sit und Stimme in
ihren Kammermusikaufführungen. Bald zählt er zu
seinen wärmsten Gönnern den Großen Waldstein und die
Fürstin Koznowski, Kinski, Rajumowski usw.

Das Glück befruchtet ihn in den Jahren 1797 bis 1800
mit Hauptwerken wie die erste Sinfonie, die Sonate
pathétique, das Lied „Waldes“, Klavierkonzert C-Moll
usw. Bis 1804 entstehen an größeren Werken die zweite
Sinfonie, As-Dur-Sonate, Kreuzer-Sonate, Sinfonie
Eroica, das weniger populäre Oratorium „Christus am
Oelberge“.

Aber das Dichterwort von des Glüdes ungemischter
Freude fängt an, sich auch an Beethoven zu erfüllen.
Denn ein furchtbares Verhängnis wirft seine Schatten in
diese glückliche Zeit: die 1800 zuerst von dem Meister
wahrgenommene, immer noch ängstlich verschwiegene Ver-
schlechterung seines Gehörsinns. Das trifft ihn bis ins
Mark. Er schreibt seinem Freunde Amade: „Dein

Beethoven lecht sehr unglücklich. Wisse, daß mir der edelste
Teil, mein Gehör, sehr abgenommen hat. — Schon da-
mals, als Du nach bei mir warst, fühlte ich davon Spuren,
und ich verschwiege.“

Das Leiden verstärkt sich. Beethoven steht sich ver-
zweifelt bis zu Selbstmordideen getrieben. In seinem
Testament heißt es über jene Zeit: „Es sehte wenig, und
ich endigte selbst mein Leben. Nur sie, die Kunst, hielt
mich zurück.“ So zmijchen unlogbarem Leid und Schöpfer-
wonneu erging des Meisters ferneres Dasein.

Das Jahr 1808 brachte Beethoven die Ernennung zum
Hofkapellmeister zu Kassel durch König Jerome von West-
falen, dem Bruder Napoleons. Aber Wien wollte seinen
großen Tonidichter nicht ziehen lassen. Der Erzhertog
Rudolf, die Fürstin Kinski und Lobkowitz setzten ihm ein
Jahresgehalt von viertausend Gulden aus, wenn er sich
verpflichte, in Wien zu bleiben. So blieb Wien Beetho-
vens Heimat bis zum Tode. Er verließ es wenig. Höch-
stens zu kurzen Konzertreisen, wie die nach Prag und
Berlin, und zu Sadereisen nach Pesth.

Die Zeit von 1805 bis 1819 bringt an Meisterwerken
die Waldstein-Sonate in C-Dur, die Sonate appassionata
in F-Moll, die vierte Sinfonie, die Coriolan-Quertüre,
die fünfte Sinfonie, die sechste (Pastoral-) Sinfonie, die
Egmontmusik, dann Konzerte, Fantasten, Lieder und die
erste und einzige Oper Beethovens: „Fidelio“.
„Fidelio“ hatte ein merkwürdiges Schicksal. Am 20. No-
vember 1805 ward die Oper zu Wien aufgeführt — er-
folglos. Allerdings wirkten ungünstige Begleitumstände
mit. Die Franzosen waren kurz vorher als Feinde in
Wien eingerückt. Infolgedessen hatte halb Wien, darunter
die Beethovens Wohlgeheimen, die Kaiserstadt verlassen.
Mit ihnen fehlten also Beethovens beste Kenner und
Gönner.

Auch die Stimmensezung war wohl nicht der Sache
würdig. Das Orchester murzte über technische Schwierig-
keiten. Die Quertüre miffiel, und die Kritik legte tags
drauf eine scharfe Sonde an das erste Bühnenwerk des
als Sinfonie- und Liederdichters zu Gesckäften.

Beethoven, entaus verstimmt, unterwarf das Werk
einer Neubearbeitung. Am 20. März 1806 ging „Fidelio“
wiederum über die Bretter, diesmal besser aufgenommen.
Dennoch zog der nervöse Meister sie insolge einer Diffi-

Die Betriebsrätewahlen

sind im Gange. Es ist Pflicht jedes Kollegen, sich an der Wahl zu beteiligen. Jede Betriebsrätewahl soll ein Protest gegen die kapitalistische Wirtschaftsordnung sein:

Deshalb dürfen nur Mitglieder der freien Gewerkschaften gewählt werden.

Physiologische Untersuchung über das Tragen schwerer Lasten.

Zu diesem in Nr. 7 des Verkehrsbandes erschienenen Artikel sendet uns ein Hafenarbeiter folgende Zuschrift: Es ist sehr wertvoll es an und für sich ist, einmal physiologische Untersuchungen anzustellen über das Tragen schwerer Lasten, so darf doch meiner Meinung nach der Artikel „Physiologische Untersuchungen über das Tragen schwerer Lasten“ in Nr. 7 des „Deutschen Verkehrsbandes“ nicht im ganzen unüberprüft bleiben.

Die Redaktion war ja schon so aufmerksam und setzte hinter einige Sätze ein Fragezeichen. Daß das mit Recht geschah, möchte ich im folgenden erläutern, zumal ich als Hafenarbeiter dies Gebiet aus der Praxis sehr gut kenne und wohl hier ein Urteil fällen darf.

Dieser Kollegen, die mit mir die zweifelhafte Ehre hatten, sich fürs geliebte Vaterland 1915 in Rußland herumzutreiben, wissen, wie wohl es war, wenn wir mit 20 Kilogramm Gepäck 40 Kilometer den Tag über gelastet hatten und dann einmal Halt machten. Wir liefen um wie die Mehlkiste und konnten nicht mehr feststellen, wie unser Organismus auf das Tragen schwerer Lasten reagiert.

Die meisten konstatieren heute: Herzfehler, Nervenleiden, Krampfadern und sonstige Leiden, für die im Vorkriegszeiten nicht einen Biennig bekommen.

Doch über das „militärische Talenttragen“ ließe sich ein Artikel extra schreiben. Ich möchte es im folgenden unternehmen, hauptsächlich die berufliche Seite dieses Problems zu berühren, da sie für uns zweifelsohne von großer Wichtigkeit ist.

In dem Artikel wird „von vornherein“ daran erinnert, daß der Soldat seine Ausrüstung während des ganzen Tages ununterbrochen zu tragen hat, während der Hafenarbeiter es nur während einer kurzen Zeit tut.

Mit Recht macht die Redaktion dort ein Fragezeichen. Die Soldaten, die während des ganzen Tages (acht Stunden?) „ununterbrochen“ ihre 25 Kilogramm tragen, können höchstens aus Weisheit sein, und die spielen bei unseren Betrachtungen keine Rolle.

Die Hafenarbeiter aber, die heute ihre 60 bis 100 Kilogramm nur eine „kurze Zeit“ schleppen können, bestimmen nach am selben Abend auszuweichen, sie sind für den Unternehmer unzulängliche Objekte und dürfen sich am anderen Tag die Arbeit von weitem ansehen.

Sachlos ist auch die Behauptung, daß „der Mühlens- und Hafenarbeiter keine Geschwindigkeit der Last, die er

zu tragen hat, und seinem eigenen körperlichen Befinden anpassen kann.“

Recher Artikelsschreiber, verjuchte Sie das einmal im Hamburger Hafen und ich gebe Ihnen Brief und Siegel, es findet sich bald ein Baas, der bei der Schlichtungsstelle Kartenzuteilung für Sie beantragt.

Ich möchte Ihnen und den Herren Physiologen den Rat geben, sich einmal einen einseitigen Betrieb, z. B. eine Reisemühle, anzusehen oder, was vielleicht noch rotomater wäre, einmal einen Reiskapell im Nord mit aufzustapeln; ich glaube, Sie würden es nicht mehr wagen, nur eine Maximalgrenze von 50 Kilogramm plus ein Jochteil aufzustellen, sondern würden andere Maßregeln für empfehlenswert halten.

Haben Sie schon mal einen Hafenarbeiter gesehen, der acht bis zehn Jahre diese Arbeit verrichtet hat? Er ist für körperliche Arbeit absolut unfähig. Findet er nicht in einem anderen Beruf Unterkommen, dann wehe ihm und seiner Familie.

Ich möchte in diesem Zusammenhang noch auf ein anderes großes Hafenproblem hinweisen, und das ist die Beförderung von schweren Lasten im Hafen überhaupt. Die Hamburger Lagerhausarbeiter haben bereits im Jahre 1925 zu diesem Problem Stellung genommen und eine gut ausgearbeitete Resolution an die Internationale Transportarbeiter-Föderation gerichtet, die jedenfalls beim Gesamtmaterial gute Verwendung finden wird.

Im Raibetrieb ist diese Frage zum größten Teil durch eine Rationalisierungsmahnahme, das Elektro-Lift, gelöst.

Aber in den Lagerhäusern, die ja, so alt sind, daß man ohne Lebensgefahr solche Rationalisierungsmittel nicht anwenden kann, haben die Kollegen noch Arbeiten zu leisten, die einfach menschenwürdig sind und wert wären, auch einmal von Physiologen untersucht zu werden.

Hier müssen z. B. Schaufelbalken, die von 20 Pfund kommen, und nur die Kleinstigkeit von 350 bis 500 Kilogramm wiegen, von einem Mann auf einer Sackfahre 40 bis 60 Meter geschoben werden. Er muß den Balken auf die Scale stellen, wieder zurücknehmen und dann in den Schuppen zum Stapel fahren. Bei dem schlechten Wetter auf der Erde und in den Schuppen ist das wirklich eine Leistung, und nicht jeder ist für diese Arbeit zu gebrauchen. Dasselbe trifft für das Stapeln zu.

Wenn die Herren Physiologen solch einen Betrieb mal in Augenschein nehmen wollten, würde ich ihnen empfehlen, ein paar Physiologen mitzunehmen, damit auch diese berichten können, welche Wirkungen sie bei den Arbeitern feststellen haben, die gerade solche Arbeit verrichten müssen. Es wäre für die Deutschnation wirklich interessant, die physiologische Wirkung solcher Arbeit kennenzulernen.

Da ich mir natürlich absolut klar darüber bin, daß solche Träger nur international geteilt werden können und in dem oben erwähnten Artikel Gelehrte der verschiedenen Länder zu Worte gekommen sind, so wäre es vielleicht zweckmäßig, die Herren würden sich mit der I.F.Z. in Verbindung setzen und so versuchen, für die Hafenarbeiter aller Länder menschenwürdige Zustände zu schaffen.

Eines aber sollten alle Hafenarbeiter, ganz gleich, welcher Branche, aus diesem Artikel lernen.

Es genügt nicht, daß sich bürgerliche Gelehrte für uns einsetzen und aus physiologischen Gründen eine Menge für uns brechen. Wollen wir innerhalb unseres Arbeitsbereiches gesunde Verhältnisse schaffen, so müssen wir sie uns selbst erkämpfen.

Das ist aber nur zu erreichen mit einer starken, schlagkräftigen Organisation. Diese entsteht nicht von selbst, Kollegen, sondern dazu gehört Arbeit. Nicht allein die Arbeit der ange-

stellten Kollegen, sondern drauken, im Betriebe, von Mann zu Mann, und haben wir es geschafft, daß es im Hafen wenig, oder besser, keine Anorganik mehr gibt, dann sind wir auch in der Lage, die hier aufgeworfenen Probleme international zu regeln — ohne Physiologen. Adolf Kummerutz.

Kinderfreunde und Gewerkschaften.

Im großen Rahmen der freien Arbeiterbewegung gibt es eine Anzahl Organisationen, von denen jede auf ihre Art das eine Ziel erstrebt, der Arbeiterklasse die Gleichberechtigung innerhalb der menschlichen Gesellschaft zu erobieren. Oder besser gesagt, jede dieser Organisationen übernimmt einen Frontabschnitt im Kampfe für die Aufhebung der Klassenrechte, die es einer kleinen Gruppe von Nichtstuerern ermöglichen, ein Bräutchen auf Kosten der großen Masse von Arbeitenden zu führen.

Ein Mittel in diesem Kampfe benutzen sie alle gemeinsam: Die Erziehung zum Klassenbewußtsein.

Wäre sich die arbeitende Bevölkerung Deutschlands, Kopf für Kopf, der Gedankengänge des Sozialismus klar, und damit auf einen einheitlichen Willen eingestellt, dann wäre es, rein zahlenmäßig ein leichtes, ohne Revolution, mit dem Stimmzettel in der Hand, eine Wirtschaftsordnung zu schaffen, die dem Arbeiter den vollen Ertrag seiner Arbeit sichert.

Warum fehlt in den Köpfen der Arbeiter diese Klarheit? Weil in der Zeit der ausgeprochenen Lernfähigkeit, in den Kinderjahren, gewissermaßen ins Unterbewußtsein, der Glaube an unabwehrbare Schicksal, an die göttliche Weltordnung, an die Notwendigkeit der unbedingten Unterordnung (Autorität) eingepflanzt wurde, und heute noch durch Kirche, Schule und Familie, die Prestigefamilie nicht ausgenommen, eingepflanzt wird.

Darum ist auch der den Gewerkschaften einzig möglichen Erziehung der Erwachsenen kein allzu großer Erfolg beschieden. Der Erwachsene ist neuen Gedanken sehr schwer zugänglich. Immer bringt die dem kindlichen Gehirn eingemerkte bürgerliche Idee, wenn auch nur in Teilerinnerungen, wieder durch, und hindert die vollendete Eingabe an den Sozialismus.

Die Arbeiterjugendbewegung hat zum Teil diese alte Methode der Erziehung durchbrochen. Noch viel gründlicher ist die Arbeit der Kinderfreunde, denn sie erfaßt den werdenden Menschen in der Periode der besten Aufnahme-fähigkeit. Die Kinderfreunde haben es sich zur Aufgabe gestellt, das Leben der Arbeiterkinder etwas sonniger zu gestalten. Es fällt ihnen nicht ein, irgendein Politik zu treiben; den Kindern soll nur Klar werden, daß sie Arbeiterkinder sind und zur Arbeiterklasse gehören, daß sie deshalb nicht zu schämen brauchen, da alle Güter der Erde der Arbeit entspringen. Der wütende Kampf, der von Seite der bürgerlichen Welt gegen diese Bewegung geführt wird, ist der beste Wertmeister derselben.

Diese Kinder werden später gute Gewerkschafter, denn klare Erkenntnis der Klassenlage, Klassenbewußtsein und Selbstkritik sind die Grundpfeiler der Gewerkschaftsbewegung.

Darum dringt auch in den Gewerkschaften langsam (für den Kinderfreund viel zu langsam) der Gedanke durch, daß es in ihrem ureigenen Interesse liegt, diese junge Bewegung zu fördern. In Österreich führt die Gewerkschaftsaktion (A.G.B.) neben jedem Gewerkschaftsbeitrag einen kleinen Prozentsatz an die Kinderfreunde ab. Dasselbe geschieht außerdem noch durch die Belegschaften einer Reihe von Betrieben in Form des sogenannten Kinderhelfers.

Auch in Deutschland ist der Kinderfreund nicht ganz unbekannt. In Kiel haben ihn sämtliche Gewerkschaften schon vor der Inflation eingeführt. In anderen Orten

renz; mit dem Sänger des Meeresland zurück. Und so ver- stammte für acht Jahre der Meeresland von der erlösenden Macht der Gattinliebe. Da eines Tages erwachte man „Fidelio“ zum Bewußtsein für einen heute vergessenen Sänger an der Wiener Hofoper.

Die Titelfigur ward von der prachtvollen dramatischen Meistersängerin Wilhelmine Schröder-Devrient zu höchstem Glanz emporgetragen. Nun ging „Fidelio“ oder „Leonore“, wie Beethoven die Oper eigentlich genannt wissen wollte, über alle großen Bühnen und ward und blieb herrlicher Nationalbegehrt.

Siebzehn ermutigt trug Beethoven sich mit der Idee zu neuen Opern. Wir erleben dies aus Aufzeichnungen und aus Briefen an Körner, Grillparzer und andere Dichter. Diefierhalb schrieb Beethoven 1812 an Körner: „Beständig seit einiger Zeit kränzlich, anhaltend beschäftigt, konnte ich mich nicht über Ihre Oper erklären. . . . Wir werden uns zusammen über Ihre Oper bereden und auch über eine andere, die ich wünschte, daß Sie für mich schreiben.“

Dies blieb der einzige Brief Beethovens an Körner, durch dessen Tod der Plan zerbrach. Aber die Idee, noch eine Oper zu komponieren, muß Beethoven noch lange in sich getragen haben. Denn wir finden einen Brief von ihm an Grillparzer aus dem Jahre 1823, worin er mit diesem über den Operntext „Melusine“ verhandelt. Jedoch auch dieses Projekt verfiel. Dafür aber gab uns der Meister neben weiteren sinfonischen Offenbarungen: die A-Kante Sinfonie und die „Missa Solemnis“. Zu ihrem Preise reichen Worte gewöhnlicher Sterblicher nicht aus. Tränen brachte ein Wagner ihnen dar beim ersten Lesen der Partituren. Und Hector Berlioz logte von der „Missa“, „sie ist ohne Vorbild von Himmel gefallen“. Auch der große Musikschri- fteiler Marx prägte ein schönes Wort: „Beethoven hat sich damit zu den Sternen auftragenden Dom neben und außer- halb des Domes von St. Stephan errichtet.“ Hier einiges über das erste Schicksal beider Werke: Beethoven hatte, etwas empfindlich darüber, daß man ihn in letzterer Zeit in Wien etwas über dem neuen Musikern Können ver- gessen, hauptsächlich mit Berlin wegen der Aufführung seiner Werke verhandelt. Auch mit einigen deutschen Mittelstädten, besonders Weimar. Bis seine Freunde es

durchsetzten, daß er sie Wien zur Uraufführung gab. Die- ses ward im Februar 1824 im Kärntnertheater zu einem gewaltigen Erlebnis für Schöpfer und Anwesende. Die „Meinte“ wurde ganz aufgeführt. Von der „Missa“ drei Teile als „Drei Hymnen“. Die ungerühmte Henriette Sonntag und Karoline Unger wirkten als Solistinnen und Preisjägerinnen der Freude in der „Meinte“. Beethoven aber war durch seine Taubheit vom Dirigenten- posten verbannt. Der arme hörte auch nicht das Beifalls- brausen des begeistertsten Auditoriums, bis die Unger am Schluß dem tauben Meister ein Zeichen gab, auf daß er sich umdrehe und sehe, wie man ihn verstanden habe.

Leider stand der pekuniäre Erfolg dieser Werke nicht auf gleicher Höhe mit dem ideellen. Und der große Mann prägte das bittere Wort: „Ich habe oft Noten in Kästen geschrieben.“ Und an Goethe, als er sich an ihn um Protektion für seine „Missa Solemnis“ wandte: „Ich habe gearbeitet, aber nichts er- arbeitet.“

Fortan ging es mit seiner nie festen Gesundheit bergab. Dies läßt seine Produktionsfähigkeit: „Seit einiger Zeit bring ich mich nicht mehr leicht zum Schreiben. . . . Es graut mir vorm Anfang zu großer Werke.“

Am 28. März 1827 geht Beethoven zur ewigen Ruhe ein.

Wer beim Anblick der mürrischen Züge Beethovens geneigt ist, ihn für einen unglütigen, unnahbaren Menschen zu halten, der lese seine Briefe, vor allem sein dabei he- rühmliches Testament, das Urbild des Altruismus. Freilich war Beethoven „eine ganz ungebändigte Persönlichkeit“, wie Goethe von ihm sagte, der seine rechte Beziehung zu ihm finden konnte. Beethovens Genie ertrug nicht die Fesseln des Salonlebens, das Goethes Lebensluft be- deutete. Und doch — wie verstand er es andererseits, sich einzuflügen. Mit welchem Opfermut, mit welcher Selbst- verläßlichkeit trägt er die vielen Mißeren und Aus- nutzungen an Geld und Kraft, die ihm die Sorge für seinen Neffen Karl auferlegt.

Ein Vorbild ist Beethoven für Wahhaftigkeit. Sah es auch in seinem Haushalt — er war Junggehele — oft unordentlich aus, um fo mehr Ordnung hielt er im Innern

seines Herzens. Schädigung anderer hatte er. Er ver- bietet seinen Freunden, seinen Besetzern, was irgendwie nach Reklame für ihn auskaut. Dabei war er bei aller Bescheidenheit seiner Lebensführung sich des eigenen Wertes in klarem Selbstgefühl bewußt: „Das kann ich — aber Sie dürfen das nicht!“ ruf er einmal einem sich titanehaft dünkelnden Musikwergalein zu. Er war ein Meister im Wokstum. Er lehrte sich für Hinterlistige be- dürftiger Muster ein, für Pochs Tochter. Ein Beispiel für viele.

Zu den vielen Beethoven verbitternden Ent- täuschungen kamen noch die in jenem Liebesleben. Eine Reihe entzündender, liebenswerter und von ihm geliebter Frauen begannen ihm und — schein an ihm vorüber. Er vermag es nicht, eine zu halten. Die Geliebte war wohl jene, der der postiche, zur Wiedergabe zu lange Brief vom 6.7. Juli 1801 mit der Ueberchrift: „An die Unsterbliche Geliebte! Mein Engel, mein Alles, mein Ich!“

Noch heute gehen die Ansichten der Beethovenforscher nicht ganz konform darüber, wann dieser Brief galt. Ob der schönen Gräfin Gulia Guicciardi, der er die Wand- scheninnate widmete, ob wie Raumann und La Mara vor allen annehmen — Therese Brunswid — oder, wie Verfasserin dieses eine Zeitung annahm, etwa gar die mit unmenndbarem Reiz von Feenhand besetzte Goethe- freundin Bettina von Arnim, der er manchen gütlichen Brief sandte. Beethovens inneres Ohr lautete den Ein- gehungen seiner Muse am liebsten auf einfachen Spazier- gängen. Aber man denke nicht, daß ihm alles zulag, so wie z. B. seinem großen Wiener Zeitgenossen Franz Schubert. Beethoven mußte sich vieles schwer erdienen. So finden wir in dem ältesten Stückenbuch zur Oper „Fidelio“ allein 18 diverse Anfänge zu Mozarts Ari- „In des Lebens Frühlingstagen“ und deren zehn zu einem Chormotiv. Unermüdete Detailbearbeitung war die Folge der in der Natur geschöpften Anregung. Die Ode „An die Freude“ am Schluß der Neunte — ansehend so leicht aus sprudelndem Melodiendorn geschöpft, weil so langbar wie eine Waldweise — wurde von dem Meister sinfonischer Tondichtung erst nach unzähligen Umände- rungen und Ueberarbeitungen in der heftigen Fassung festgelegt.

Die beiden im Hafengebiet eingerichteten Unfallstationen wurden im Berichtsjahre nicht benutzt. Der Abtransport der nicht gefähigen Verletzten wurde mittels Sanitätswagen der Feuerwehr veranlagt.

Die Beleuchtung in allen Teilen des Hafens wurde auch im Berichtsjahre, wo erforderlich, einer Verbesserung unterzogen.

Bei der Arbeiterbörse wurde auf Wunsch der Arbeiter eine bessere Beleuchtung eingerichtet. Die vom Hafeninspektor weiter beantragten Verbesserungen, bessere Beleuchtung der Roddentoppel, sowie am Flughafen, sind bisher noch nicht erfolgt. Die hier verkehrenden Dampfer befinden im allgemeinen ausreichende Beleuchtung. Wo diese bei Beladung von Seglern und sonstigen Fahrzeugen fehlte, mußte der Steuer die zur Beleuchtung notwendigen Lampen liefern.

Nacht- und Sonntagsarbeit: Von 10 Uhr abends bis 1 Uhr nachts haben im Berichtsjahre 168 Schiffe gearbeitet und an Sonntagen 28.

Die Nacharbeiten wurden durch gelegentliche Revisionen kontrolliert.

Im Januar und Februar war die Schifffahrt kaum. Dieses ist mit auf die schweren Eisverhältnisse in den schwedischen und finnischen Gewässern zurückzuführen. Die Arbeitsgelegenheit für die Hafendarbeiter war damals keine gute. Ende März wurde der Verkehr mit Motorseglern und Seglern lebhafter, welche hauptsächlich Stein- und Kalkstein laden. Auch die Hollanddampfer, sowie beide Linien nach Stockholm und die auf Finnland fahrenden Dampfer hatten gute Ladung. Im April flaute die freie Schifffahrt etwas ab. Im Mai begann ein lebhafter Umschlag von Stein- und Kalk. Der Umschlagverkehr nahm in den nächsten Monaten einen immer größeren Aufschwung durch die eintreffenden Papier- und Schmelzblechdampfer, sowie durch Ausfuhr von Kohlen, Koks, Brei- und nach Finnland, Dänemark und Schweden. Ende Oktober war ein derartiger Andrang, daß alle Häfen voll belegt waren und sehr viel Nacharbeit sowie auch Sonntagsarbeit geleistet werden mußte. Anfang November traf der letzte Dampfer mit Papierholz ein. Es wurden 58 Dampferladungen in 147 Winenschiffe umgeschlagen. Mit Aufbruch des englischen Kohlenkreuzes hörte die Kohlenausfuhr auf; die Ausfuhr anderer Massengüter hielt noch bis Ende Dezember an.

Arbeitsentstellungen oder Streiks fanden im Berichtsjahre nicht statt.

Aus dem Verkehrsleben.

Verkehrsfragen.

Von Franz Anion Seibold, Volkswirt NDB. (Alle Rechte vom Verfasser vorbehalten.)

Viele Menschen benutzen die Verkehrseinrichtungen, ohne sich auch nur die geringsten Gedanken über den Zusammenhang der Verkehrswege und der Verkehrsmittel mit der Wirtschaft zu machen. Das ist in anderen Angelegenheiten ähnlich. Der Städter, der kein Städtchen Brot, Fett oder Fleisch im Hause hat, macht sich nicht das geringste daraus, wenn er genügend Geld hat. Mit einigen Schritten ist's getan. Fast alles, was sein Herz begehrt, kann er in der nächsten Umgebung bekommen. Von wem alles das stammt, wie es entsteht, beschafft und auf welche Weise es so bequem zum Greifen herangebracht wurde, kümmert ihn meist nicht. Es ist zu haben und das genügt den meisten Menschen.

Vom Verkehr hängt das Wohl und Wehe der Menschen in einer Weise ab, wie es sich nur wenige vorstellen. Gesundheit, Krankheit, Trost, Hilfe, Geld und Waise, geistige und leibliche Güter werden durch den Verkehr umgewandelt. Er bringt uns Güter und wir verwandeln ihm Güter für andere an. Der Arzt, der mit dem Auto, dem Schnellzug, dem Schiff, dem Luftfahrzeug zum Kranken fährt und ihm hilft, der Kranke, der mit diesem Verkehrsmittel zum Arzt gebracht wird und von ihm Hilfe erhält, sie verbindet die Möglichkeit der Hilfe mit dem Verkehrsmittel. Der Brief, der etwa um 4 Uhr nachmittags in Berlin aufgegeben wird, ist am nächsten Tag schon in einem abgelegenen Dorf in Banen oder im nächsten Ausland. Jeder kann sich ausdenken, was es heißt, einen Brief einen Tag oder einige Stunden früher zu erhalten. Geld oder Waren mit einer Sicherheit zugestellt zu erhalten, wie es früher niemand ahnte.

Wir denken in allem, was um uns herumgeht, vorzuehen, mehr an das Ausfallende und Letzte: An den Briefträger, der den Brief, das Paket, das Geld oder das Telegramm bringt. Aber was alles nötig ist, daß dies so pünktlich und sicher geschieht, das übersehen wir oft. Wie anders es uns ums Herz wäre, wenn es da und dort im Verkehr nicht klappte, das merken wir erst, wenn ein Brief seinen Weg verfehlt, ein Telegramm unklar ankam, Geld falsch bestellt würde, wenn an einen anderen abgeliefert wurde (meist entsetzlichen Fehl- und Nachsendungen aus mangelhaften und unrichtigen Angaben). Wenn der Zug verspätet abfährt, zu spät ankommt, läßt das manche wirtschaftliche Fehlwirkungen aus, und das gilt für das Schiff und Luftfahrzeug. Viele Menschen müssen nach solchen Fehlwirkungen ihre Pläne, Entwürfe, Absichten ändern. Das zieht alle mit hinein, die mit diesen Menschen zu tun haben. Wenn der Chauffeur etwas verspätet mit seiner Ladung ankommt, verzögert der Kaufmann vielleicht für kürzere oder längere Zeit Kunden.

Das Schiff kennen wir zumeist nur als Personen- und Frachtverkehrsmittel. Dieser Personen- und Frachtverkehr ist von der größten Wichtigkeit. Daneben ist die Fisch-, See- und Meeresfahrt auch für die Heilung körperlicher und seelischer Leiden bedeutungsvoll. (Ueber der „See-Krankheit“ verweisen wir die reizende und heilsame Kraft der Meeresfahrt.) Und wir denken jeweils, wenn wir von einem Fortschritt im Schiffbau oder in der Schifffahrt hören, dieser werde in Zukunft kaum noch zu überbieten sein. Und eines schönen Tages hören wir, daß auch im Schiffwesen noch viele Verbesserungen möglich sind (etwa im Bau, in der Anordnung, der Kraft-

beschaffung, der Schnelligkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit). Wir irren auch sonst oder wir denken zu eng beschränkt im Wasserfahrwesen. So zum Beispiel in der Ueberseefahrt. Es ist durchaus möglich, daß der Frachtverkehr steigt oder daß er zurückgeht, daß die Ums- oder Einwanderung in ihrer Stärke wechsell. Die älteren Verkehrsmittel, Telegraphie, Telephonie, Puntleinrichtungen bewirken aber eine etwas andere Dentart: Wer etwas gehört hat und wem das Gehörte gefällt, der möchte bald oder oft auch das sehen, wovon er gehört hat. Werden die Pöster und die einzelnen Menschen wohlhabender, dann werden sie mehr reisen, weiter und in anderer Richtung reisen. Dazu werden die Menschen auch durch die schnelleren, bequemeren, sichereren, billigeren Verkehrsmittel angetrieben und ermuntert, und auch das wird dem Wasserverkehr zugute kommen. Die Menschen wandern vielleicht weniger aus, aber sie wandern und besetzen größere Strecken. Aus den paar Zeilen ergibt sich schon, daß die Schifffahrt sehr ausbaufähig ist und vielen Zwecken dienen kann. Nur daß sie eben, wie alle Verkehrsmittel, ganz offensichtlich vom wirtschaftlichen Wohlstand der Völker und Einzelwesen abhängt. Heute reist der Amerikaner und Engländer viel über See, die Japaner kommen hinterher. Wenn die Chinesen über ihren häuslichen Krieg hinaus sind und es ihnen wirtschaftlich besser geht, werden sie den Schiffsverkehr beleben, und das gilt auch von kleineren, wirtschaftlich schwächer entwickelten Völkern. Der Übergang vom „Hörnjagen“ zum „Gehen“ (sich ein eigenes Urteil bilden) ist für die Schifffahrt sehr wichtig. Wer hinaus möchte in die weite Welt, der kommt um das Schiff nicht herum. Zwar scheint es, als ob der Rundfunk das Verkehrsmittel sei, das die Menschen mehr und mehr im Haus festhält, aber diese Auffassung trägt. In großen ganzen weitet der Rundfunk: er erweckt Sehnsucht, treibt die Gedanken hinaus und schafft das Vorhaben: Wege, die die Rundfunkwellen gehen, selber zu sehen und zu genießen. Und wenn einmal die Luftfahrzeuge viel weitergediehen sind: die Fahrt im Wasser wird sich in ihrer Art mit der Fahrt über dem Wasser sehen und hören lassen können. Wir müssen uns nur davor hüten, zu glauben, ein Verkehrsmittel entwickle sich fort und das andere bleibe losgelassen in der Entwicklung stehen. Gerade im Schiffwesen könnte an vielen Beispielen gezeigt werden, wie es da vorwärtsgeht (wie schon angedeutet: in der Richtung zu größerer Schnelligkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit, Billigkeit). Neue Erfindungen und Entdeckungen schiffseigner Art und die Anwendung neuer naturwissenschaftlicher Erkenntnisse werden die Schifffahrt lebensvoll erhalten. Es ist doch nicht so, daß z. B. ein viel wirkamerer Automotormotor oder Luftschiffsmotor erfunden wird, den der Schiffbau nicht auch nützen kann. Findige Köpfe wissen aus Witten Fönig zu laugen.

Bis zu einem gewissen Grad wirken alle Verkehrsmittel auf einander ein. Eins kann auch das andere ersetzen (die Eisenbahn das Schiff und das Luftfahrzeug und umgekehrt), aber jedes hat Besonderheiten und Eigenheiten, die das andere nicht hat. Der zunehmende Automobilverkehr ist kein Zufall. Das Automobil erfüllt eben Anforderungen, an die Schifffahrt, Eisenbahn und Luftfahrt nicht herantrifft. Und so ist es auch mit der Eisenbahn und dem Luftverkehr. Zu glauben oder zu meinen, eins dieser Verkehrsmittel verdränge das andere nach und nach (etwa das neuere das ältere), ist ein Irrtum. Ein Verkehrsmittel muß sich dem andern anpassen und muß zweckmäßig an das andere angeschlossen oder in den Gesamverkehr eingegliedert werden. Jedes Verkehrsmittel muß seine Ueberlegenheit über das andere dartun; mit Worten ist nichts getan.

Sehen wir uns doch einmal um! Der Schubarren ist noch da und der Kuhwagen, das Pferdgeschpann und der Reitersmann. Die neuen Verkehrsmittel haben die alten nicht verdrängt, sondern auf andere Wege gewiesen, auf andere Zwecke gelenkt. Zudem: eine schwache Besetzung mit Eigenwirtschaft, Kundenwirtschaft kommt mit anderen Verkehrsmitteln aus als eine starke und dabei zunehmende. Der Ziegenhalter, der Futter für einige Ziegen braucht, treibt sie auf die Weide oder er holt das abgemähte Futter mit einem Schubarren. Gewiß, heute kann er auch ein Bündelchen aufs Fahrrad schwallen oder mit dem Motorrad so etwas holen, aber mit einem Schubarren kommt man besser ins Feld und wieder heraus. Der Melbereiter ist außer Kurs gefahren, aber der Gesundheits- oder Berganigungsreiter hat ein ähnes Leben. Neulich wurde gemeldet, wie sehr der Automobilverkehr in Preußen ungenommen habe, es war aber hinzugefügt, daß trotzdem die Zahl der Pferde gestiegen sei. Mag die Technik noch so sehr vorrücken, in den Menschen stecken da und dort Neigungen, die wir am besten mit der Aufforderung: „Zurück zur Natur!“ bezeichnen können. Solche Neigungen würden sich zum Teil verkehrsfeindlich aus, zum Teil geben sie aus dem Bedürfnis nach Abwechslung hervor. Manche Menschen schätzen auch eine gewisse Vielseitigkeit. Aber wie die Volkstrachten im großen ganzen doch nur aus Kosten ehemaliger Entwicklung bestehen, so werden auch einige Einpänner und Eigenbrötler nicht das Rad der Zeit aufhalten. „Zu Fuß um die Welt“ ist eine Seltenheit. Wer rascher vorwärts möchte oder muß, dem bleibt nichts anderes übrig als das Verkehrsmittel zu befehlen (auch die elektrifizierte, die Fahrrad- oder die Schwebebahn), das ihn schneller vorwärts bringt. Welches er benutzt, das hängt von seiner Einsicht, seinem Geschmach, seinen Bedürfnissen und seinem Gelde ab, das er dafür ausgeben kann. Sonderlinge und Geizhälse fallen vielleicht auf, aber auf die Entwicklung der Hauptverkehrsmittel üben sie keinen Einfluß aus. Im Anfang des Automobilwesens trauter sich viele nicht in ein Auto hinein. Heute fährt Auto, wer eben Geld, Neigung und Gelegenheit dazu hat. Vielen bangt heute vor einer Luftfahrt, wie vielen ehemals vor der Autofahrt. Die Furcht vor dem Schweben in der Luft wird abnehmen, wie die Furcht vor der Autofahrt abgenommen hat. Die Neuerungsüchtigen aber, die alles genau ausprobieren und auskosten müssen, was

auf der Bildfläche erscheint, werden auf ihre Art wieder „zur Natur zurückkehren“. Wenn der Reiz der Neugier und Eigenheit vorüber ist, werden sie herausfinden, daß auch das ältere seine Vorzüge und Eigenheiten hat.

Aus alledem ergibt sich: Bedeutung und Wert der Hauptverkehrsmittel hängen nicht von den Zufälligen, den Geizhällen, den Sonderlingen und auch nicht von den Neugierigen ab, sondern von dem Maß und der Art und Weise, wie sie den Verkehrsbedarf befriedigen können. Im allgemeinen: Sicherheit, Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Billigkeit des Verkehrsmittels für den großen Verkehrsbedarf ist entscheidend für seine Beanspruchung oder Benutzung. Eine Zeitlang mag ein Verkehrsmittel einem andern voraus sein, das andere hinterherhinken, daraus darf aber nicht geschlossen werden, daß eins für Zeit und Ewigkeit dem andern überlegen ist. Niemand weiß, welche Erfindungen und Entdeckungen gemacht werden und ob sie dem etwas zurückgebliebenen neuen Schwung und Auftrieb und vielleicht eine Ueberlegenheit für eine gewisse Zeit geben. Schubarren, Reiter, Kuhwagen können den Wettbewerb nicht mit der Eisenbahn, dem Schiff, dem Luftfahrzeug und dem Automobil aufnehmen, das können wir wohl heute übersehen. Aber in ihrer Eigenart erfüllen Schubarren, Reiter und Kuhwagen auch noch auf absehbare Zeit gewisse Aufgaben.

Bemerkenswert sind die Beziehungen der Post zur Eisenbahn und der Eisenbahn zur Kanalanlage von Kanälen. Die Post ist bald automatisiert, sie hat Flugzeugverkehr. Sie kann für ihre Zwecke jeweils das Verkehrsmittel auswählen, das ihr als das geeignetste erscheint. In einem gewissen Widerstreit gerät die Postverwaltung mit der Eisenbahnverwaltung, wenn sie Automobil-, Personen- und Güterverkehr einrichtet. Bis zu einem gewissen Grad ist die Post Zubringerin für die Eisenbahn, sobald aber die Post Autoverkehrswege einrichtet, entsteht ein Wettbewerb zwischen ihr und der Eisenbahn. Daneben gibt der Autoverkehrsflug auch dem privaten Wettbewerb.

Die Eisenbahnverwaltung wehrt sich gegen den Bau bestimmter Kanäle. Kanäle, so sagen Eisenbahnschleure, seien oft unwirtschaftlich. Die schon vorhandenen seien einmal da und mit ihnen sei zu rechnen, aber neue zu bauen empfehle sich nicht. Es ginge nicht an, daß der Staat Kanäle baue und so Wettbewerber schaffe, die billiger sein könnten, als die Eisenbahnen. Wenn bei den Kanälen die Anlage- und Unterhaltungskosten nicht oder nicht ganz angelegt würden, sei es allerdings möglich, die Beförderung gewisser Güter auf den Kanälen billiger zu gestalten. Hier soll der Widerstreit nur angedeutet werden. Um diese Angelegenheit geht es hit und her, jedenfalls geklärt sind die Fragen nicht. Es läßt sich in Verkehrsfragen nicht alles so fein äußerlich abgrenzen und genau sagen, was — auf längere Zeit hinaus gedacht — das verkehrswirtschaftlich zweckmäßigste und volkswirtschaftlich beste ist. Die Hauptverwaltung der Eisenbahn glaubt, daß die Eisenbahn der Verkehr bewältigen kann und daß sie auch billiger sein kann wie die Wasserstraßen (gemeint sind Kanäle). Borek will sie aber noch nicht recht an eine Verbilligung der Tarife heran oder an eine Herabsetzung der Entfernungsabrechnung. Die künftige Tarifrevision und der Verkehrsausfluß haben aber die Frachtberechnung für Güter zu ändern beschlossen. Zur Klärung der Tarifreformfragen wurde ein Ausschuss eingesetzt. Was daraus auch werden mag: der Wettbewerb kopft an den Toren der Eisenbahn; sie muß sehen, daß sie mitkommt.

Im großen gesehen, scheint es, als ob die Post es leichter habe. Sie hat Monopole: Briefverkehr, Telegraphie, Telephonie und Rundfunk stehen ihr zu und das gibt ihr einen Haß. Aber der Auto-Personenverkehr gehört ihr nicht allein. Sie muß hierin auf dem Boden sein, wenn sie mit den privaten Unternehmen Schritt halten möchte. Die Stellung der Post kennzeichnete der Reichspostminister neulich so: „Gepackte oder geladene Lage der Reichspost.“ Eine Tageszeitung zimmerte aus den Neuzugungen des Reichspostministers die Ueberchrift: „Die Reichspost im Aufstieg.“ Nein, die Reichspost steigt nicht auf, aber ihre Umsätze werden größer. Im Postschleckerverkehr wurden 1926 rund 115 Milliarden Mark umgesetzt, der Luftpostverkehr hat sich verdoppelt, die Teilnehmer am Rundfunk vermehrten sich innerhalb eines Jahres um eine Viertelmillion. Für das Jahr 1926 wurden von der Post an das Reich 70 Millionen Mark überwiesen.

Anfangs März 1927 tauchte eine neue Verkehrsfrage auf. Es wurde vorgeschlagen, Schwedenschnellbahnen mit einer Geschwindigkeit von über 250 Kilometer zu errichten. Diese hohe Geschwindigkeit soll dadurch erreicht werden, daß solche Bahnen in gerader Linie, ohne jede Kurve gebaut werden. Die Erfinder, Käte und Perater erklären die Vorzüge teilweise für einen Fortschritt und teilweise für unwirtschaftlich. Das ist immer so: die einen ermutigen, die andern raten ab. An die Luftschiffahrt glauben im Anfang ihres Werdens auch nur wenige. Auf die Wenigen kommt es aber nicht an, sondern auf die Later. Warten wir einweisen ab. Der Fortschritt läßt sich weder erzwingen noch verhindern.

Ein neues Ozeanluftschiff soll bald in den Verkehr kommen. Der Zeppelin „L Z 129“ soll 150 000 Kubikmeter Inhalt haben, 150 Kilometer in der Stunde fahren und etwa 70 Stunden Fahrdauer haben. Dieses Luftschiff soll bei 20 Tonnen Post (= 750 000 Briefe) anderthalb Millionen Pekteten einbringen und später bis zu 40 Fahrgäste mitnehmen (das Luftschiff erhalten die Spanier). Die Fahrt soll von Sevilla bis Buenos Aires 6000 Pekteten kosten (dem Fahrpreis einer Augustabine auf einem Dampfer gleichkommen). Das wird den Schiffbau und die Schifffahrt veranlassen, ihre Leistungen zu steigern. So kommt Leben in den Verkehr und dieser Verkehr wird auch die an ihm beteiligten Volkswirtschaften befruchten.

Auto und Kleinbahn. Wie wir der „Danziger Volksstimme“ entnehmen, gewinnt auch im Freistaat Danzig der Autobus eine immer größer werdende Bedeutung. Daß der Fährtragne hier die Kleinbahn ist, beweist eben die größere

