schaft fördert und die materiellen und geistigen Grundlagen und Kräfte der Produktionsentwicklung günstig beeinflußt". Man könnte staunen, daß den „prominenten" Wirtschaftsführern — bis zur Pleite sind sie alle „Wirtschaftsführer" — diese wirtschaftsfördernde Seite der Sozialpolitik so unbekannt ist, wenn man nicht wüßte, daß in Deutschland

Wirtschaftsführer und Geldmacher

synonyme Begriffe sind. Ein Geldmacher ist aber kein Wirtschaftsführer oder doch nur ausnahmsweise. Die deutschen Feinde der Sozialpolitik und der Arbeiter sind keine Wirtschaftsführer, aber auch keine Menschen, denn es ist unmenschlich um des eigenen Vorteils willen, die Armen verhungern zu lassen. Sie sind keine Menschen, sie sind nicht einmal Christen, denn als Christen müßten sie den armen Bruder mehr lieben als ihren Profit. Sie sind keine Christen, sie sind nicht einmal Deutsche, denn nur vaterlandslose Gesellen fordern und fördern den Tod von zehntausenden Deutschen, damit sie nicht mehr als lebende Anklagen gegen die kapitalistische Weltordnung auftreten können. **Sie sind nur geldgierige Profitraffer,** bei denen Wirtschaft, Menschlichkeit, Christentum und Nationalität federleicht wiegen gegen **ein Prozent mehr.** Die Arbeiterklasse, die in Verkennung ihres eigenen Werts und ihrer Kraft, Leute wie Borsig als unumschränkte Herren walten läßt, ist verloren. Die Rede Borsigs war ein Ausfluß der Sicherheit in der sich die Ausbeuter wiegen. Sie halten die Arbeiter für schwach und organisationsmüde. Den Herrschaften zu beweisen, daß ihre Einschätzung der Arbeiterklasse falsch war, ist die vordringliche Aufgabe der organisierten Arbeiter. Stärkt die Organisation, Kollegen, die **starke** Gewerkschaft wird die Unternehmer wieder zu Menschen machen. Die Borsig, Siemens und Cassel helfen uns bei der Agitation für den Verkehrsbund. Zeigt den Unorganisierten die drohende Gefahr und zwingt sie in den

Deutschen Verkehrsbund.

Erwerbslosen-Unterstützung und Löhne.

Das deutsche Bürgertum läßt die Arbeiterklasse die Unterstützung für ihre arbeitslosen Klassengenossen selbst zahlen. Es hat aber Angst davor, daß die an und für sich niedrigen Unterstützungssätze der Erwerbslosen die Arbeitslöhne „überschneiden", das heißt, höher sind, als die in manchen Erwerbsgruppen gezahlten Löhne. Um dem abzuhelfen, sieht die Erwerbslosenversicherung die Einführung eines Lohnklassensystems vor.

Es ist nun das Verdienst des Direktors des Statistischen Amtes der Stadt Nürnberg, Professor Dr. Meyer, in der Zeitschrift „Der öffentliche Arbeitsnachweis" für Nürnberg das genaue Ergebnis der amtlichen Untersuchung über das Verhältnis von Lohn und Erwerbslosenunterstützung aufgezeigt zu haben. Die von Dr. Meyer aufgestellte Tabelle bringt für die wichtigeren Nürnberger Gewerbegruppen, getrennt nach Männern und Frauen, die Zahl der Unterstützungsempfänger, die mit ihrem Erwerbslosenunterstützungssatz über ihren letzten Wochenbruttoverdienst kommen, und dann die Fälle, bei denen die Erwerbslosen mit ihrer Unterstützung unter ihrem Wochenbruttoverdienst bleiben.

Zahl der Fälle, in welchen gegenüber dem Normal-Wochen-Bruttoverdienst die Erwerbslosenunterstützung

	einen Gewinn brachte	einen Verlust brachte, und zwar wöchentlich von								
		bis 10 Mk.	über 10 bis 15 Mk.	über 15 bis 20 Mk.	über 20 bis 25 Mk.	über 25 bis 30 Mk.	über 30 bis 35 Mk.	über 35 bis 40 Mk.	über 40 bis 45 Mk.	über 45 Mk.
1. Männl. Personen										
Metallverarbeitung	5	136	235	459	601	635	621	633	468	183
Industrie der Maschinen und Apparate	3	91	121	224	250	232	207	179	149	102
Holzindustrie	3	58	84	124	186	213	245	154	79	29
Bekleidungsgewerbe	—	60	73	110	72	56	35	30	12	12
Bauwerbe	—	7	21	49	56	119	203	131	99	112
Handelsgewerbe	3	119	149	260	355	179	106	79	55	97
Verkehrsgewerbe	2	76	102	197	191	123	37	17	3	6
Lohnarbeit wechselnder Art	4	261	506	748	865	691	474	313	136	106
Alle sonstigen Gewerbegruppen	2	68	97	145	223	174	125	116	42	38
Alle männliche Personen zusammen	22	876	1388	2316	2818	2422	2053	1652	1038	681
2. Weibliche Personen										
Metallverarbeitung	—	244	214	144	41	6	4	—	—	—
Holzindustrie	1	81	42	45	25	9	8	2	—	—
Bekleidungsgewerbe	6	250	146	91	28	9	4	1	—	—
Handelsgewerbe	2	245	289	254	118	68	39	18	16	5
Lohnarbeit wechselnder Art	30	1886	1506	856	283	55	7	9	3	—
Alle sonstigen Gewerbegruppen	13	381	302	98	44	11	6	2	—	3
Alle weiblichen Personen zusammen	52	3037	1588	1588	489	156	66	32	19	8

Gewinn zogen aus der Erwerbslosenunterstützung gegenüber dem früheren Bruttoverdienst also insgesamt ganze zweiundzwanzig männliche Personen. In zwanzig Fällen davon war der Gewinn bis fünf Mark, in zwei Fällen bis zehn Mark bei insgesamt 15 303 Erwerbslosen. Weibliche Personen zogen aus der Erwerbslosenfürsorge insgesamt zweiundfünfzig Gewinn, von insgesamt 8051 unterstützten Frauen.

In 15 281 von 15 303 Fällen blieb die Erwerbslosenunterstützung bei Männern unter dem letzten Wochenbruttoverdienst. Die Mehrzahl der Fälle liegt bei einem Verlust von mehr als 20 Mark. Für die weiblichen Erwerbslosen ist das Verhältnis „günstiger". In 37 Proz. der Fälle lag der Wochenverlust in der Gruppe bis zu 10 Mark und in 32 Proz. der Gruppe 10 bis 15 Mark.

Aus diesen Zahlen ersieht man, wie gewissenlos und zynisch die Behauptung ist, daß ein sehr großer Teil der Erwerbslosen der „Höhe" der Unterstützung wegen nicht auf die Arbeitsuche gehe. Aus diesen Zahlen ist zu erkennen, daß trotz der niedrigen Löhne die Erwerbslosenunterstützung durchschnittlich in mehr als neunundneunzig Prozent der Fälle tief unter dem zuletzt gezahlten Wochenlohn steht.

Aus den Untersuchungen des Statistischen Amtes der Stadt Nürnberg kann man — zumindest für die Industriegebiete — den Schluß ziehen, **daß ein Ueberschneiden der Löhne durch die Erwerbslosenunterstützungssätze fast nicht vorkommt.** Man versteht danach erst recht, wie groß die Frechheit und Lumperei der vollgefressenen Bourgois ist, die bei dem Elend der Arbeitslosigkeit von „Parasiten und Revenuempfängern des Staates" sprechen. Für das Proletariat ergibt sich daraus die zwingende Notwendigkeit straffer gewerkschaftlicher Organisation und zielbewußter Agitation unter den Frauen. Höhere Löhne heben nicht nur das Lebensniveau der Arbeitenden, sie helfen auch eine höhere Unterstützung den Erwerbslosen erkämpfen, eine höhere Unterstützung, die ihrerseits mithilft, den Unternehmern das Ausspielen der „industriellen Reservearmee" gegen die proletarischen Lebensinteressen unmöglich zu machen! (Leipziger Volksztg.)

Sozialpolitische Rundschau.

Die mit großer Spannung erwartete Weltwirtschaftskonferenz ist zu Ende gegangen. Ueber die praktischen Ergebnisse läßt sich kein entscheidendes Urteil abgeben. Der Verlauf der Verhandlungen wie die gefaßten Beschlüsse bieten keinen Grund zu Befürchtungen. Die Voraussetzung für eine befriedigende Lösung der die Weltwirtschaft berührenden Probleme ist der Wille zur Verständigung bei den Völkern. Bei den Konferenzteilnehmern war er zweifellos vorhanden; nicht minder besteht er in den breiten Volksschichten aller auf der Konferenz vertretenen Länder. Es ist nicht zu erwarten, daß dieser Verständigungswille eine Abschwächung erfahren wird. Das läßt schon die wirtschaftliche Lage nicht zu, die besonders in den europäischen Ländern auf eine Einigung über die zurzeit brennenden Wirtschaftsfragen hindrängt.

Zwei sozialwirtschaftlich gleich wichtige Probleme waren es, die in Genf die Verhandlungen entscheidend beeinflußten: Die Arbeitslosigkeit von rund 5 Millionen Menschen in Europa und der Mangel an Kaufkraft, weit über die Schichten der arbeitenden Bevölkerung hinaus. Daß man an die eigentlichen Ursachen dieser Probleme nicht herantrat, darf nicht verwundern. Dazu hätte man auch das kapitalistische Problem aufrollen müssen. Das wäre jedoch zwecklos gewesen, denn von den Vertretern des Kapitalismus — und diese befanden sich auf der Konferenz in großer Mehrzahl — konnte eine antikapitalistische Einstellung nicht erwartet werden. Die Konferenz mußte sich deshalb den gegebenen Verhältnissen anpassen, und von diesem Boden aus die wirtschaftliche Lage beeinflussen zu suchen. Hierbei bestand bei allen auf der Konferenz vertretenen Gruppen, den Unternehmern, Arbeitern und Regierungsvertretern, weitgehende Uebereinstimmung. Bindende Beschlüsse vermochte die Konferenz nicht zu fassen; sie mußte sich vielmehr damit begnügen, die bestehenden Produktions- und Handelshemmnisse zu erörtern sowie in der Form von Entschließungen Vorschläge für ihre Beseitigung zu machen.

Zum Teil enthalten diese Entschließungen eine scharfe Kritik und Verurteilung der gegenwärtigen Wirtschaftspolitik, die sich sozialpolitisch in zum Teil verhängnisvoller Weise auswirkt. Eine solche Kritik tritt besonders in der Entschließung über die Zollfrage hervor. Es wird darin festgestellt, daß die hohen Tarife vielfach nur zu dem Zwecke festgesetzt werden, um als Waffe bei den Vertragsverhandlungen zu dienen, dennoch aber in ihrer übertriebenen Höhe bestehen bleiben, wenn eine Verständigung nicht erzielt wird. Diese Politik ist zum Nachteil der deutschen Arbeiter und Verbraucher auch von der Reichsregierung betrieben worden. Die Konferenz verurteilte dieses Verfahren und forderte die Aufgabe der Praxis, solche lediglich zum Abhandeln bestimmte Tarife als Gewalt- oder Kampftarife ohne vorherige Verhandlungen in Kraft zu setzen.

Die deutsche Reichsregierung hat Gelegenheit, aus diesem Beschluß die erforderlichen Folgerungen zu ziehen. Am 31. Juli läuft die Gültigkeit der Kleinen Zollnovelle ab. Damit ist die Möglichkeit zu Zollherabsetzungen geschaffen und kann die Regierung auf diesem Gebiete den anderen Ländern mit gutem Beispiel vorangehen. Ob sie es tun wird? Vor allem liegt eine Notwendigkeit für die Lebensmittelzölle vor, deren völlige Beseitigung die freigewerkschaftlichen Arbeitnehmervertreter in Genf forderten. Die christlichen Gewerkschaftsvertreter begnügten sich damit, für eine Senkung der Lebensmittelzölle einzutreten. In den agrarischen Kreisen will man aber auch davon nichts wissen, sondern fordert weitere Zollerhöhungen. Wie rücksichtslos sich das Agrariertum dabei über die Bedürfnisse der ärmeren Volksschichten hinwegsetzt, zeigt seine Stellung zur Einfuhr von Gefrierfleisch, die es durch eine weitere Zollerhöhung völlig zu erdrosseln sucht. Demgegenüber wies die Konferenz mit Recht darauf hin, daß die Schutzzollpolitik falsch und für die Landwirtschaft nachteilig sei, weil sie in den durch Schutzzölle verteuerten Preisen der Industrieerzeugnisse oft wesentlich mehr bezahlen müsse, als ihr der landwirtschaftliche Schutzzoll einbringe. Nicht minder zutreffend wurde hervorgehoben, daß es im Interesse der Landwirtschaft liege, die Kaufkraft der ihre Erzeugnisse verbrauchenden Bevölkerung zu heben, nicht aber sie durch künstliche Verteuerung zu vermindern.

Weniger befriedigend ist die Stellung der Weltwirtschaftskonferenz zur Kartellfrage. Die Forderung einer Kontrolle der internationalen Kartelle und die Errichtung eines Wirtschaftsamts beim Völkerbund als Kontrollinstanz, trat im Verlaufe der Verhandlungen vollständig in den Hintergrund, so daß es hierüber zu keiner Stellungnahme kam. Den Industriellen erscheine eine solche Kontrolle, besonders unter Beteiligung der Arbeiter und Verbraucher, nicht geheuer, und ihrem Einfluß gelang es, die Konferenz zu bestimmen, über diese Frage hinwegzugehen. Gewissermaßen als Beruhigungspülverchen kann wohl die Mahnung des Vertreters des Reichsverbandes der deutschen Industrie angesehen werden, daß die Kartelle sich mit neuem Geist erfüllen müßten, sie nicht nur auf den privaten Nutzen aufgebaut sein dürfen, sondern ihr Ziel der Nutzen für die Allgemeinheit sein müsse. Diese Mahnung ist sicher berechtigt, sie wird aber von den Kartellen aus eigenem ebensowenig befolgt werden, wie andere Mahnungen, die an das sozialpolitische Verständnis der Unternehmer appellieren, ohne Gehör zu finden.

Die Reichsregierung läßt es im übrigen nicht daran fehlen, den Unternehmern mit schlechtem Beispiel vorzugehen. Kaum hat die Arbeitslosigkeit einen gewissen Rückgang erfahren, der zum großen Teil nur vorübergehend sein wird, so hält sie auch schon den Zeitpunkt gekommen, einen Abbau der Erwerbslosen- und Krisenfürsorge vorzunehmen. Der Wachsamkeit des Allgemeinen deutschen Gewerkschaftsbundes ist es zu verdanken, daß der Vorstoß gegen die Krisenfürsorge vereitelt wurde. Unter der Führung Preußens wurde die Vorlage der Reichsregierung auf Abbau der Krisenfürsorge vom Reichsrat abgelehnt. Aehnlich liegen die Verhältnisse bei der Erwerbslosenfürsorge, deren Unterstützungsdauer durch Verordnung des Reichsarbeitsministers auf 26 Wochen herabgesetzt wurde. Eine Notwendigkeit zu einem solchen Vorgehen besteht nicht. Die Kosten der Erwerbslosenfürsorge werden gegenwärtig fast vollständig aus den Beiträgen der Unternehmer und Arbeiter gedeckt, so daß für das Reich keine besonderen Kosten entstehen.

Bei dieser antisozialen Haltung der Reichsregierung halten auch die reaktionären Regierungskreise die Zeit für geeignet, mit anderen sozialpolitischen Errungenschaften aufzuräumen. Mit der Arbeitszeitordnung ist es gelungen, die Durchbrechung des Achtstundentages in erheblichen Umfange festzulegen. Jetzt packt man die Arbeitszeitfrage an einem anderen Zipfel an und fordert in einem Gesetzentwurf die Aufhebung der Sonntagsruhe und die Einführung der 60stündigen Arbeitszeit für das Bäcker- und Konditorgewerbe. Gelingt dieser Einbruch in die Arbeitszeitregelung, so findet sich bald wieder ein Zipfel, von dem aus sich weitere sozialpolitische Verschlechterungen anbahnen lassen. Nach den gemachten Erfahrungen handelt es sich um ein ganz planmäßiges Vorgehen der Regierungsparteien und der hinter ihnen stehenden Unternehmer, um eine Offensive gegen den von der Arbeiterschaft geforderten gesetzlichen Arbeiterschutz, die mit aller Entschiedenheit bekämpft werden muß.

Am 30. Juni treten die Bestimmungen des Mieterschutzes und des Reichsmietengesetzes außer Kraft. Nach Mitteilungen aus den Kreisen der Regierungsparteien werden besonders von deutschnationaler Seite alle Hebel in Bewegung gesetzt, den Hausbesitzern zuliebe die Mieterschutzgesetzgebung zu beseitigen. Die Gefahr, daß diese Bemühungen Erfolg haben, ist sehr groß. Bei der Regierung besteht allem Anschein nach Neigung, von einer Verlängerung der abgelaufenen Gesetze abzusehen und eine Abänderung in der Weise vorzunehmen, daß das Mietsverhältnis auch ohne Klage auf Grund einfacher Kündigung aufgehoben werden kann. Damit wäre den Hausbesitzern eine Waffe in die Hand gegeben, die leicht zu schwerer mißbräuchlicher Anwendung führen kann. Noch ist die Wohungsknappheit in keiner Weise behoben, so daß der bestehende Mieterschutz erhalten bleiben muß.

Die Reichsregierung will anscheinend in der Förderung der Hausbesitzerinteressen noch weiter gehen. In Verbindung mit dem Gesetzentwurf über die Vereinheitlichung der Realsteuern soll ein scharfer Abbau der Hauszinssteuer erfolgen, ohne daß jedoch die Absicht aufgegeben ist, die Mieten auf 140 Prozent der Friedenshöhe hinaufzuschrauben. Das nächste soll eine Stabilisierung der Hauszinssteuer sein, so daß jede weitere Mietszinserhöhung ein Geschenk an die Hausbesitzer bedeuten würde. Die Höhe dieser Zuwendung wird mit 1 Milliarde jährlich berechnet. Daneben ist beabsichtigt, die Hauszinssteuer zu verfeinern und schließlich jährlich um 10 Prozent bis auf eine kleine Dauersteuer zu senken. Auch aus dieser Maßnahme würde sich ein Milliardengeschenk an den Haus- und Grundbesitz ergeben. Was so diesen zufallen soll, beträgt mehr als die ganze zusätzliche Reparationslast, die im nächsten Jahre anfällt. Dabei reist der Reichsfinanzminister im Lande herum und erklärt, daß es ihm nicht möglich sei, die erhöhten Reparationslasten aus Steuermitteln aufzubringen. Für den Wohnungsbau bieten sich unter solchen Umständen sehr schlechte Aussichten. Man bereitet hier ein sehr gefährliches Experiment vor, dessen Folgen nicht abzusehen sind. Die Arbeiterschaft, aber auch die Länder und Gemeinden, haben alle Ursache, seiner Durchführung in schärfster Weise entgegenzutreten. M.

nicht hoch genug." In seinem neuen Buch heißt dies: „Kein Lohn ist für einen Menschen hoch genug, um sich damit zu begnügen." So etwas hören Pfennigfuchser nicht gerne. Aber es ist gesagt und steht ehern geschrieben. Es kommt aber noch schöner, d. h. empfindlicher für die Löhnebeschneider. Ford schreibt: Häufig hört man, die Löhne müßten der Konkurrenz wegen beschnitten werden, aber noch nie ist jemand der Konkurrenz durch Herabsetzung der Löhne begegnet." Und er meint hierzu: Durch die Herabsetzung der Löhne würden die Unkosten gesteigert. Das ist recht ketzerisch, aber wenn es ein so Hochgekommener sagt, muß man sich den Fall schon einmal gründlicher durch den Kopf gehen lassen. An einer späteren Stelle in dem neuen Buch begründet er seine Auffassung so: „Setzt man die Löhne herab, so verringert man die Arbeit, da man die Nachfrage, von der die Arbeit abhängt, vermindert".

Wenn wir es kurz und deutlich sagen: Ford macht gar kein Hehl daraus, daß er nicht etwa aus Liebe zur Menschheit oder zum Arbeiter hohe Löhne zahlt, er sagt unmißverständlich, daß ihn die wirtschaftliche Vernunft dazu treibe. Er ringt nicht um die Seele des Arbeiters, aber er hat gute Entlohnungsgrundsätze, und das scheint mir zunächst einmal wichtiger zu sein als das Ringen um die Seele des Arbeiters, wie es manche deutsche Stellen betreiben. Diese Stellen suchen so hintenherum den Arbeiter zu erwärmen, mehr sein Herz als seine Seele zu bewegen. Richtiger wäre, die Sache von der wirtschaftlichen Vernunft her anzufassen. Davon hat der Arbeiter etwas Merkbares. Sage mir einer, was er mag: die Stimmung geht durch den Lohn hindurch, jedenfalls bei den meisten Menschen; und das Verwischen dieser so wichtigen Tatsache ist immer bedenklich. Gewiß, es gibt noch viele andere Forderungen, Bestrebungen, persönliche Wünsche und Hoffnungen, aber beim Lohn beginnt das Leben. Lassen wir uns das nicht ausreden oder irgendwie verkleistern! Je klarer sich das Unternehmer und Arbeiter machen, desto weiter werden sie miteinander kommen.

Damit möchte ich auch gesagt haben, daß große Worte (wie: die Seele des Arbeiters suchen) leicht blenden. Wo nüchtern gehandelt werden muß, muß auch nüchtern gedacht werden. Gedankenschwung, Gedankenflug und reiches Seelenleben sind um so eher möglich, je mehr die irdischen Dinge zu ihrem Recht kommen. Leitung muß in einem Betrieb sein, aber keine falsche Unterordnung und militärische Zucht. Frick deutete in seiner Erwiderung auf die Ausführungen Kauffmanns an, daß Arnhold sich bewußt an militärische Vorbilder anlehne. Wörtlich schrieb Frick: „Immer wieder betont er, welch ein bedeutendes „Erziehungsinstitut" die alte deutsche Armee gewesen sei". Das ist sehr bemerkenswert, jedenfalls: nach einem Suchen der Seele sieht das nicht aus. Obwohl ich als Ueberschrift „Das Herz des Arbeiters" gewählt habe, möchte ich sagen: Lassen wir für die Lohnfrage und ähnliche Angelegenheiten die Seele und das Herz aus dem Spiel, strengen wir aber unsern Verstand mehr an, daß der uns einengende Mangel behoben wird. Seele und Herz werden, sobald es uns wirtschaftlich besser geht, jenen Schwung bekommen, der zu ihrem Gedeihen nötig ist.

Straßenbau und Verkehrswesen.

Von Ingenieur P. Max Grempe, Berlin-Friedenau.

Die Leistungen unseres Verkehrswesens auf Straßen und Wegen hängen wesentlich von der Beschaffenheit des Straßenpflasters ab. Besonders drastisch tritt diese Tatsache beim Automobil in die Erscheinung. Da, wo noch eine gewisse Automobil-Feindschaft bei der Bevölkerung zu beobachten ist (z. B. in einigen Kantonen der Schweiz, dann auch in anderen Ländern in Bezirken, die sich durch Automobil-„Fallen" unangenehm auszeichnen), muß diese in der Hauptsache auf schlechte Beschaffenheit der Straßen zurückgeführt werden. Nur auf verwahrlosten Wegen entwickelt das Kraftfahrzeug bis zum gewissen Grade jene Eigenschaften, die in übertriebener Weise dann von gewissen verkehrsfeindlichen Kreisen ausgenutzt werden, um dem Automobilwesen Fesseln anzulegen.

Wie sehr technisch die Leistungsfähigkeit eines Fahrzeuges von der Beschaffenheit der benutzten Wege abhängt, das haben Leistungsversuche mit Automobilen gezeigt. Man hat z. B. für ein Lastauto von 5 Tonnen mit 2 Tonnen Ladung festgestellt, daß unter sonst gleichen Verhältnissen mit derselben Menge Brennstoff zurückgelegt werden konnten:

	englische Meilen
auf sehr glatter Betonstraße	11,78
auf sehr guter glatter Ziegelstraße	11,44
auf Ziegelpflaster, ausgegossen mit Zementmörtel	9,88
auf Asphaltmakadam, nicht mehr ganz glatt	9,48
auf besonders guter Schotterstraße	9,39
auf geschotterter Straße guten Zustandes	7,19
auf gut erhaltenem Feldweg (fester Lehm)	5,78

Die Vorteile guter Straßen zeigen sich in der außerordentlichen Steigerung der Höchstleistungen bei der Beförderung von Lasten. Nach wichtigen Ermittlungen von Dr. Neubert sind z. B. zum Transport der gleichen Last erforderlich:

auf nassen Feldwegen	10	Pferdestärken
auf trockenen Feldwegen	5	„
auf geschotterter Straße	2	„
auf gutem Makadam	1	„
auf Gleisstraßen	½	„

Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß wir auch schwerwiegenden wirtschaftlichen Gründen ein besonders hohes Interesse daran haben, der Verbesserung unseres Straßenbaues in nächster Zeit die größte Sorgfalt angedeihen zu lassen. Man kann gewissermaßen sagen: Unsere Volkswirtschaft kann gar nicht mehr verdienen, als wenn sie in den kommenden Jahren recht viel Geld in unseren Wegebau hineinstedt. Die Vorteile guter Straßenoberflächen kommen ja nicht nur den Kraftfahrzeugen zugute. Allerdings treten die großen Vorteile des Automobils am besten auf guten Verkehrsstraßen hervor.

Der Stand des Straßenbaues ist ein vortreffliches Spiegelbild der jeweiligen Zivilisation eines Volkes. Dementsprechend muß das Können der Römer besonders eingeschätzt werden. Im altrömischen Reiche finden wir schon eine hoch entwickelte Technik des Straßenbaues und ein gutes Wegenetz. Die altrömische Via Appia ist ein deutlicher Beweis für die Leistungen des Straßenbaues jener Zeit. Diese Straße, die hauptsächlich aus strategischen Gründen angelegt wor, zog sich von Rom bis Capua durch die pontinischen Sümpfe.

Für Deutschland hat die altrömische Straßenbaukunst viel geleistet. Charakteristisch hierfür ist die Wegebefestigung der 14 Kilometer langen geraden Verkehrsstraße von Heddernheim nach der Saalburg. Dieser Weg ist bei einer Breite von 5,15 Meter noch heute meist gut erhalten. Kennzeichnend für die alten römischen Straßen ist die starre Linienführung. Hierdurch waren allerdings große Kunstbauten nötig. Da man aber damals die Anwohner einfach zwangweise zur Arbeit heranzog, so brauchte auf Menschenökonomie wenig Rücksicht genommen werden.

Bekannt ist, daß nach dem Verfall der Straßenbaukunst im Mittelalter wenig geleistet wurde. In Deutschland waren damals die ewig kriegerischen Verwicklungen und die Kleinstaaterei arge Hemmnisse großzügiger Straßenbaupolitik. Das Ende des 18. Jahrhunderts brachte dem Straßenbau durch die Erfindung der Chaussierung neue Anregungen. Dann aber trat wieder Stillstand ein, der durch eine der segensreichsten Erfindungen, nämlich durch die Eisenbahn, bedingt wurde. Man glaubte, durch den Bau von Bahnen für die Hauptverkehrslinien den eigentlichen Straßenbau auf die Zubringerwege beschränken zu können.

Für den modernen Straßenbau wird trotz der zunehmenden Bedeutung des Automobils noch etwas Rücksicht auf die Bedürfnisse der von Zugtieren beförderten Wagen genommen werden. Bei einer täglichen Arbeitszeit von etwa acht Stunden erreicht ein Pferd seine Höchstleistung bei einer mittleren Zugentwicklung von etwa 75 Kilogramm und einer Geschwindigkeit von 1,1 Meter in der Sekunde. Dabei muß Rücksicht auf die Steigung genommen werden. Während auf wagerechter Straße die Nutzlast etwa 2600 Kilogramm ist, beträgt sie bei einer Steigung von 4 Prozent etwa 1050 Kilogramm. In Preußen gelten nach einer Verfügung des Handelsministers vom Jahre 1871 als Höchststeigungen im Flachlange 2,5 Prozent, im Hügellande 4 Prozent, in gebirgigen Gegenden 5 Prozent. Bei anhaltender Steigung und größerer Gesamthöhe als 30 Meter und einer stärkeren Steigung als 4 Prozent soll auf jede folgende Höhe von 30 Meter das Gefälle um ein halbes Prozent verringert werden.

Demnach muß der moderne Straßenbautechniker eingehende Berechnungen anstellen. Für den Verkehr kann unter Berücksichtigung der Steigung unter Umständen eine längere Kunststraße, obwohl sie in der Anlage teurer ist, doch die günstigste Linie darstellen. Auf einer kürzeren Strecke kann z. B. durch einen zu überwindenden Berg das Verhältnis der hierdurch dauernd entstehenden größeren Aufwendungen an Kraft und Zeit ungünstiger als auf einer längeren Strecke von weniger Steigung sein.

Das Automobil gibt uns nun die Möglichkeit, auch auf dem Gebiet des Straßenbaus mit vorteilhafteren Verhältnissen zu rechnen. Der Autoingenieur weiß mit Fahr- und Steigungs-Diagrammen nach, daß für einen bestimmten Kraftwagentyp die Betriebskosten (Brennstoffverbrauch) annähernd die gleichen sind, einerlei, ob das Gefälle sich gleichmäßig über die gesamte Strecke verteilt oder ob die Steigungen sich abwechselnd folgen. Die einzige Bedingung dabei ist, daß Gegensteigungen, in denen der Motor gebremst werden muß, nicht vorkommen. Im übrigen ist Voraussetzung, daß Strecken mit größerer Steigung die Einholung der mehr verbrauchten Zeit auf Wegteilen mit geringerer Steigung ermöglichen.

Aus Fahrdiagrammen, die im Laboratorium für Kraftfahrzeuge der Technischen Hochschule zu Berlin aufgenommen wurden, ergibt sich, daß der Rollverlust der Hinterräder, d. h. der Triefräder, ein Mehrfaches desjenigen der Vorderräder, der gezogenen Räder, ist. Anhänger müssen gut abgefedert sein, wenn man nicht mit großen Leistungsverlusten rechnen will.

Der Straßenbau der Zukunft, wie er besonders für unser Automobilwesen wichtig ist, hat nach Dr. Neubert damit zu rechnen, daß nach wissenschaftlichen Berechnungen solche Wege, die nur von Motorfahrzeugen benutzt werden, sowohl hinsichtlich der Betriebskosten wie der geringen Anlageaufwendungen vorteilhafte Aussichten bieten. Verzinsungen, Unterhaltungs- und Verkehrsaufwendungen werden hier das Mindestmaß erreichen. Daraus ergibt sich, daß unser Tiefbau- und Straßenpflasterwesen genau so wie die Automobilwelt und die Verkehrsinteressenten der Linienführung von Güterkraftwagenstraßen besondere Wichtigkeit beimessen müssen. Die auch für diese Straßen zuweilen mit 5 Prozent angegebenen Höchststeigungen können nach Dr. Neuberts Berechnungen für Automobilstraßen wesentlich überschritten werden. Durch die Einführung von Strecken bis zu 10 Prozent Steigung werden Kraftfahrstraßen häufig erst möglich und für den wirtschaftlichen Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln gesichert. Daß selbst der häufige Wechsel der Steigungen keine große Bedeutung hat, haben zahlreiche Kraftfahrten gelegentlich des Studiums der Verkehrswege im Kriege gezeigt.

Ein wichtiger Grundsatz für den zukünftigen Bau von Straßen für den Motorwagenverkehr ist der, daß Kreuzungen mit Bahngleisen in Schienenhöhe möglichst zu vermeiden sind, daß solche mit Straßen und Anschlüssen von Fahrwegen weitgehend eingeschränkt werden müssen. Im übrigen verdient da, wo sich die Kreuzung zwischen Automobilstraße und Bahngleis nicht vermeiden läßt, jene Anordnung den Vorzug, die den Autofführer vor der Ueberrennung von Wegschranken und Gleisen mit den dann nur zu oft verhängnisvollen Zusammenstößen mit Eisenbahnzügen bewahrt. Man führt zu diesem Zweck die Autostraßen nicht direkt rechtwinklig über die Gleise, sondern man läßt den Weg vor Erreichung des Gleises einen Knick machen, führt ihn eine kurze Strecke mit der Bahn parallel und nun erst über die Gleise. Die Notwendigkeit, zweimal kurz hintereinander Kurven zu nehmen, zwingt den Autofführer zur Herabsetzung seiner Geschwindigkeit. Der Umstand, daß die mit der Bahn parallel gehende Wegstrecke der Autostraße auf beiden Seiten kurz gehalten ist, verhindert den Wagenlenker, auf diesen Straßenstrecken so hohe Geschwindigkeit wieder zu erreichen, daß er die eben erwähnten Gefahren heraufbeschwören kann.

Gleichlaufend den für den städtischen Autoverkehr wie für den Schnellbahnverkehr vorzusehenden Hauptstraßen sind in einem Abstande, der Blocktiefe entsprechend, nach Neuberts Vorschlägen parallel gehende Straßen wünschenswert. Diese sollen die größere Anzahl der quergehenden Straßen aufnehmen und diesen Querverkehr über die Hauptstraßen für Fahrwerke in Abständen von etwa einem Kilometer und für den Personenverkehr in Abständen von 500 Meter leiten. Ortschaften sollen von großen Automobilstraßen möglichst umgangen werden. Diesem Gesichtspunkt trägt z. B. der Plan für die Rheinhöhenstraße Braubach—St. Goarshausen Rechnung. Für Groß-Berlin ist ein gleicher Vorschlag zur Umgehung der Hauptstadt seinerzeit dem preisgekrönten Wettbewerbsentwurf Bix-Genzmer und Hochbahngesellschaft der Oeffentlichkeit übergeben worden.

Die Verkehrsaufgaben der Zukunft werden trotzdem auf Kostenersparnis beim Straßenbau zu sehen haben. Unter diesem Gesichtswinkel ist z. B. für den Automobilverkehr der Großstädte eine Ausführung vorgeschlagen worden, bei der jeweils zwischen querlaufenden Hauptverkehrsadern die Fahrbahnen für die Kraftwagen in der gleichen Höhe mit den übrigen Straßenkörpern liegen. Nach den Hauptquerstraßen senken sich alsdann die Schnellbahngleise und die Fahrbahnen für die Motorfahrzeuge. Erfordert es der Fußgängerverkehr, so muß an besonderen Zwischenstellen eine Ueberführung über den mittleren, den schnell fahrenden Fahrzeugen dienenden Straßenteil oder eine Unterführung geschaffen werden. Folgen die Hauptverkehrsadern zu der geplanten Hauptstraße in Abständen von einem Kilometer, so wird es möglich sein, etwa auf 800 Meter Länge die Einschnitte für die Schnellbahnen und Autofahrbahnen zu vermeiden.

Die Straßenbreite ist so zu bemessen, daß sie modernen Verkehrsanforderungen mit schnellen Fahrzeugen durchaus genügt. Bei modernen Verkehrs- und Uebungsstraßen ist die Breite der Fahrdämme 8 Meter. Von dem bisher für den gewöhnlichen Straßendamm üblichen Querschnitt mit dem höchsten Punkt der Wölbung in der Mitte weicht eine gute Autoverkehrsstraße ab. Hier liegt der Höhepunkt der Wölbung des Querschnitts um zwei Meter von den äußeren Fahrbahnkanten weg. Motorwagen können so die einmal eingeschlagene Richtung auf der rechten Seite festhalten, während schneller vorbeifahrende nach links überholen. Für den Motorwagenverkehr sollen die Krümmungshalbmesser so groß wie möglich, jedenfalls nicht unter 50 Meter, gewählt werden.

Asien in Aufruhr.

Wenn die roten Flammen dieses gewaltigen Brandes
prasselnd ihr Gelächter zu den Sternen schicken,
setzt Ihr Euer Vertrauen auf die Sterne und nicht
auf das vernichtende Feuer. Denn wenn dieser
Brand sich verzehrt hat und erlischt und einen
Aschenhaufen als Denkmal zurückläßt, wird das
ewige Licht wieder im Osten leuchten — im Osten,
wo das Morgenlicht der Menschheitsgeschichte geboren ist.

Rabindranath Tagore.

Die Ereignisse im fernen Osten lenken die Aufmerksamkeit Europas wieder nach Asien und China im besonderen. Ist es auch im gegenwärtigen Augenblick China, das die Aufmerksamkeit Europas erheischt, so handelt es sich im Grunde genommen um das Verhältnis der Alten Welt Europa zu der älteren Welt Asien. Damit ist jedoch keineswegs gesagt, daß wir als Europäer dem Asiaten näher kommen. Im Gegenteil, dem aufmerksamen Beobachter kann es nicht entgehen, daß das Gegensätzliche zwischen der Kultur der Alten und der älteren Welt stärker in Erscheinung tritt.

Zwischen diesen Gegensätzen stehen turmhohe Probleme, die fast unlösbar erscheinen. Gewiß hat der Weltkrieg in all seinen Phasen zur Verschärfung der an sich schon bestehenden Gegensätze beigetragen.

Die neue Türkei in ihrem alten Stammland Anatolien, die grollende Stimmung der Inder und malaiischen Völker gegen ihre europäische Bevormunder und Ausbeuter, der Aufstieg Japans zu einer sogenannten Herrennation, d. h. einem Staatswesen, daß Ueberfluß an Kanonen, Bajonetten, Schiffen und auch Kapital hat, bilden in sich Probleme, in denen die Gegensätze zwischen Europa und Asien ihren Ausdruck finden.

Kemal Pascha, der Testamentsvollstrecker des kranken Mannes vom Bosporus, hat den siegreichen Alliierten mit seinen 100 000 zerlumpten Osmanen bewiesen, daß der kranke Mann vom Bosporus sich in seinem Stammland gut erholt hat. Die Griechen, von ihm in Smyrna in die See getrieben, mußten das zu ihrem Erstaunen am eigenen Leibe erfahren. Der Weltkrieg 1914—18, der um die weltwirtschaftliche Hegemonie, und dazu gehörten in erster Linie die asiatischen Absatzmärkte, geführt wurde, hat den Asiaten einige Jahrzehnte früher auf die Bahn wirtschaftlicher Selbständigkeit gedrängt. Der Aufstieg Japans zeigt in einem bestimmten Maßstab, was die anderen großen asiatischen Gebiete auf dem Weltwirtschaftsmarkt zu bieten vermögen. Es wäre jedoch falsch, wollte man die asiatischen Probleme durch eine japanische Brille oder aus der Perspektive der neuen Türkei betrachten. Das asiatische Problem liegt tiefer.

Es sind noch keine 2000 Jahre vergangen, da lebten die Bewohner des heutigen Europas, abgesehen von den levantischen Teilen am Gestade des Mittelmeers, in Barbarei. Um dieselbe Zeitepoche blickten die asiatischen Völker auf eine mehr als 1000jährige Kultur zurück. Geschichte und Tradition spielen darum im Denken und Empfinden aller asiatischen Völker eine bedeutende Rolle.