

Deutscher Verkehrsbund

Erscheint wöchentlich / Bezugspreis: Vierteljährlich 4,50 M. / Die Einzelnummer 40 Pfennige

Zentralorgan für die Interessen der in privaten und öffentlichen Betrieben des Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbes beschäftigten Lohn- und Gehaltsempfänger

Redaktion u. Exped. Berlin SO13, Michaelstraße 1. / Tel.: F 7, Jannowitzplatz 91. Redaktionsschluss 8 Tage vor Erscheinen des Blattes

Nummer 4

Berlin, den 26. Januar 1929

7. Jahrgang

Wieder einmal die Preisfrenkung.

Wenn man die Bilanz der Kruppwerke ohne Mißtrauen liest, kommt man erneut zu der Überzeugung, daß es in der westdeutschen Industrie wesentlich schlimmer aussieht, als wir Arbeiter es wahr haben wollen. Gräbt man aber tiefer, dann bemerkt man die Millionenfristur und ein neues Millionenmißtrauen in die Klagen der Schwerindustriellen greift Platz. Severing sagte, daß die Arbeiter die pekuniäre Leistungsfähigkeit der westdeutschen Industrie vielfach überschätzten. Wir zweifeln nicht, daß Severing aus dem ihm vorgelegten Material diese Überzeugung ehelich gewonnen hat, aber wir können dem Verdacht nicht wehren, daß das ihm vorgelegte Material sorgfältig gefiebt war.

Wahrscheinlich ist, daß als Unkosten die Aufwendungen der technisch rückständigen Betriebe aufgeführt wurden, wodurch der Differentialgewinn der modernen Betriebe unberücksichtigt blieb.

Unsere Kollegen wissen um die Preisgestaltung der Konzerne nach den Erzeugerkosten der irrationell arbeitenden Betriebe, die volkswirtschaftlich keine Existenzberechtigung haben, aber durch die Kartellpolitik auf Kosten der Verbraucher am Leben gehalten werden. Die Gestehungskosten dieser rückständigen Betriebe als Grundlage der Preisgestaltung ergibt für die modern und viel billiger produzierenden Betriebe einen starken Ubergewinn, den Differentialgewinn. Allmählich wird es anscheinend auch den Kugnießern dieser Kartellpolitik etwas unheimlich in ihrer Haut. Wir haben an dieser Stelle bereits hingewiesen auf die Veröffentlichung in „Rhein und Ruhr“, der offiziellen Zeitschrift der Industrie- und Handelskammern Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen und Krefeld.

Unter der Überschrift: „Es wird Zeit“, wird Vermehrung der Produktion und Senkung der Preise gefordert.

Wörtlich heißt es dann weiter:

Die landläufige, aus der Psychose der letzten Jahre erklärende Antwort der Wirtschaft wird lautet: Das geht nicht! Das ist unmöglich! Die Produktion ist schon zu groß, wir haben keinen Platz mehr! Die Preise deden kaum die überhöhten Selbstkosten! Das ist für den Augenblick richtig und doch auf die Dauer falsch. Gerade diese Resignation, die passive Rolle dem äußeren Druck gegenüber gilt es zu überwinden. Die Privatwirtschaft darf und kann sich nicht den Gang ihrer Entwicklung von außen aufzwingen lassen. Mit solcher Genugtuung weisen die Gewerkschaften in ihren Berichten darauf hin, daß sie in den letzten Jahren durch ihre ständige Aktivität Lohnsteigerungen von mehr als 5 Milliarden Mark durchgesetzt haben. Kein Zweifel, daß ein Teil dieser Lohnsteigerungen durchaus berechtigt war, denn

die Löhne waren nach der Stabilisierung der Währung zu weit zurückgeblieben.

Es herrscht aber ebenfalls kein Zweifel darüber, daß ein nicht geringer Teil dieser 5 Milliarden das wirtschaftlich gerechtfertigte Maß überschritten und ganz wesentlich zur heutigen Notlage der deutschen Wirtschaft beigetragen hat. Die Wirtschaft hat sich alle diese überhöhten Lohnforderungen bisher unter mehr oder minder starken Protesten gefallen lassen und unter dem Zwang des Lohndruckes erst hinterher nach Ausweg der Preiserhöhung oder Rationalisierung gesucht.

Kein einziger Fall ist bekannt, daß die Wirtschaft der Aktivität der Gewerkschaften eine eigene zielbewusste wirtschaftliche Aktivität entgegenstellt, daß sie eine Lohnforderung sofort mit einer Senkung ihrer Preise beantwortet habe.

Was ist denn das Hauptargument der Gewerkschaften: das steigende Preisniveau! Das Argument wird nicht durch Ministerreden über die Notwendigkeit der Preisfrenkung, sondern nur durch die Kraft des eigenen Entschlusses der Wirtschaft beseitigt werden. Wenn Lohnsteigerungen im Einzelfall zu tatsächlichen Verlusten führen, dann ist es bessere, die Verluste freiwillig durch Senkung der Preise zu tragen, wodurch die Abnahmlichkeiten erweiter werden, als unfehlbar mit nachfolgender Preiserhöhung, d. h. Abnahmverminderung.

Die Gefahr, daß trotzdem der Reichsarbeitsminister die Löhne erhöhen werde, ist umso geringer, je konsequenter und großzügiger der Weg der Preisfrenkung beschritten wird.

Um so mehr wird auch die Privatwirtschaft auf einen nicht zu unterschätzenden Bundesgenossen rechnen können, die öffentliche Meinung, die sofort erkennen wird, daß eine Preisfrenkung ganz anders der Allgemeinheit zu nutzen geeignet ist, als eine Lohnsteigerung für die eine oder andere Arbeitergruppe. Auf die Bedeutung von Preisfrenkungen für die allgemeine Lebenshaltung, die Steigerung der Realeinkommen aller Bevölkerungsschichten, die Erschwerung der Einfuhr und Förderung der Ausfuhr und den Druck, den wir durch billige Preise indirekt auf die Reparationsfrage auszuüben vermögen, sei nur durch diese Stichworte hingewiesen. Psychologisch wäre gleichzeitig den Gewerkschaften der in der Agitation beliebte Glorienschein genommen, sie wären mit ihrer einseitigen und rücksichtslosen Interessenpolitik die eigentlichen Väter der Rationalisierung, wofür ihnen Dank und Anerkennung zustehe, ein Trugschluß von verheerenden Folgen für die Allgemeinheit, den wir an dieser Stelle nicht zu widerlegen brauchen. (Der Artikelschreiber hat diese Folge oben selbst anmerkt. Die Red.)

Eine aktive Lohn- und Preispolitik dieser Art setzt allerdings eins in viel höherem Maße voraus, als dies in den letzten Jahren im allgemeinen in der Privatwirtschaft der Fall war: die Bereitschaft, den Willen und die Entschlußkraft, auch ohne die Möglichkeit sofortiger Preisausgleichs erhöhtes Risiko tragen und zeitweilige Verluste und Opfer zu übernehmen, selbst auf die Gefahr hin, daß einzelne Unternehmen dabei zugrunde gehen. Die Wirtschaft ist von dem allgemeinen Streben, Gefahren und Verluste zu vermeiden — in den Kriegs- und Inflationsjahren wuzeln — fernsichtbarsten Ausdruck in der Ueberrückspannung des Versicherungsgebankens findet, nicht völlig unberührt geblieben.

Bei aller Wertschätzung der wirtschaftlich gesunden und brauchbaren Seiten der Kartelle, Syndikate, Verbände, Preisvereinbarungen, Konventionen usw., steht in diesen Bindungen doch zugleich der Gedanke der Bereicherung auf Gegenseitigkeit, der in Zeiten außergewöhnlicher Notstände zum durchhalten lebenswichtigen Glieder bezieht, als Dauererscheinung aber zu einer Verwässerung und Verminderung der persönlichen Initiative führen muß, die sich mit einer kraftvollen Aufwärtsentwicklung der Wirtschaft nicht vereinbaren läßt.

Es wird aus den verschiedensten Gründen Zeit, daß die Privatwirtschaft versucht, diese Kräfte nach und nach abzuwerfen, und sich das Einzelunternehmen wieder auf eigene Füße stellt. Die Reinigungsfrist der Jahre 1924 und 1925 hat noch nicht allen Schlamms beseitigt. Eine weitere Auslese wird folgen. Sie wird von den gesunden und lebenswerten Kräften um so besser überstanden werden, je eher sie kommt und je schärfer sie bewußt herbeigeführt wird.

Leben ist Kampf. Den Kampf der Wirtschaft untereinander beseitigen zu wollen, ist allmählicher aber sicherer Untergang; ihn aufzunehmen und durchzuführen, ist Leben und Fortschritt. Noch ist es der Privatwirtschaft möglich, ihr Schicksal selbst zu formen und zu gestalten; möge sie den Entschluß und die Kraft dazu finden, bevor die Entwicklung über sie hinwegschreitet. Es wird Zeit!

Wir haben kürzlich die Forderung eines Leipziger Fabrikanten nach Senkung der Preise an dieser Stelle glosiert. Wir drückten unseren Zweifel über einen Erfolg des auch noch unglücklich begründeten Wortstoßes aus. Wir können diesen Zweifel heute nur wiederholen und müssen ihn solange aufrecht erhalten, bis Tatsachen uns eines Besseren belehren. Das entnehmen wir allerdings dem Artikel: Daß ein Unternehmerorgan den Preisabbau propagiert, ist uns

Beweis, daß die Preise ohne Schaden für die Unternehmer abgebaut werden können.

Damit fällt aber auch gleichzeitig die Behauptung, daß die Löhne an den hohen Preisen schuld seien, damit ist auch der „wissenschaftliche“ und nicht wissenschaftliche Gelbzeug gegen die gewerkschaftliche Lohnpolitik völlig erledigt. Der Artikelschreiber in „Rhein und Ruhr“ spricht auch wohl nur deshalb von „einseitiger

und rücksichtsloser Interessenpolitik“ der Gewerkschaften, um den Unternehmern die von ihm gedrehten Willen zu versüßen. Man rechnet uns stets vor, um wieviel die Löhne seit 1924 gestiegen sind, der „Rhein- und Ruhr“-Mann sagt offen, daß die Löhne nach der Stabilisierung zu weit zurückgeblieben waren, und er rechtfertigt noch heute unser Streben nach Ausgleich dadurch, daß er die Senkung der Preise vorschlägt, um unseren Versuchen die Begründung zu nehmen. Die Zeitschrift rechnet damit, daß höchstens die „nicht lebenswerten“ Betriebe bei einem Preisabbau zugrunde gehen könnten, doch hält sie diese Auslese für notwendig. Wir auch. Aber die Betriebe werden nicht zugrunde gehen, wenn die Kartellkruden nicht zerbrochen werden. Eine solche Forderung ist höchst unbedeutend, denn sie bedroht den Uebergewinn der Großen. Sie hätten dann allerdings nicht mehr nötig, ihre Bilanzen so mühselig zu fristern, allein wir fürchten, daß ihnen diese „Arbeit“ viel lieber ist als ein größerer Abfall bei niedrigeren Preisen.

Seit Jahren ist unseren „Wirtschaftsführern“ die volkswirtschaftliche Lüge von den „überhöhten“ Löhnen als Gipfel volkswirtschaftlicher Erkenntnis gepriesen worden;

seit Jahren wird jeder wirtschaftliche Mißerfolg, jeder spekulative Fehlschlag, jede Unfähigkeit der Unternehmer und ihre Mißwirtschaft durch die „überhöhten“ Löhne entschuldigt und „verschuldet“, daß wir nicht daran glauben, der „Rhein und Ruhr“-Artikel könnte diesen so langsam gezüchteten Uberglauben mit einem Schlag beseitigen. Das ist eine Leistung, gegen die die Säuberung des Augiasstalles durch Herkules ein Kinderpiel war. Der Denkapparat der Unternehmer, ihrer Syndici und großer Kreise der Öffentlichkeit ist durch die Agitation gegen die von uns verlangten menschenwürdigen Löhne, die wir ja kaum anders als an den von den Kartellen festgelegten Preisen messen können, verrottet, daß wir an eine aus der Vernunft geborene Preisfrenkung vorläufig nicht glauben.

Was bleibt uns da anders übrig, als Erhöhung der Löhne zu verlangen,

um so mehr, als die Löhne jahrelang „zu weit zurückgeblieben“ waren und erst heute so langsam an den Stand von 1913 herantommen. Den Schaden auszumergen, den die falsche Preis- und Lohnpolitik der Unternehmer der Arbeiterklasse und der Wirtschaft in den letzten Jahren zugefügt hat, wird die Gewerkschaften noch manchen Tropfen Schweiß und noch mehr Streikunterstützungsgelder kosten.

„Kaisers Geburtstag“

war den braven Deutschen schon immer ein Feiertag von besonderem Grad. Diesmal feiern wir ihn auch, denn der 27. Januar 1929 ist ein ganz wichtiger Tag. Er ist der erste Tag der

5. Beitragswoche

die am 2. Februar endet. Wer später zahlt, hat Schulden.

Verkehrsentwicklung — Verkehrshemmnisse.

Es ist eine eigentümliche Erscheinung, die wir während der gesamten Kulturgeschichte der Menschheit verfolgen können, daß jeder Kulturfortschritt immer gegen den Unverstand und die Mißgunst von Kulturfeinden, gelehrten und ungelehrten, erkämpft werden mußte, die sich durch den Fortschritt in ihren kleinen und kleintlichen Interessen bedroht glaubten, oder aus irgendwelchen anderen Gründen dem Neuen nicht den Vorzug vor dem Alten, Ueberlieferten, einräumen wollten. Besonders auf dem Gebiete der Verkehrsentwicklung tritt uns diese Erscheinung bei so ziemlich jeder neuen Verkehrserrichtung entgegen. Die uns allen bekannte Anfeindung des Automobils ist einst das Schicksal so ziemlich jedes Fahrzeuges gewesen, wie uns ein kurzer Blick auf die Verkehrsgeschichte lehrt.

Die Kutsche.

Eine ausgesprochene Verkehrsnißgunst finden wir bereits vor etwa 500 Jahren bei der Erfindung der Kutsche vor. Die Erfindung der Kutsche fällt in die Mitte des 15. Jahrhunderts und wird allgemein als eine Tat des ungarischen Königs Matthias Corvinus gepriesen. Bis dahin kannte man an Wagenfahrzeugen fast nur Kriegs-, Last- und Wirtschaftswagen mit Pferde- und Ochsenbespannung, schwere, noch sehr ungedeckte Fahrzeuge, die im allgemeinen nur über kurze Strecken verkehrten und wirklich kein Renntempo zu entwickeln brauchten, dazu übrigens auch beim besten Willen nicht instande gewesen waren. Allerdings hatte man auch eine Art Personenwagen, die aber ebenso wie die Lastwagen durchaus keine Zierde der Wagenbaukunst waren und noch aller Fähigkeiten entbehren, einen lebhafteren Personenverkehr über weitere Strecken zu vermitteln. Die Personenwagen bestanden im wesentlichen aus einem roll gezimierten, unbedeckten Wagenkasten, der unmittelbar auf den aus starken Holzbalken bestehenden Wagenachsen ruhte. Bestiegen wurde das Vehikel mittels einer Leiter, die gegen die hintere, offene Seite des Wagenkastens gelehnt wurde; doch war der Wagenkasten innen mit Sitzbrettern versehen, manchmal sogar mit Tuch ausgeschlagen, ein Komfort, der dem Vehikel Anspruch verlieh, als Luxuswagen reicher Leute, besonders auch Fürstlichkeiten, zu fungieren, während die minder glücklichen Sterblichen von einem solchen Luxus noch vollständig ausgeschlossen waren. Allerdings war der Gebrauch dieser Wagen mit einigen Schwierigkeiten verbunden; eine einmalige Ausfahrt schaffte bald für den ganzen Tag Arbeit, auch konnte sie nur auf den einigermassen instand gehaltenen Wegen und Straßen innerhalb der Städte erfolgen und mag nur ein zweifelhafter Genuß gewesen sein. Dennoch waren besonders viele adelige und auch reiche bürgerliche Damen große Verehrerinnen dieser Vehikel und „kutschierten“ in ihren Fuhrwerken stolz in der Stadt umher, zum Neide, oftmals freilich auch zum Spott aller derer, die zusehen mußten. Da war es denn ein Fortschritt von größter wagenbau- und verkehrstechnischer Bedeutung, als in der Mitte des 15. Jahrhunderts in dem Dorfe Kocz in der Wieselburger Gespanschaft in Ungarn zum ersten Male Personenswagen hergestellt wurden, die gegen die bis dahin üblichen Gefährte ganz bedeutende Fortschritte aufwiesen. Diese bestanden in erster Linie in der neuartigen Anbringung des Wagenkastens, der in Riemen über das Untergestell gehängt wurde, also nicht mehr unmittelbar auf den Achsen lag; hierdurch wurden die greulichen Stöße und Erschütterungen wenigstens zum Teil vermieden, wurde wenigstens ein einigermaßen bequemes und ruhiges Fahren erzeugt, wenn auch der Riemenaufhang eine gewisse schaukelnde Bewegung hervorrief. Ferner war der Wagen allseitig geschlossen und an einer der Längsseiten mit einer Tür zum Einsteigen versehen; ein Lederdach, das den Wagenkasten überspannte und den Reisenden gegen die Unbilden des Wetters einen ausgiebigen Schutz gewährte, sowie mit Leder oder Tuch gepolsterte Sitzbänke im Innern vollendeten die Einrichtung des Fahrzeuges. Diese Wagen erlangten nicht nur in ihrem Heimatlande Ungarn bald Ruf und Verbreitung, sondern wurden auch in allen übrigen europäischen Ländern bald heimisch, besonders auch in Deutschland, wo der von dem Ursprungsort der Gefährte hergeleitete ursprüngliche Name Kocz sich bald in „Gutschen“ und dann in Kutschen verwandelte.

Der Staatswagen.

Die Kutsche wurde zunächst der beliebte Staats- und Galawagen der Fürstlichkeiten, die alsbald einen großen Luxus entwickelten. Auf prunkvollste ausgestattet, mit kostbaren Tüchern innen und außen beschlagen, bestickt oder gar vergoldet und mit vielfachen Zieraten versehen, auch mit aufs prächtigste geschmückten Rossen bespannt, trat die Kutsche bald bei allen höfischen Festlichkeiten in Aktion, für welche Gelegenheiten man es sogar unternahm, durch wochenlange Vorarbeiten die Beschwerlichkeiten und Hindernisse der damals noch in jämmerlichstem Zustande befindlichen Landstraßen aus dem Wege zu räumen. Bald jedoch bemächtigten sich auch der Adel und allmählich auch die reichen bürgerlichen Patrizier des neuen Gefährts. Sobald jedoch das neue Wagenfahr-

lieber Freund, hast
Du schon bei deiner
Ordnungsverwaltung
in Geschichte des
Deutschen Verkehrsbandes
begriff?

zeug in dieser Weise in ausgedehntem Maße zum Verkehrsmittel wurde, sobald erstanden ihm auch Feinde und Neider, die alsbald das neue Verkehrsmittel mit allen Mitteln bekämpften. Zunächst waren es einige Fürsten selber, die befürchteten, ihre Ritter könnten über dem Kutschenfahren das Reiten verlieren, an ihrer kriegerischen Tüchtigkeit Einbuße erleiden, und die deshalb aus ihrer Feindschaft gegenüber dem neuartigen Wagen keinen Hehl machten. So ließen sie zunächst von der Kanzel herab die fahrlustigen Gemüter eindringlich an das Verwerfliche dieses Treibens erinnern, und als das nichts half, entschlossen sie sich kurzerhand zum Verbot des Wagenfahrens. So erließ im Jahre 1588 der Herzog Julius von Braunschweig einen Regierungserlaß, in dem er seiner Ritterschaft das „Gutschenfahren“ streng untersagte, weil, wie es in jenem Erlaß, dem ältesten Dokument verkehrspolitischer Beschränktheit und Feindseligkeit, heißt, es „die männliche Tugend, Redlichkeit, Tapferkeit, Ehrbarkeit und Standhaftigkeit deutscher Nation beeinträchtigen werde und das Gutschenfahren gleich dem Faulenzen und Bärenhäutern wäre“. Auch der Kurfürst Joachim Friedrich von Brandenburg befahl im Jahre 1606 der pommerschen Ritterschaft in einer Verordnung, „sich wegen der zurzeit zwischen Polen und Schweden schwebenden Kriege in gute Bereitschaft zu setzen und sich als Ritterschaft besonders nicht so sehr der Wagen zu bedienen“.

Mit weiterer Ausbreitung wurde die Kutsche immer mehr zum Gegenstand heftiger Angriffe beschränkter Verkehrsfeinde. Viele Städte sperrten sich gegen die Einführung des neuen Fahrzeuges. In zahlreichen Orten erließen die Behörden Befehle an die öffentlichen Hüter des Gesetzes, „auf die Gutschenfahrer ein wachsam Auge zu haben“, damit diese keinen Unfug stifteten. Es läßt sich denken, daß diese Verordnungen das Fallenstellen übereifriger Gesetzeshüter züchtete, und manches hochnotpeinliche Gericht mag über solchen unglückseligen „Gutschenfahrer“ abgehalten worden sein. Die Kutschenfahrer waren damals den Roheiten der Bauern und besonders der Lenker anderer Fuhrwerke auf der Landstraße ausgesetzt. Die Frachtfuhrwerke besonders waren die geschworrenen Feinde der Kutschenfahrer, angeblich, weil diese die Wege noch schlechter machten, wie sie ohnedies schon waren, und Macaulay berichtet, daß die Kutschenwagenbesitzer oftmals Gefahr liefen, von den Frachtfuhrleuten auf offener Landstraße angefallen und jämmerlich verprügelt zu werden. Manchmal nahmen diese Roheiten derart überhand, daß sich die Behörden wieder für die Kutschenfahrer ins Zeug legen mußten und strenge Strafen für die ungerechtfertigte Behelligung festsetzten, besonders nachdem einige Male fürstliche Kutschenreisende die Roheiten der Frachtwagenführer am eigenen Leibe erfahren hatten.

Die Postkutsche.

Nicht nur die Kutsche, das Beförderungsmittel reicher und vornehmer Leute, hatte unter verkehrspolitischer Beschränktheit zu leiden, auch die Postkutsche, die vor der Eisenbahn öffentliches Personens- und Güterbeförderungsmittel war, hatte mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Beschränktheit eines kleinlichen Spießbürgertums witterte in der Schnelligkeit der Postkutsche Gefahren für seine kleinlichen Interessen. Verweigerte doch noch im Jahre 1795 Kursmainz der preussischen Post die Erlaubnis zur Durchfuhr mit der scharfsinnigen Begründung, „daß sie zu schnell fahre, so daß Gastwirte, Bäcker, Sattler, Bierbrauer und Weinschänker an der Landstraße nicht die Nahrung hätten wie bei den Lastfuhrwerken“. Andere Gemeinden mit gleichem verkehrspolitischen Weitblick lehnten es ab, selbst wo die Mittel zur Instandhaltung der Straßen vorhanden waren, für eine Verbesserung der Wege Sorge zu tragen, „weil Radachsen und Beinbrüche die Reisenden zu längerem Aufenthalte im Orte nötigten und Gastwirte, Wagenbauer und Chirurgen und noch so manche andere Zutritt auf diese Weise infolge der miserablen Wege schönes Geld verdienten“.

Das erste Dampfboot.

Nicht nur die Fahrzeuge des Landweges, auch die des Wasserweges wurden in ihrer Entwicklung durch die Beschränktheit und Böswilligkeit von Verkehrsfeinden gehemmt. Verhängnisvoll wurde sie einem der genialsten Erfinder aller Zeiten, Denis Papin, der auch der erste Konstrukteur eines Dampfbootes war. Papin hatte den Gedanken gefaßt, die motorische Kraft der Dampfmaschine zur Bewegung von Schiffen zu verwenden. Zu diesem Zweck hatte er ein Boot hergestellt, das durch eine Art Ruderräder vermittelt einer Dampfmaschine angetrieben wurde. Mit diesem Boot unternahm er im Jahre 1707 eine erste Versuchsfahrt, die zunächst die Fulda und Weser hinab bis nach London gehen sollte, wo der Erfinder das Boot einem größeren Kreis vorführen wollte, um größere Mittel für die industrielle Verwertung seiner Erfindung zu erlangen. Seine Absicht scheiterte jedoch an den privilegierten Weserschiffen, die von der neuen Erfindung eine Schädigung ihres Gewerbes befürchteten. Als Papin bis zur Stadt Münden gekommen war, fielen die Weserschiffer über das Boot her und zertrümmerten es vollständig. Aller Mittel und Hoffnungen beraubt, kehrte Papin zurück, ohne die Möglichkeit zur Fortsetzung seiner Versuche zu haben.

Die Eisenbahn.

In noch ausgeprägterer Weise zeigte sich das Treiben der Verkehrsfeinde bei der Einführung der Eisenbahn. Bekannt ist, welche Hindernisse Stephenson zu bewältigen hatte, ehe es ihm gelang, sein großes Werk, die Eisenbahn, der Welt zu übergeben. Nachdem Stephenson bereits am 27. September 1825 durch seine erste Dampfeisenbahnfahrt von Stockton nach Darlington die Geeignetheit der Dampflokomotive als Transportmittel überzeugend nachgewiesen hatte, ging er an das Projekt, die Eisenbahn, die bis dahin nur als Lastenbeförderungsmittel innerhalb der großen Bergwerke gedient hatte, auch zum allgemeinen Personensverkehrsmittel auszugestalten. Er legte dem englischen Parlament das Projekt einer Personeneisenbahn von Liverpool nach Manchester vor. Parlament und Öffentlichkeit für dieses Projekt zu gewinnen, war mit geradezu ungeheuerlichen Schwierigkeiten verknüpft. Besonders durch die Beschränktheit zahlreicher Fachleute, die als Autoritäten galten und um ihre Meinung über die Ausführbarkeit des Stephensonschen Projektes befragt wurden, wurde dessen Ausführung eine Zeitlang ernstlich gefährdet. Die Schwierigkeiten, die Stephenson zu überwinden hatte, sind nicht das uninteressanteste Kapitel in der Geschichte der Eisenbahn. So äußerte sich ein hochangesehenes technisches Fachblatt, die „Quarterly Review“, zu dem Projekt in folgender Weise: „Was könnte wohl handgreiflicher Unsinn, was alberner und lächerlicher sein, als die Idee, eine Lokomotive zu bauen, die die doppelte Geschwindigkeit der Postkutsche haben soll? Ebenso gut ließe sich annehmen, daß sich ein Mensch auf einer Kanonenkugel abheuern ließe, wie daß er sich einer solchen Fahrmachine anvertrauen würde.“ Als hervorragendes Beispiel des Autoritätsdünkels hat dieser Ausspruch eine gewisse historische Berühmtheit erlangt. Ebenso kurzzeitig stellte sich das englische Parlament zu diesem Projekt. Der Vorsitzende der Parlamentskommission fragte Stephenson, ob er sich wirklich getraue, eine Maschine mit der Geschwindigkeit von vier englischen Meilen in der Stunde zu bauen. „Gewiß“, antwortete Stephenson. „Etwas auch eine Maschine mit der Geschwindigkeit von acht Meilen?“ fragte jener skeptisch und ironisch lächelnd weiter. Auch diese Frage bejahte Stephenson. „Angenommen nun den Fall“, fuhr der Frager fort, „Ihre Maschine kommt mit einer Geschwindigkeit von acht Meilen daher, und eine Kuh verirrt sich auf das Gleis, wäre das nicht sehr unangenehm?“ „Gewiß, für die Kuh!“ antwortete Stephenson trocken. Nicht minder klassisch als der tief sinnige Ausspruch jenes spanischen Hofgelehrten, der einst Kolumbus entgegenhielt, daß, wenn die Erde wirklich eine Kugel wäre, die Menschen auf der antipoden Erdhälfte ja kopfüber in die Luft fliegen müßten, war die Äußerung eines Mitgliedes derselben Parlamentskommission, daß es unmöglich wäre, eine Geschwindigkeit von 15 Kilometer zu erreichen, weil bei einer solchen Geschwindigkeit der entstehende Luftreibungswiderstand den Wagen in Flammen setzen müßte. Schließlich wußte Stephenson die Kommission aber doch soweit zu überzeugen, daß er die Konzession zur Anlage einer Versuchsstrecke erhielt. Doch damit waren die Schwierigkeiten noch keineswegs erschöpft; jetzt galt es, mit der Dummheit des Pöbels fertig zu werden. Die Omnibusbesitzer, die von Stephenson's Projekt eine Schädigung ihres Gewerbes befürchteten, hatten den Pöbel aufgehetzt, der nun die Bahnarbeiter mit Gewalt an der Arbeit zu hindern suchte. Wiederholt kam es zu blutigen Zusammenstößen, denen erst durch Einschreiten des Militärs ein Ende gemacht werden konnte. Außerdem wurden zahllose Prozesse von den Anwohnern der Bahn anhängig gemacht, die unter dem Vorwand, durch die Bahn gefährdet und geschädigt zu werden, aus dem Projekt Geld zu schlagen suchten. Doch alle Schwierigkeiten und Feindseligkeiten, alle Dummheit, Böswilligkeit und Beschränktheit der Verkehrsfeinde konnten den unermüdeten Stephenson nicht an dem

geleget, der das Verbot ausspricht, soll nach den Wünschen des genannten Verbandes folgende Fassung erhalten:

Wer das Gewerbe eines Stellenvermittlers betreiben will, bedarf dazu einer Erlaubnis der von der Landeszentralbehörde bezeichneten Behörde. Die Erlaubnis ist zu verweigern, wenn Tatsachen vorliegen, welche die Unzuverlässigkeit des Nachsuchenden in Bezug auf den beabsichtigten Gewerbebetrieb oder auf seine persönlichen Verhältnisse dartun. Bei der Erteilung der Erlaubnis sind die Berufe zu bezeichnen, in denen die Vermittlung von Stellen stattfinden darf.

Diese Bestimmung enthält das Stellenvermittlergesetz vom 2. Juni 1910. Es würde damit der alte Zustand bestehen bleiben, der zu vielen berechtigten Beschwerden Anlaß gegeben hat. Von einer Erneuerung dieser Fassung oder gar Aufnahme in das Arbeitslosenversicherungsgesetz kann heute nicht die Rede sein. Die Begründung, die der Stellenvermittlerverband seiner Eingabe gibt, läßt im übrigen auch erkennen, daß triftige Gründe für die Beibehaltung der gewerbsmäßigen Stellenvermittlung gar nicht bestehen. Der Hinweis darauf, daß einige Handelskammern in einem Gutachten sich für die gewerbsmäßige Stellenvermittlung ausgesprochen haben, ist kein Beweis für ihre Zweckmäßigkeit. Noch weniger kann überzeugen, wenn einzelne Unternehmerverbände die gewerbsmäßige Stellenvermittlung wünschen, wie der Landwirtschaftliche Verein des Bezirks Münster, der in der Eingabe genannt wird. Die Gutachten und Wünsche der interessierten Unternehmer sind in diesem Falle Partei, sie können als objektive Begutachtung nicht bewertet werden.

Die Vermittlerfähigkeit der gewerbsmäßigen Stellenvermittlung steht übrigens in kräftem Widerspruch zu dem Gesetze, welches von dieser Einrichtung gemacht wird. Nach einer Erhebung, die sich auf das Jahr 1925 erstreckt, wurden in diesem Jahre im ganzen deutschen Reichsgebiet durch die gewerbsmäßigen Stellenvermittlungen nur 527 383 Personen vermittelt, davon 164 028 männliche und 373 355 weibliche Personen. Das starke Uebergewicht des weiblichen Geschlechts erklärt sich daraus, daß die gewerbsmäßige Stellenvermittlung hauptsächlich Personal für das Gastwirtsgewerbe und den Hausgehilfenberuf vermittelt. Die Gesamtzahl der vermittelten Personen durch die berufsmäßige Stellenvermittlung verteilt sich auf die Berufe wie folgt:

	männliche	weibliche
Landwirtschaft	86 928	54 908
Gastwirtsch.	21 120	109 761
Hausgehilfen	1 111	171 982
Künstlerische Berufe	22 673	15 607
Lufwartefrauen	—	7 626
Sonstige Berufe	12 196	17 471

Wie aus der Zusammenstellung hervorgeht, wurden von den gewerbsmäßigen Vermittlern in erster Linie weibliche Arbeitskräfte für Gastwirtschäften und häusliche Berufe vermittelt, auch für die Landwirtschaft ist der Prozentsatz der vermittelten Personen ziemlich hoch. Insgesamt erreicht die Zahl der durch die gewerbsmäßigen Stellenvermittler vermittelten weiblichen Personen rund das Zweieinhalbfache der männlichen Vermittelten.

Im Verhältnis zu der Gesamtzahl der durch die öffentlichen Arbeitsnachweise vermittelten Personen ist die Zahl der durch die gewerbsmäßigen Vermittler vermittelten Arbeitsjungen gering. Durch die öffentlichen Arbeitsnachweise wurden in der gleichen Zeit rund 5 300 000 Arbeitsjungen vermittelt. Es kommen auf die gewerbsmäßigen Stellenvermittler rund 5 Prozent aller Arbeitsjunge und 11 Prozent aller offenen Stellen. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß das Jahr 1925 ein äußerst schlechtes Arbeitsjahr war und viele aus Verzweiflung den gewerbsmäßigen Vermittler ausuchten. Aber auch diese Tatsachen beweisen, daß die gewerbsmäßige Stellenvermittlung überflüssig und es deshalb zu begrüßen ist, daß diese Einrichtung verboten wird. Für die gewerbsmäßigen Vermittler ist das Vermitteln ein Geschäft, an dem verdient werden soll. Die freien Gemeinshaften arbeiten bemüht auf die Ausschaltung der berufsmäßigen Stellenvermittlung hin; die Arbeitsjungen haben kein Geld, um es für den Nachweis irgendeiner Beschäftigung ausgeben zu können. C. N.

Unternehmerweisheiten!

Auf der Tagung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie hat der Bergwerksdirektor Brandt folgendes erklärt: „Es müssen freie Arbeiter geschaffen werden, die nicht gebunden durch Tarifverträge, Arbeitszeitabkommen, Gewerkschaften und dergleichen, über sich verfügen können, die im Interesse ihrer Familie Überarbeit leisten dürfen, wann, wo und wieviel sie wollen, dann wieder eine Auslese der Tüchtigen erfolgen könne und für jeden Arbeiter der Weg zum Generaldirektorposten frei werde.“

Wie einfach doch die Sache ausfällt. Jeder Arbeiter ein Generaldirektor, mit hohem Gehalt, fettem Gewinnanteil und Gratifikationen, wenn die Gewerkschaften die Tarifverträge usw. beseitigt wären. Wie hochheim die Arbeiter sind, wie verkehrt und ungeheuer, daß sie dies nicht einsehen! Die Unternehmer wollen tatsächlich ihr Bestes, sie dürfen nur dem guten Kate folgen, den die Unternehmer ihnen geben. Fünfzehn bis zwanzig Stunden täglich arbeiten, Überstunden machen, Sonntagsarbeit ohne Aufschlag leisten, mit dem Lohn zufrieden sein, den die Unternehmer für angemessen halten, den Kollegen feste anschwären, bei der Direktion Frieden und Schmarozken und die Gewerkschaften fahren lassen, — dann kommt die Zeit, wo für die Arbeiter das Paradies auf Erden erreicht wird. Jeder Arbeiter sein eigener Generaldirektor — Welch herrliche Zeit!

Nun sind dies längst erprobte Dinge. Vor einigen Jahrzehnten bestanden alle diese Einrichtungen, Tarifverträge, Arbeitszeitabkommen usw. in Deutschland nicht, und die Gewerkschaften waren noch klein und einflusslos. Es herrschten die Zustände in Deutschland, die der Bergwerksdirektor und seine Kollegen von den anderen Falluläten so schönlich herbeiwünschen. Und wie war es da mit dem Aufstieg der Arbeiter? Sie hungerten und

darbten, schufteten für Bettelstentige Tag und Nacht und feiner wurde Generaldirektor. Besser wurde es erst, als die Gewerkschaften eine Macht wurden und im Kampfe gegen die Unternehmer für die Verbesserung der Lebenslage der Arbeiter sich einsetzten. Und nicht nur wurde die wirtschaftliche Lage besser, sondern auch die kulturellen Verhältnisse wurden besser, der geistige Aufstieg folgte dem wirtschaftlichen.

Es ist das alte Klage lied der Unternehmer, das auch in dem Geschäftsbericht der Leipziger Wollkammerei zum Ausdruck kommt. Es heißt da: „Sollte mit dem bisherigen Schlichtungswesen und der dadurch bedingten fortgesetzten Steigerung der Löhne in Deutschland nicht aufgeräumt werden, so würden sich damit auf die Dauer die größten Schwierigkeiten für die Aufrechterhaltung unseres Betriebes ergeben.“

Die Gesellschaft hat trotz großer Ausgaben für die Erneuerung und Verbesserung der Fabrikanlagen eine Dividende von 8 Prozent auf das Aktienkapital von 3,8 Millionen Mark verteilt. Aber gegen das Schlichtungswesen und die „hohen Löhne“ muß gekämpft werden, das gehört zum Programm der Unternehmer.

Auch die Wissenschaft ist noch kurz vor Abschluß des alten Jahres den Unternehmern zu Hilfe gekommen. Und warum soll es nicht eine Theorie geben, die wissenschaftlich einwandfrei nachweist, daß die Arbeitslosenunterstützung der Wirtschaft den Ruin bringt? Also läßt sich Professor Cassel in der „Sozialen Praxis“ vernehmen: „Solange eine große Anzahl von Arbeitslosen durch staatliche oder irgendwie anders aufgebrachte Mittel künstlich unterhalten werden muß, ist das natürlich ein Zeichen dafür, daß das allgemeine Lohnniveau zu hoch ist, um allen Arbeitern Beschäftigung zu geben.“

Auch das ist eine alte Unternehmerweisheit. Es sind Beweise dafür, daß die Unternehmer unbeherrschbar sind und auf ihrem einseitigen Standpunkte bestehen bleiben. Dagegen hilft nur, daß wir nicht nutzlos werden, sondern aufbauarbeit leisten an der Organisation, damit wir allzeit gerüstet sind. C. N.

Aus unserem Berufe

Automobilfahrer und Flieger.

Bestn. Fester Lohn im Kraftdrohnenfliegen. Der seit Jahren währende Kampf der Berliner Kraftdrohnenfahrer um einen Garantielohn, der ihnen in Zeiten schlechter Konjunktur wenigstens das Existenzminimum sichert, hat jetzt seinen Erfolg gehabt.

Bisher waren die Drohnenfahrer auf einen festen Lohn von 1,25 M. gestellt, der bei höheren Einnahmen bis auf 2,25 M. pro Schicht stieg. Daneben wurden noch 25 Prozent der Bruttoeinnahmen gewährt.

In den letzten zwei Jahren führten die Unternehmer immer die unterschiedliche Taxenzustellung als Argument gegen die Forderung ihrer Fahrer ins Feld. Nachdem nun aber durch den Berliner Polizeipräsidenten im Einvernehmen mit dem Magistrat die Einheitstaxe geschaffen wurde, war dieses Argument der Unternehmer nicht mehr stichhaltig. Der Verkehrsband meldete daher seine alte Forderung wieder an und verlangte einen Mindestgarantielohn von 54 M. für je sechs gefahrene Schichten.

Aber auch jetzt waren die Unternehmer noch nicht gewillt, auf die Forderung der Organisation einzugehen. Erst vor dem Schlichtungsausschuß Groß-Berlin kam ein Lohnabkommen zustande, das für jede Schicht einen festen Lohn von 2,50 M. nebst einem Anteil von 25 Prozent an der Bruttoeinnahme vorsieht.

Das Wesentlichste an der Vereinbarung ist jedoch, daß jedem Fahrer für jede Schicht im Durchschnitt von zwei Wochen gerechnet ein Mindestlohn von 8 M. garantiert wird. Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten werden mit 1 M. pro Stunde vergütet.

Die Vereinbarung stellt zwar kein Ideal dar, aber sie legt eine Bremsen in das unsinnige Profitsystem, bei dem so mancher Fahrer für das Aussehen und die äußere Beschaffenheit des von ihm geführten Wagens büßen mußte.

Jetzt haben die Berliner Drohnenfahrer die größte Ursache, während der Dauer des Abkommens ihre Organisation so auszubauen, daß beim nächsten Anheben das Profitsystem völlig verschwindet und auch für einen Lohn erhalten, der ihnen ein menschenwürdiges Dasein sichert.

Für unsere Frauen

Das uneheliche Kind in der Sozialversicherung.

„Den unehelichen Kindern sind durch die Gesetzgebung die gleichen Bedingungen für ihre leibliche, seelische und gesellschaftliche Entwicklung zu schaffen, wie den ehelichen Kindern.“

(Artikel 121 der Reichsverfassung.)

Wer mit den Verhältnissen einigermaßen vertraut ist, der weiß, daß der oben wiedergegebene Artikel der Reichsverfassung, der endlich einmal die Mißachtung und Benachteiligung der unehelichen Kinder beseitigen will, ebenso wie so viele andere Bestimmungen der Verfassung nur auf dem Papier steht. Noch heute gilt der mittelalterliche und direkt lächerliche § 1689 des Bürgerlichen Gesetzbuches, der in seinem zweiten Absatz klipp und klar besagt, daß ein uneheliches Kind und dessen Vater nicht als Verwandt anzuzählen sind. Daß sich auf Grund dieses Grundgesetzes manderlei Nachteile für die unehelichen Kinder ergeben, darauf braucht wohl nicht besonders hingewiesen zu werden. Um nur ein Beispiel anzugeben, sei erwähnt, daß nach dieser Bestimmung das uneheliche Kind nicht als berechtigt nach seinem verstorbenen Erzeuger ist. Vater

und Kind sind eben nach den Buchstaben des Gesetzes keine Verwandte, sondern „gegenseitig wildfremde Personen“.

Glücklicherweise haben wenigstens die anderen Gesetze, die unabhängig vom Bürgerlichen Gesetzbuch sind, in letzter Zeit den unehelichen Kindern mehr Rechte eingeräumt. Vor allen Dingen kann dies von den Gesetzen, die die Sozialversicherung betreffen, gesagt werden.

In der Invalidenversicherung sind die unehelichen Kinder den ehelichen vollkommen gleichgestellt. Es werden für die unehelichen Kinder ebenso Waisenrenten und Zuschläge zu den Invalidenrenten gezahlt wie für alle ehelichen Kinder. Voraussetzung ist jedoch, daß die Vaterchaft des Versicherten zu dem Kind festgestellt ist, wenn es sich um einen männlichen Rentenempfänger handelt. Ist der Rentenempfänger eine weibliche Person, so erhält sie für ihre unehelichen Kinder ohne weiteres die gleichen Bezüge wie für die ehelichen Kinder. Die Vaterchaft gilt dann ohne weiteres als festgestellt, wenn der Erzeuger die Kinder als die seinigen selbst anerkennt oder die Vaterchaft durch ein rechtskräftiges Urteil festgestellt ist.

Auch in der Unfallversicherung sind die ehelichen Kinder mit den unehelichen zusammengestellt. Auch hier wird für die unehelichen Kinder eine Zulage zur Rente gewährt. Ebenso wird für sie die Waisenrente gezahlt. Voraussetzung ist auch hier, daß die Vaterchaft des Versicherten festgestellt ist.

Während diese Bestimmungen der Gleichstellung in der Unfall- und Hinterbliebenenversicherung im Gesetz (Reichsversicherungsordnung) ausdrücklich festgelegt sind, fehlt eine solche gesetzliche Grundlage in den Bestimmungen über die Krankenversicherung. Nach § 186 der Reichsversicherungsordnung wird bei Krankenhausbehandlung eines Versicherten nur Hausgeld für die Angehörigen gezahlt. Da nun nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches uneheliche Kinder zu ihrem Vater in keinem Verwandtschaftsverhältnis stehen, fallen sie auch nicht unter den Begriff der „Angehörigen“. Diejem Wechselstand, daß also für die unehelichen Kinder kein Hausgeld gezahlt werden darf, hat eine Entscheidung des Reichsversicherungsamtes vom 7. Dezember 1926 abgeholfen. Es heißt in derselben: „Angehörige im Sinne des § 186 der Reichsversicherungsordnung sind auch uneheliche Kinder, wenn die Vaterchaft des Versicherten festgestellt ist.“ Es wird hier also derselbe Grundlag festgestellt, der in den beiden oben erwähnten Versicherungsweigen bereits gesetzlich festgelegt ist.

Neuerdings ist die Rechtsprechung zum Schutze der unehelichen Kinder auf dem Gebiete der Arbeiterversicherung noch weiter gegangen. Das Reichsversicherungsamt hat am 13. Juni 1928 folgende grundsätzliche Entscheidung gefällt: „Entel im Sinne der Vorschriften über Kinderzuschuß in der Invalidenversicherung ist auch das uneheliche Kind des nichtversicherungspflichtigen Sohnes eines Versicherten.“ Diese Entscheidung belagt also, daß als Entel nicht nur der eheliche, sondern auch der uneheliche Adoptivling zweiten Grades angesehen wird. Wenigstens ist dieser Grundlag für die Sozialversicherung aufgestellt, ob sich ihm die übrigen bürgerlichen Rechtsgebiete anschließen, steht noch nicht fest. Nach dieser Entscheidung kann ein Versicherter auch für seine Entel (ganz gleich, ob sie eheliche oder uneheliche Kinder sind) Kinderzuschläge zur Invalidenrente erhalten, wenn er dieselben vor Eintritt des Versicherungsfalles unterhalten hat, ebenso muß für sie gegebenenfalls Waisenrente gezahlt werden. R1—5.

UNSERE JUGEND

Mehr Jugendlichen- und Beihilfenschutz!

In dem unlängst erschienenen Bericht der Badischen Handwerkerkammer heißt es über die Arbeitszeit der Lehrlinge:

„Grundsätzlich besteht für Lehrlinge noch der Achtstundentag, obwohl er praktisch nicht mehr durchge führt ist. Im allgemeinen ist bei der Beschäftigung von Handwerkslehrlingen festzustellen, daß diese nicht dauernd zu eigenartigen Arbeiten des Betriebes herangezogen, sondern daß sie auch während der achtstündigen Arbeitszeit vielfach mit Nebenarbeiten beschäftigt werden. Es kann somit ruhig gesagt werden, daß bei einer neun- bis zehnstündigen Arbeitszeit die Lehrlinge nicht mehr als acht Stunden mit eigentlichen Produktionsarbeiten beschäftigt werden, während mindestens ein bis zwei Stunden in reinen Nebenarbeiten aufgehen. Diese bestehen in Botengängen, teilweise in Reinigungsarbeiten, sonstigen Vorbereitungs- und Aufräumarbeiten, zu deren Beseitigung der gelehrlinge Achtstundentag überschritten werden darf.“

Die rücksichtslose Ausnutzung der jugendlichen Arbeitskraft, die aus diesen Zeilen spricht, zwingt direkt zu scharfen Maßnahmen für die Verbesserung des jugendlichen Lohnes. Was nützt es, wenn der achtstündige Arbeitstag für Jugendliche und Lehrlinge auf dem Papier steht, die Unternehmer sich aber höhnisch darüber hinwegsetzen dürfen, weil jede Inanspruchnahme des Beihilfens, die außerhalb der eigentlichen Berufstätigkeit liegt, durch die gesetzlichen Bestimmungen über den Maximalarbeitszeit nicht erfasst wird. So ist es im Lauf der Zeit zur Regel geworden, daß Lehrlinge vielfach Dienstleistungen verrichten müssen, deren Dauer zehn, ja zwölf Stunden täglich überschreitet. Man halte uns nicht entgegen, daß das Gesetz selbst die Lehrlinge von über 16 Jahre die Beseitigung von Nebenarbeiten außerhalb der achtstündigen Arbeitszeit für die Gesamtdauer von täglich zwei Stunden (bei Lehrlingen unter 16 Jahren höchstens einer Stunde) gestattet, und — daß die Ausschließung der Nebenarbeiten Mißbrauch dieser Bestimmung das Recht haben, einzuschreiten. Erläutert heißt es hier: „Wo kein Kläger ist, ist kein Richter, und zweitens sind die hier und da wirklich verhängten Geldstrafen von

Zur Unterhaltung und Belehrung

Typen IV.

(Aus dem ungedruckten Manuskript des Schlossers A. Scharrer.)

Ich bin gut aufgehoben — wenigstens vor der Hand. Das Experiment ist gelungen und der Patient — lebt. Wenn auch nur als Schiffstoch auf „Typen IV.“? Typen IV.“? Du möchtest gerne wissen, was „Typen IV.“ ist? Also höre!

„Typen IV.“ ist ein schon alter Ostseevagabund. Er trägt 200 Tonnen. Auf „Typen IV.“ ist ein Kapitän und sieben Mann Besatzung. „Typen IV.“ trägt seinen Zuder, sein Mehl, seinen Kaffee, sein Öl, Maschinen und sonstige Fracht von Stettin nach Kiel, von Kiel nach Lübeck, von Lübeck nach Stralsund und Rostock. Hin und her — Jahre aus, jahrein. Der Kapitän auf „Typen IV.“ brauchte so Erde April einen Koch, und ich habe draußen bei der Menschentreibjagd ein wenig Kochen gelernt. Und wenn die Not uns lehrt, uns zusammenzureihen, vermögen wir viel. „Gut, Heinrich!“ sagte der Kapitän, der mich wieder erkannte, „du kommst auf „Typen IV.“ — aber du kennst mich nicht. Ich bin Kapitän und du bist Koch. — Anders geht das nicht. Verstehst du?“

Es ging auch nicht anders, denn auch Kapitän Ursdorf hat keine Lust, Vergangenheit auszugraben, gerade jetzt. Er ist früher über den Ozean gefahren und war dann bei der Marine. Das genügt. Daß er in Kiel Rebellen anführte, braucht eine Knechtet nicht zu wissen.

Im Anfang haperie es ein bißchen. Da haben sie mich angefahren, wenn es Kartoffelsuppe gab: „Son Watersuppe, dat is keen Aeten.“

Und wenn mir der Mäler jähres Fleisch andrehte und mir davon kein Besseres gelang, dann hieß es: „Wat schall wir woll mit ion Abfahstede mater?“ Aber jetzt ist der Koch auf „Typen IV.“ eingefahren und hat sogar Zeit, über vieles nachzudenken.

Du möchtest mehr aus meinem Leben erfahren. Das ist für mich eigentlich ein wenig zu viel Ehre. Du hast auf andern Gebieten und unter andern Verhältnissen mindestens ebensowohl erfahren oder gesehen. Nur verstehst du wohl die Sprache der Tatsachen, die Sätze der Unterdüden, ihre Strungen und Wirrungen und ihren Heroismus noch nicht richtig zu deuten, sonst brauchtest du nicht in dem Leben eines einzelnen zu suchen, dessen Schicksal nur ein winziges Teilchen des Gesamtschicksals der Klasse der Habentische ist. Aber du kennst es noch, ich weiß es. Und darum will ich dir schreiben.

Heute sollst du „Typen IV.“ kennenlernen. Oh! „Typen IV.“ ist ein treuer Burtsche. Jetzt wo ich unten in meiner Kammer sitze, geht er hin, so ruhig wie ein wadrer Gaul, der einen milden Reiter trägt. Sein Atem geht ganz gleichmäßig: „Dorrototo.“ — Daran gewöhnt man sich so sehr, daß ich jedesmal, wenn die große Lunge im Maschinenraum aussetzt und zuletzt nur noch haucht: Dorrototo, aufwache und rauh aus dem kleinen Auge neben mir schaue. Dann hüben gewöhnlich die Wellen hoch und grünen mich in irgendeinem Hafen. Und wenn ich nicht gleich aufstehe, dann springen sie immer wieder hoch und schauen herein und grünen. Dann legt sich „Typen IV.“ schlafen, bis die Nacht für den Hafen gelöscht und die Lude aufs neue gefüllt ist. Ja, „Typen IV.“ ist ein brauer Keil, — wenn man ihm den Weg nicht verperrt. Aber wenn man ihm seinen Weg freitrag zu machen versucht, dann sollst du einmal „Typen IV.“ kennenlernen!

Ganz langsam fängt er an, sich hin und her zu bewegen, wie ein Lastträger. Er will wohl sagen: „Haltet euch fest; die wollen mir was!“ Und dann, wenn die See über Deck rollt und der Wind von Nordwest peift, dann wird er halsstarrig. Dann geht sein Atem schwer und ungleichmäßig. Um einmal recht auszuschlafen, hebt er die Schraube hinter aus dem Wasser; geteilt schreit sie auf in der Luft; taucht wieder unter. Und wenn es gar nicht gehen will, dann wirft er sich seitlich hin und her und schnitt grimmig, so wie mein Vater stöhnte, wenn er sechs Stunden gemäht hatte, acht Stunden geplügt, dann noch Kartoffeln einfuhr und mit den letzten schweren Säden auf den Kartoffelberg steigen mußte, sie dort auszuschütten. So stöhnt auch mitunter „Typen IV.“, wenn man ihm das Leben gar zu schwer macht. Er wirft sich vor Jörn von einer See in die andere und schüttelt sich wie ein widerspenstiger Hengst. Dann hört man seine Rippen krachen, dort in der Mitte, wo er sonst nur leise vibriert; wo die Bewegung seiner Nase verantet ist, die das „Dorrototo“ mit einem immerwährenden Riden begleitet, als wolle „Typen IV.“ sagen: „Jawohl, jawohl!“

„Typen IV.“ hat schon manchen Sturm erlebt. Einmal wollte er von Rostock aus in See gehen. Schon vor dem Hafen stand die See und warnte, „Typen IV.“ aber wollte durch. Drei Meilen schon war er geklammert, da versagten die Lungen. Da warf ihn die See zurück, aber Fedel und Brandung verhinbeten die Rückkehr durch die schmale Einfahrt. „Typen IV.“ wollte vor Anker gehen, aber die rollende Mut war stärker als Anterteile und „ganze Kraft voraus“. Der Anker pflichte, und als er sich fest vergrub, zerriß die Kette. Vierundzwanzig Stunden hat „Typen IV.“ gekämpft. Immer wieder ist er in die See geklammert. Hat gekämpft, mit der Schraube über das Wasser geschrien, bis die See ihn ausgehungert hatte, die letzten Kohlen verbrannt waren. Hat immer wieder geschrien: „Haltet euch fest!“

Morgens, als der Sturm sich ein wenig legte, haben sie die Rufe von „Typen IV.“ gehört. Er war schon der letzte Dampf, der in seiner Gurgel noch durchschlag, heißere Schreie in den Hafen zu senden. Aber er hat uns nicht im

Stich gelassen. Hat gekämpft wie ein Löwe und uns alle wieder zurückgebracht.

In einer sternklaren Nacht ist er sicher durch den Sund geschwommen. Hat genau nach allen Lichtern gelaugt, um die schmale Fahrstraße nicht zu verlieren — dem neuen Sturm entgegen. Dorrototo, Dorrototo.

„Typen IV.“ ist schon ein alter Kämpfer. Seine Nachfolger laufen schneller, haben stärkere Rippen. Vielleicht brechen seine alten Knochen einmal in einer Brandung — dann werden die andern seinen Weg fortsetzen. Die Mannschaft auf „Typen IV.“ meint das auch. Aber sie will nicht so in der Nähe: „In Stralsund, in Ziegenort, in Rostock, in Stettin. Dort haben sie Frau und Kinder und kommen, wenn sie Glück haben, für ein paar Stunden nach Hause.“ Sie wissen, daß „Typen IV.“ so lange fährt, bis er einmal müde untertaucht und sich schlafen legt. Und so lange fahren sie mit. In ihren Augen glänzt keine Hoffnung mehr. Sie sind mit „Typen IV.“ alt geworden und leben von ihrer Würde. Erster Steuermann, zweiter Steuermann, Matrose. Erster Maschinist, zweiter Maschinist, Heizer. Koch, Kapitän. Jeder sein eigener Vorgesetzter und Vorgesetzter über einen andern. Der Kapitän für alle. Auf „Typen IV.“ fährt eine alte Generation der Hoffnungseligkeit entgegen. Nur der zweite Maschinist und der Heizer hoffen noch — in jedem Hafen auf ein junges Weib.

Auch der Kapitän und der Koch lieben „Typen IV.“, weil er verschwiegen ist. Er plaudert nichts aus von Gefellen, die der Sturm verschlug. Er trägt sie brav über die Ostsee, hin und her.

Mitunter scheint es, als verstände er uns. Wenn vom Strande her ein Wasserball in unsere Fahrt schwimmt, oder ein kleines kleines Schifflein, das spielenden Kindern am Strande fortjagte, dann genügt ein scharfes Herumwerfen des Steuers und aus unserm übermütigen Lachen scheint „Typen IV.“ herauszuhören, daß wir das Spielzeug haben wollen. Dann dreht er gutmütig bei mit seiner schweren Last und feuert auf den Wasserball, auf das Schifflein zu, ganz nahe, daß wir es greifen können, und legt dann wieder seinen Kurs fort — Dorrototo — Dorrototo. Mit uns lacht die Sonne und spiegelt sich in der ruhigen See. Und die Wöden, die uns begleiten, holen das Brot aus unsern Händen, schießen peißschnell davon und schreien: „Sagt Dank, Ihr Wasserleichen; ist es nicht herrlich, unter weitem Himmel, auf weiter See in der Sonne zu baden?“ So denke ich manchmal.

Gestern sahen wir die Ostseeflotte im Manöver auf der Höhe von Lübeck. Sie, wie die Lichter der Torpedoboote jagten; hin und her. Und im Hintergunde sieht man, mit dem Glas, die schweren Braten, vom matten Licht der Sterne verträulich preisgegeben. Eine Salve rollt aus den schweren Rohren; rollt wie ein schweres Gemitter über das große Wasser.

Wir saßen noch lange unten, Kapitän und Koch von „Typen IV.“. Wir baten, wie so manche Stunde der Nacht, davon gesprochen, wie lange die Ruhe vor dem Sturm noch währen wird. Und an dem Tag begrüßten uns die Hafenarbeiter in Kiel: „Na, de Nacht ist wohl wedder allerhand los west butten? Wat?“ „Is wohl bald wedder so wiet, dat de Tanz wedder los gohn kann?“

„Jo, Rimmers.“ sagte Ursdorf, „dat liegt an ju. Hoffentlich verflopt it nich wedder die Tied.“

„Lot se man anfangen.“ sagte darauf ein Hafensarbeiter, der vor uns stand wie ein Hopfenack mit Armen, „it sech ju, dann bratt se sich dat Zenid.“ Wir sahen uns beide an und lachten. — Dann nahmen wir Kurs nach Stralsund.

„Wir fahren langsam, aber wir fahren vorwärts.“ sagte ich unterwegs zu Kapitän Ursdorf.

Er lachte und meinte: „Dat is gewiß.“ „Wie sohrst doch gornich so langsam, wie löpt doch „ganze Kraft“ ein mindestens acht Meilen.“ meinte der erste Maschinist. Da lachten wir erst recht. Dorrototo — Dorrototo.

Aus der Zeitschrift „Der Bücherkreis“, Heft 1.

Ein Gestirn fiel in den Wald.

Kulits Reise zum Donnertag.

In blendendem Lichtschein durchschneidet ein Gestirn das Himmelsgewölbe. Eine glühende Masse geht nieder und im Anprall gegen die Erdatmosphäre zersplittert sie in Stücke. Wichtige Erdhöde mühen sich tief ein in den Erdboden, tauenjährige Baumriesen niederreichend wie schmantes Rohr. In Colorado, Arizona, in Nordamerika ging vor Jahren ein Meteor nieder von so ungeheurer Größe und Schwere, daß es sich 400 Meter in die Erde einbohrte.

Im Frühling 1928 fand der Leningrader Professor Kulits in einem Breißkalender eine Notiz, gemäß der am 30. Juni 1908 die Nomaden der Taiga (Sibirischer Urwald) gestrichelt waren, weil sie erzählten, der Donnertag dort Himmel herab über die Taiga gekommen sei. Auf Hunderte von Metern wäre der fürchterliche Donner zu hören gewesen. Seitdem wagten die Nomaden nicht, das Gebiet dieser furchtbaren „Gottheit“ zu betreten.

Professor Kulits Gedanken gerteten in Flug, und mit Einwilligung der Akademie der Wissenschaften trat er mit seinem Gehilfen Sptin eine Expedition in das Gebiet

an, das noch nie eines Weißen Fuß betreten hatte. Die beiden wußten wohl, welchen großen Schwierigkeiten sie zu begegnen hätten.

Nach fünftägiger Reise wurde in Taischet eine Karawane ausgerüstet. Dreizehn Tage lang wartete man durch schmelzende Schneehügel, doch unentwegt drang man vor bis zur letzten Menscheniedlung — bis zur Staats-handels-Faktorei.

Fürs erste hieß es sich belcheiden, bis der Frühling kam. Indes baute man Boote. Als das Eis des Flusses Tschambe aufbrach, wurden die Boote ins Wasser hinabgelassen. Bis dicht an den Fluß heran zieht sich die Wildnis der Taiga. Neun Tage lang zog man, bis zum Gürtel im Wasser waiend, abwechselnd mit Pferden, die Boote durchs Wasser; sie waren beladen mit wissenschaftlichen Instrumenten.

Keine Entbehrung noch Schwierigkeit vermochte die begeisterten Forscher auszuhalten. Hartnäckig drangen sie vor ins Dicht menschleerer Wälder. Allen voran, das Tau hinter sich her ziehend — Professor Kulit.

Sieben Tage und Nächte zog man hin längs des Flusses Tschume. Da, eines Morgens, mußerte der tunausäufliche Führer prüfend die Bindungen des Flusses, erblaste und rief mit bebender Stimme:

„Wir gehen nicht weiter — dort liegt das Land des Donnertages!“

Umsonst jeder Zuspruch. Ohne Jögern verließen die Tungen die Expedition. Am Fluße blieben Professor Kulit, Sptin, der Rinooperateur Strufoff und einige Arbeiter zurück. Eilig wurden Felte aufgeschlagen, zum Schutze gegen wilde Tiere ein Pfahlhaus errichtet, und die Expedition brang in die Wildnis vor.

Weit ausgebehtet ringsum Urwaldgehölz. Naekte Stämme gigantischer Bäume, wirz übereinandergelümt, entblättert, angeschwellt — Getippe einkf blühenden Pflanzenlebens.

Alles ringsum verriet die Spuren des phantastischen Meteorfluges. Als wäre vor wenigen Augenblicken erst betäubender Donner drüber hingekollt, als wäre eben erst der ungeheure Meteor splitter blühhaft eingeschlagen ins Urwaldbüschel, um es zu lichten. Das also war der Hintergrund der Legende!

Kein Zweifel: Das Meteor war wirklich niedergegangen, war hier niedergegangen. Die Forscher gingen ans Werk. Sie bemasteten sich mit Instrumenten, Wertes, hieben sich einen Weg durch die Berge von Baumstämmen, suchten nach der Stelle, wo das Meteor sich in die Erde eingebohrt hatte.

Tage fruchtloser Bemühungen. Doch um jeden Preis mußte der Mittelpunkt des Niederganges gefunden werden, sollte die Expedition nicht vergebens unternommen sein. Je weiter sie vordrangen, um so rätselhafter wurde alles.

Professor Kulit stellte fest, daß die Wurzeln der Bäume ihm zugewandt waren. Nichts mußte das Zentrum des Meteorfalls dahinter liegen. Doch je mehr sie sich dem Zentrum näherten, um so weniger niedergebrochene Stämme begegneten ihnen. Noch einige Kilometer, und zu ihrem Staunen steht der Wald wieder aufrecht. Aber die Bäume tragen weder Zweige noch Blätter. Einjam ragen verengte Stämme gen Himmel. Hier ging das Meteor nieder. Wie kam es, daß die Bäume noch da standen? Die Erklärung war bald gefunden. Es gab keinen Zweifel mehr, daß das Meteor eben hier niedergegangen war. Bekanntlich ist bei jeder Explosion die Verheerung im Zentrum der Katastrophe weniger stark. So war es auch hier. Auf dem Wege seines Fluges hatte das Meteor alles vernichtet, an der Stelle seines Niederganges hatte es weniger zerstörend gewirkt.

Das Niedergangsgewölbe hatte Wehnlichkeit mit den Aufnahmen der Mondkrater. Das Meteor hatte sich in bedeutender Tiefe festgesetzt. Die Forscher vollgogen magnetische Messungen, machten den Versuch, Brunnen zu bohren. Doch eine drohende Gefahr ließ sie an die Zukunft denken. Man wurde von Hitze und Insekten geplagt. Bei einer Hitze von 37 Grad war man gezwungen, neben den Netzen drei Flanellhemden übereinander zu tragen zum Schutze gegen die Insekten, doch das waten noch Geringfügigkeiten. Hunger brach aus, Starbui. Im Umkreise gab es weder Wild noch Fische. Man näherte sich um Mehl, das in Wasser gelöst wurde. Die Arbeiter lagen danteber; die Frage des Rückzuges war reif geworden. Professor Kulit entließ: „Ihr geht, ich bleibe.“

So blieb Professor Kulit allein zurück in der Taiga, allein inmitten des erstordenen Waldes.

Einjam durchwanderte der Professor monatelang den aufgewühlten Erdbirch. Machte Entbedung auf Entbedung.

Eine Expedition unter Führung seines Gehilfen Sptin suchte ihn auf und brachte ihn wohibehalten zurück.

Im nächsten Frühjahr soll eine neue Expedition an die Niedergangsstelle des Meteors abgehen.

Das sibirische Meteor übertrifft an Umfang alle bisher niedergegangenen Meteore. Es soll ausgegraben werden, und dann wird die Sibirische Taiga vieles enthüllen, was heute noch im Nebel des Unbekannten sich birgt.