

# Deutscher Wertehesbund

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 SO 10, Michaelischplatz 1. / Tel.: F 7, Jannowitzgasse 191. Redaktionsschluss 3 Tage vor Erscheinen des Blattes

Nummer 15

Berlin, den 13. April 1929

7. Jahrgang

## Das Lohnproblem.

Der Bundesausschuß des DGB. trat am 25. März zu seiner zweiten Tagung zusammen. Wie schon bei früheren Gelegenheiten wurde auch diesmal die Tagung durch eine öffentliche Sitzung eingeleitet. Der Bundesvorstand hatte Herrn Prof. Dr. Wagemann, den Präsidenten des Statistischen Reichsamts und des Instituts für Konjunkturforschung, gebeten, in der öffentlichen Sitzung über

### „Das Lohnproblem im Lichte der Konjunkturforschung“

zu sprechen.

In der Tagung nahmen auch die Bezirkssekretäre des DGB. und die Redakteure der Gewerkschaftspresse teil.

Leipart wies auf die besondere Bedeutung des gewählten Themas hin. Die Gewerkschaften sind Mitgründer des Instituts für Konjunkturforschung. Das Lohnproblem, das gerade für die Gewerkschaften von besonderem Interesse ist, steht in letzter Zeit im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion. Diese beiden Gründe haben den Bundesvorstand veranlaßt, den Direktor des Konjunkturinstituts zu einem Vortrag aufzufordern, dessen Gegenstand Prof. Dr. Wagemann selbst ausgewählt hat.

Prof. Dr. Wagemann leitete seine Ausführungen ein mit einem Hinweis auf die Schwierigkeit, die nackte Lohnhöhe festzustellen. Die Tariflohnstatistik bietet kein eindeutiges Bild. Die Statistik der tatsächlichen Löhne, z. B. in der Textilindustrie, muß zur Korrektur herangezogen werden. Es zeigen sich erhebliche Unterschiede besonders bei den Akkordlöhnen. In der Depression pflegen die tatsächlichen Löhne den Tariflöhnen zu entsprechen, in der Hochkonjunktur gehen sie darüber hinaus. Sehr viel weiter würden wir kommen, wenn wir eine wirkliche ausgebaute Produktionsstatistik hätten. Die Unterlagen für die Untersuchung der Lohnhöhe sind also unzureichend.

Das Lohnproblem ist keine konjunkturpolitische Frage. Das Lohnproblem ist ein strukturpolitisches Problem, ein Problem der volkswirtschaftlichen Organisation.

Nun ist von Amerika hier dieses Problem ins Bewußtsein der Menschheit getreten. Die Formel ist: hohe Löhne bei sinkenden Preisen und steigender Produktion. Kann Europa dasselbe Rezept befolgen? Es wäre sehr verlockend. Aber Amerika hat vergleichsweise sehr große Rohstoffe, ein geringes Arbeitsangebot, einen durch die Kriegsgewinne gesteigerten Kapitalüberfluß. Die Arbeit ist gering an Zahl gegenüber dem Kapital; das gibt der Arbeit eine natürliche Ueberlegenheit. Die amerikanische Lohnpolitik hat dahin geführt, daß das Einkommen der großen Volksmassen sich immer einheitlicher ausgebildet hat. Das hat zu einer Einheitlichkeit des Verbrauches geführt, zu einer Vergrößerung der Märkte, zur Massenproduktion und einer darauf sich aufbauenden Rationalisierung.

Wie kann Deutschland, wie kann Europa die rationelle Produktion aufbauen ohne das den Amerikanern zur Verfügung stehende Kapital? Es kommt sicher nicht nur auf die technischen, sondern auch auf die wirtschaftlichen Methoden an.

Der Redner erinnerte zum Schluß an ein Wort von Konfuzius. Er sagte, es gibt drei Wege zur Volksgemeinschaft. Den ersten der Nachahmung. Dieser Weg ist der bequemste, aber man kann leicht auf ihm straucheln. Der zweite, hittere Weg ist der der Erfahrung. Er ist gefährlich; er kostet Zeit; auf ihm wird man nur langsam zu dem gewünschten Ziel kommen. Der dritte Weg ist der des Nachdenkens. Es ist der Weg, den wir gehen müssen. Es ist der Weg des konstruktiven schöpferischen Geistes. Aber der Geisteskampf wird bei uns zurzeit mit stumpfen Waffen geführt.

Leipart dankte Prof. Dr. Wagemann für seine Ausführungen und hat die Diskussionsredner, zu zeigen, daß die gewählten Waffen der Gewerkschaftsführer nicht stumpf geworden sind.

Als erster nahm in der Diskussion das Wort das Mitglied des Bundesvorstandes, Eggert. Wenn die deutsche Wirtschaft bereits zu 50 v. H. an Preisen gebunden ist, so werden logischerweise auch die übrigen Faktoren, wenn auch zunächst noch widerstrebend, in den Bannkreis der Bindung hineingezogen. Der Lohn ist ganz etwas anderes für den Preis, für die Gefestigungskosten, ob wir uns in einer primitiven oder einer hochentwickelten Wirtschaft befinden. In der hochentwickelten Wirtschaft sinkt der Lohnanteil am Produkt. Im Handwerk war er viel höher als in der betriebswissenschaftlich höchst entwickelten Wirtschaft. Demgegenüber muß die Bedeutung des Lohnanteiles für die Konjunkturschwankung sinken. Er wird aber eine große volkswirtschaftliche Bedeutung für den Konsum bekommen. Die Gewerkschaften müssen daher, ein

wenig abgewandt den wissenschaftlichen Erwägungen, ihren Weg um Erhöhung der Löhne gehen. Bei aller Anerkennung der Wissenschaft und des Konjunkturinstituts, bleibt es Aufgabe der Gewerkschaften, einen möglichst hohen Lebensstandard in der Konjunktur wie in der Depression für die Arbeiter zu sichern. Eine Konjunkturschwankung kann sich in einem Lande mit hoher Lebenshaltung nicht so katastrophal auswirken, wie in einem Lande wie Deutschland. Der bekannte amerikanische Wirtschaftsführer Filene hat vor einem Jahre erklärt, auf die heranwachsende Wirtschaftskrisis müßte die amerikanische Wirtschaft mit Erhöhung der Löhne und Steigerung der Produktion antworten. Es ist nicht mehr so, daß wir auf Wirtschaftskrisen mit Abbau der Löhne antworten dürfen.

Tarnow: Prof. Wagemann ist Diagnostiker am Krankenbett der Wirtschaft, aber der behandelnde Arzt ist der Wirtschaftspolitik. Selbstverständlich können nicht mechanisch Löhne erhöht oder gesenkt werden. Gewiß, in der völlig freien Wirtschaft hätten Konjunkturschwankungen nicht eintreten können. Sie hat es freilich nie gegeben. Der menschliche Einfluß auf die Gestaltung der Wirtschaft ist immer da gewesen. Es hat eine konjunkturlose Wirtschaft in der kapitalistischen Welt nie gegeben. Die liberale Theorie paßt nicht auf die kapitalistische Entwicklung. Die Produktion ist schneller gewachsen als die Absatzmöglichkeiten. Darauf ist der expansive Imperialismus zurückzuführen. Das Problem des Kapitalismus ist, die gesteigerte Produktivität richtig anzuwenden. Die frühere Methode, neue Absatzländer zu erschließen, ist nach dem Kriege nicht mehr anwendbar. Wir erleben eine rückläufige Kolonisationsbewegung. Wir müssen daher die Lösung des Problems innerhalb der nationalen Grenzen finden. Prof. Wagemann sprach von der Bedeutung der Beweglichkeit der Löhne. Uns Praktische überhebt, bedeutet Beweglichkeit der Löhne für die Gegenseite des sozialen Kampfes Zerstückelung der Tariflöhne, da angeht nur mit sinkenden Löhnen die Gefestigungskosten gesenkt werden können. Entscheidend ist aber, daß die Gefestigungskosten durch sinkende Löhne gar nicht entsprechend der Senkung der Löhne gesenkt werden können. Die sichere Wirkung einer solchen Aktion wäre bei gleichbleibenden Preisen eine Senkung der Kaufkraft, damit der Absatzmöglichkeit und der Produktion. In einer stark mit fremem Kapital durchsetzten Wirtschaft ist die Senkung der Löhne notwendig mit einem Ausfall an Kaufkraft vernüpft.

Die Unternehmer sagen, die Gewerkschaften vergessen die Kapitalarmut der Wirtschaft. Die deutsche Wirtschaft ist auf eine Vergrößerung der Kapitalbede angewiesen, sie arbeitet tatsächlich in weitem Umfang mit Anleihen des Auslandes. Ein Weg scheint zu sein: Einschränkung des Verbrauchs, um Kapital zu sparen. Die wirtschaftlichen Zusammenhänge verbieten, dieses Rezept anzuwenden. Es ist schwierig, festzustellen, was an Kapital heute erspart werden kann. Die Beträge der Sparkassen weilen auf eine schnellere Sparfähigkeit als in der Vorkriegszeit hin. Inbelsheim das große Kapital wird gespart in der Industrie selbst. Man weiß nur, daß in einer Reihe von Industrien sehr viel Gewinne erzielt und zur Erweiterung der Produktionsanlagen verwendet werden. Die Aktienkurse steigen, sie scheinen aber nicht entfernt den wirklichen Wertzuwachs zu repräsentieren. Trotzdem zeigt die Kapitalbede nicht aus, Erparnisse an Kapital können scheinbar gemacht werden, aber es verschwindet, b. h. es wird vernichtet in falschen Anlagen. Ein Beispiel liefert die deutsche Rüstindustrie. Ihre Absatzmöglichkeit hat sich seit der Vorkriegszeit nicht wesentlich vergrößert. Aber die Zahl der Werke hat sich vermehrt. Das Kapital war jedoch nicht größer geworden, die Rente nicht gestiegen. Infolgedessen hat man die Zahl der Kalmwerke von 205 (1921) auf 43 beschränkt, welche die gleiche Produktion aufbringen. Eine Milliarde ist auf diese Weise dem Verbrauch entzogen worden. Tatsächlich wird in allen Industriezweigen überkapitalisiert. Das zeigt z. B. die Maschinenbauinterie. 1926 waren die vorhandenen Anlagen zu 51 v. H. ausgenutzt, 1927, in der Hochkonjunktur, betrug die Ausnutzung 64 v. H. Jede Möglichkeit, Kapital zu investieren, es kommt aber darauf an, wie es verwandt wird.

Wir haben ein sehr einfaches Argument, das nicht entwertet werden kann. Der Sinn der Wirtschaft ist die Versorgung der Menschen mit dem, was sie notwendig gebrauchen. Eine Maschine, die nicht leistet, was sie soll, muß so konstruiert werden, daß sie es leistet. Diese Forderung muß auch an die Wirtschaft gerichtet werden. Die Arbeitsleistung auf den Kopf des Arbeiters ist auf vielen Gebieten gewaltig gestiegen. Mit den anderen Faktoren zusammen ohne Zweifel eine gewaltige Steigerung der wirtschaftlichen Produktivität. Daher müssen wir verlangen, daß sich — gerade auch im kapitalistischen Interesse — diese Produktivität auswirkt. Die Forderung nach höherem Lohn ist nur eines der Mittel zu diesem Zweck. Wir befinden uns in einem Ubergangsstadium. Der Weg

führt, wie auch Prof. Wagemann sagte, zu einer gebundenen Wirtschaft. Die Alternative lautet: Entweder zurück zur alten freien Wirtschaft oder vorwärts zur gebundenen Wirtschaft. Die Entscheidung steht nicht im Belieben der Menschen. Sie ist zwangsläufig gegeben. Wir haben auf dem Hamburger Gewerkschaftskongress die Ansicht, daß diese Entscheidung unausweichlich bestimmt sei durch unsere Forderung nach Demokratisierung der Wirtschaft, klar zum Ausdruck gebracht.

Brandes führte aus: Unsere sozialistische Auffassung fordert einen vollen Anteil am Produktionsbeitrag. Wenn wir diese Auffassung praktisch vertreten, dienen wir der Wirtschaft. Wir haben vorläufig Einfluß nur auf die Gestaltung der Löhne. Diesen Einfluß müssen wir nachdrücklich zur Geltung bringen. In vielen Teilen der Metallindustrie ist die Produktionskapazität viel stärker gestiegen als die Ausnutzungsmöglichkeit, nicht nur in der Maschinenindustrie. Der Metallarbeiterverband wird auch in dieser Zeit versuchen, der Wirtschaft Dienste zu leisten.

In seinem Schlusswort betonte Prof. Wagemann noch einmal, daß es auch seine Auffassung sei, daß wir der gebundenen Wirtschaft zusteuern. Eine Befestigung der tariflichen Bindungen ist unbedenklich. Wenn er von stumpfen Waffen gesprochen habe, die im Geisteskampf angewandt würden, so habe er damit die Wissenschaft in erster Linie treffen wollen. Auf die viel zu allgemeinen Argumente, welche die Wissenschaft verwendet, z. B. Prof. Schumpeter, wollte er hinweisen mit seinen Ausführungen. Es kommt darauf an, zu differenzieren, sowohl in der räumlichen wie in der zeitlichen Behandlung der Löhne. Die Wissenschaft kann das Lohnproblem heute nicht eindeutig beantworten. Sie kann z. B. das richtige Verhältnis von Produktionsmittel- und Verbrauchsmittelherzeugung nicht feststellen. Die Wirtschaftspolitik ist völlig gescheitert, es fehlt eine planmäßige Zentralisierung der verantwortlichen Instanzen. Dazu gehört auch die enge Zusammenarbeit des Instituts für Konjunkturforschung mit den Gewerkschaften. Mit dem Wunsch nach dieser engeren Zusammenarbeit schloß Prof. Wagemann seine Ausführungen.

Der Vorsitzende des Bauergewerksbundes Bernhardt leitete die Aussprache fort. Er erklärte sich seinerseits nicht einverstanden mit dem Gedanken, daß Lohnpolitik reine Wirtschaftspolitik sei. Sie ist Wirtschaftspolitik. Dem Arbeiter steht nicht nur das notwendige Stück Brot zu, er muß auch am Kulturanstreben beteiligt werden. Im Bauergewerbe ist der Lohnanteil am Gesamtprodukt gegenüber der Vorkriegszeit gesunken. Die Bauarbeiter werden von erneuten Lohnforderungen nicht ablassen, ihre höheren Löhne sind gerechtfertigt durch ihre unankündbare Beschäftigungsart, die dadurch bedingten vielfach großen Wege zu und von der Arbeitsstelle (Führung von zwei Haushalten) und die vielfach ungünstigen Witterungsverhältnisse. Angesichts der stark ablehnenden Einstellung des Unternehmers bleibt heute nur übrig, die Lohnpolitik als Wirtschaftspolitik zu betrachten. Nur starke Gewerkschaften können der wirtschaftsschädlichen Widerstand des Unternehmers brechen.

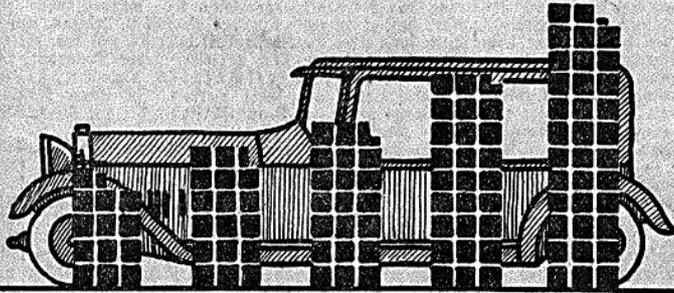
Leipart brachte die Aussprache mit folgenden Ausführungen zum Abschluß: Sehr vieles von dem, was Prof. Wagemann gesagt hat, entspricht auch unseren Auffassungen. Die Punkte, in denen wir nicht mit ihm übereinstimmen, sind von den Diskussionsrednern nachdrücklich hervorgehoben worden. Die Aussprache wird auch für ihn wertvolle Anregungen gebracht haben. Kollege Bernhardt hat gesagt: Lohnpolitik ist Wirtschaftspolitik. Ich muß demgegenüber doch korrigierend feststellen: Lohnpolitik ist Wirtschaftspolitik. Der uns gegenüber von den Unternehmern erhobene Vorwurf, daß wir auf die Notwendigkeiten der Wirtschaft keinerlei Rücksicht nehmen, ist unbedeutend. Unsere Lohnpolitik ist nicht wirtschaftsschädigend, sondern wirtschaftsfördernd. Aber solange die Unternehmer den positiven Sinn der gewerkschaftlichen Lohnpolitik nicht verstehen, ist allerdings unsere Lohnpolitik notwendigerweise auch Wirtschaftspolitik. Wir hoffen, daß die von Prof. Wagemann beflagte unfruchtbare Einstellung der Wissenschaft einer tieferen und auch für die praktische Wirtschaftsgestaltung bedeutungsvolleren Gedankenarbeit weicht. Wir unsererseits sind jedenfalls zur Zusammenarbeit mit dem Institut für Konjunkturforschung und darüber hinaus mit den Kreisen der Wissenschaft bereit.

Der Bundesbeitrag für die  
**16. Woche**  
(14. bis 20. April 1929)  
ist fällig.



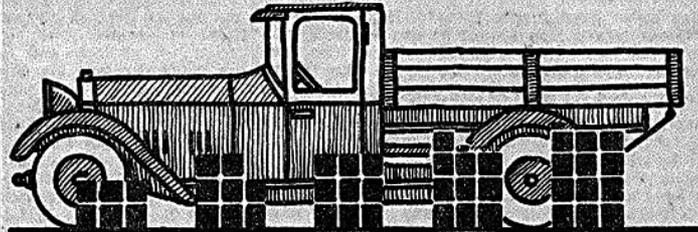
# Die Entwicklung des Kraftfahrwesens in Deutschland

## Personenkraftwagen:



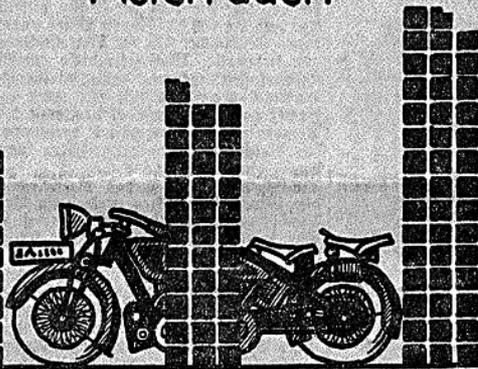
1924	1925	1926	1927	1928
134 000	175 000	207 000	268 000	351 000

## Lastkraftwagen:



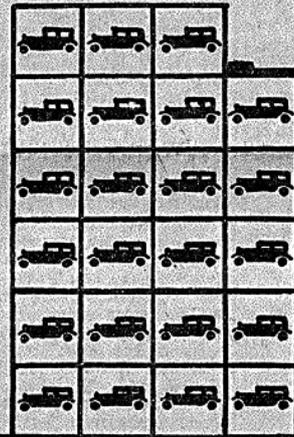
1924	1925	1926	1927	1928
61 000	80 000	90 000	101 000	122 000

## Motorräder:



1926	1927	1928
273 000	339 000	438 000

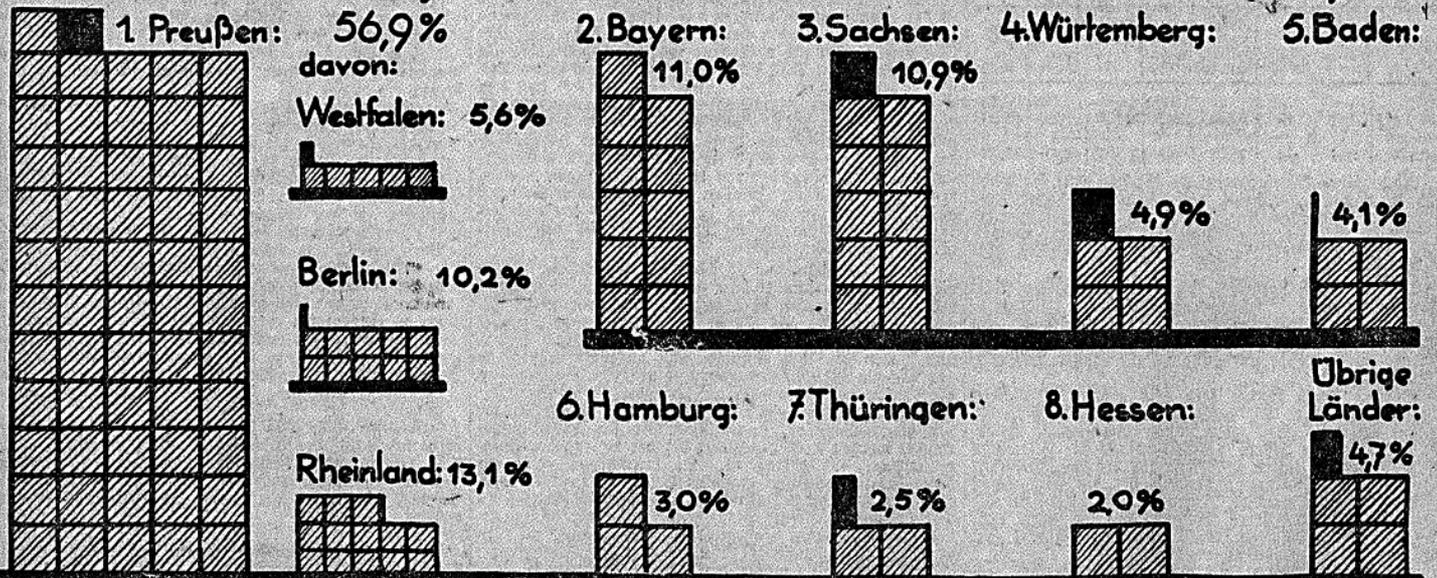
## Der Weltbestand 1928 u. seine Verteilung: Gesamtbestand = 29 550 000 Automobile davon V.St. Amerika



England	Frankreich
1 170 000	950 000

Kanada	Deutschl.
940 000	470 000

## Die örtliche Verteilung des deutschen Automobilbestandes von 1928.





Des Lastkraftwagenverkehrs hat, wird am besten durch die Gründung des Reichsverbandes deutscher Lastkraftwagen-Besitzer" bewiesen. Vom Standpunkt der Berufskraftfahrer aus betrachtet, ist die Gründung des Reichsverbandes deutscher Lastkraftwagen-Besitzer nur zu begrüßen, da sie die Wege ebnet, die Lohn- und Arbeitsbedingungen anderer Kollegen Kraftfahrer auf sachlicher Grundlage besser aufzubauen, als dieses gegenwärtig in den einzelnen Branchen möglich ist.

Trotz aller Maßnahmen der Reichsbahn ist die Konkurrenz des Kraftwagens nicht aufgehoben. Vielmehr wird uns die Zukunft lehren, daß der Kraftwagen seinen Siegeszug beibehält und nicht nur im Verkehr, sondern auch im Handels- und Transportgewerbe weitere Umgestaltungen hervorrufen wird. Worin liegt der Vorteil des Autos? Die Güter werden bei dem Verloader durch das Auto an Ort und Stelle abgeholt und dem Empfänger direkt in dessen Betrieb zugestellt. Dadurch erlirbt sich die Tätigkeit der Spediteure, die bisher den Warentransport zur Bahn besorgten und denen es oftmals erst nach stundenlangem Warten gelang, die angelieferten Güter zu übernehmen. Diese riesige Zeitersparnis kommt bei dem Warentransport durch das Auto in Wegfall. Auch bedarf es keiner Verladung der Güter in die Waggon und anschließend daran kein Hin- und Hertragen der Güter auf den Bahnhöfen. Sind die Güter, die die Bahn befördert, endlich am Bestimmungsort angelangt, so bedarf es wiederum Rangieren, Verladen und Zufahren der Güter an die Empfänger durch die Spediteure. Da nur 5% (im rheinisch-westfälischen Industriegebiet bis zu 80%) des Gütertransports auf den Nachverkehr (unter 100 Kilometer) fallen, kann das Auto in wenigen Stunden die Güter an Ort und Stelle befördern, wohingegen die Bahn, unter Zuhilfenahme der Spediteure, viel längere Zeit benötigen dürfte. Diese Bequemlichkeit, die das Auto im Warentransport für Verloader und Empfänger von Waren bietet, wird durch die Reichsbahn niemals erreicht werden können.

Es werden heute schon Versuche gemacht, Autos für bestimmten Warentransport einzurichten. Hierbei möchte ich auf den Verland von Wäldern hinweisen, wobei bereits Versuche unternommen wurden, Säberrichtungen auf die Autos aufzubauen, in die die Bücher dann nur einrangiert zu werden brauchen um versandfertig zu sein. Durch diese Einrichtung treten Erparungen infolgedessen ein, als Packmaterial nicht mehr benötigt wird und Arbeitskräfte für Balken packen sich erübrigen. Führen diese Versuche zu einem befriedigendem Resultat, so wird auch zahlreiche Handelsarbeiter wieder Arbeitsmöglichkeit genommen.

Nach der Behauptung Walters soll die Reichspost im Personenverkehr sehr unwirtschaftlich arbeiten, so daß im Jahre 1926 die tägliche Unterbilanz 137 500 Reichsmark betragen haben soll. Hinter diese Zahl möchte ich doch ein recht großes Fragezeichen setzen. Rechnet man die tägliche Unterbilanz um auf das Jahr zu 365 Tagen, so würde diese ein Defizit für die Post im Jahre 1926 in Höhe von rund 50 Millionen M. ergeben haben. Entspräche diese Zahl der Wirklichkeit, so bräunte die Reichsbahn eine solche Konkurrenz nicht zu fürchten, denn über kurz oder lang würde den gesamten Postbetrieb der Pleitegeier hofen. Da dieses aber nicht der Fall ist, so müssen der angeblichen Unterbilanz andere Ursachen zugrunde liegen. Vielleicht sind es die gleichen wie bei den Unternehmern der Privatbetriebe, die bei stottertem Geschäftsgang den Arbeitern, die ein paar Pfennige Lohnzulage fordern, immer erklären, sie könnten keine Lohnaufbesserung gewähren, weil sie fortgesetzt Geld zusehen müßten. Bei solchen Auseinandersetzungen haben die Gewerkschaftsvertreter wiederholt zum Ausdruck gebracht, daß es den Ansehens habe, als hätten die Unternehmer bei ihrer Geburt mehrere Millionen Mark mitgebracht und ihre Mutter nur zu dem Zweck verlassen, um die mitgebrachten Millionen in ihren Betrieben zuzusehen.

Auf dem Gebiete der Haftpflicht herrscht eine große Ungleichheit. Bei der Reichsbahn ist diese durch das Gesetz vom Jahre 1871 weit schärfer geregelt, als dieses für Kraftwagen in dem Gesetz vom 3. 5. 1909 geschehen ist.

Wann rückständig ist die Haftung der Post, die sich für Schadensfälle auf das Postgesetz vom Jahre 1875 stützt, durch das die Haftung für Sachschäden ganz ausgeschlossen wird und die Haftung für Personenschäden sich nur auf die Heilungskosten beschränkt. Unter diesem Zustand haben die Kollegen Postkraftfahrer schwer zu leiden. Bei dem heutigen Straßverkehr erfolgen sehr häufig Zusammenstöße mit Postkraftwagen, wobei nicht nur Sachschäden entstehen, sondern auch Verletzungen von Personen zu verzeichnen gewesen sind. Die Folge davon ist, daß die Postkraftfahrer nicht nur mit hohen Strafbefehlen und Strafbefehlen bedacht werden, sondern auch für entstandenen Personenschäden und Sachschäden haftbar sind. Wäre nicht auf Drängen der Gewerkschaften das Gesetz über die Lohn- und Gehaltsänderung vom Reichstag beschlossen und am 27. Februar 1928 in Kraft getreten, so würden die Gehälter der Kollegen Postkraftfahrer so weit gesenkt, daß bei Empfangnahme derselben nur recht wenig zum Leben übrig bliebe. Die Folge wäre, daß andere Kollegen mit ihren Familien weit mehr noch, als wie dies augenblicklich der Fall ist, am Hungertuche nagen müßten.

Dieser Entwicklung der Dinge können Beamte, Angestellte und Lohnempfänger nicht mit verbundenen Augen zusehen, zumal die Gefahr besteht, daß die geplante Umstellung auf Kosten der Beschäftigten vorgenommen wird. Aufgabe der gesamten im Verkehr vorhandenen Berufsgruppen wird es daher sein müssen, die Forderung zu erheben, daß bei Umstellungen ihre Interessen so geregelt werden, daß sie leben und existieren können. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es dringender notwendig, mit den zahlreichen im Verkehr vorhandenen Splitterorganisationen anzuräumen und eine Groß-Organisation zu schaffen, Vereinte Kraft Grobes schafft.

## Eisenbahn und Binnenschifffahrt.

Walter behauptet sich in seiner Broschüre auch über die Konkurrenz, die die Binnenschifffahrt der Eisenbahn macht. Das heißt die Verkehrsverhältnisse vergewaltigen, denn die Binnenschifffahrt ist das ältere Verkehrsmittel und befaßt sich über die durch eine raffinierte Eisenbahngütertarifstellung ihr gemachte Konkurrenz. Ohne feste Stellung zu nehmen — sie ist ja bekannt — bringen wir aus der Zeitschrift für Binnenschifffahrt einen Artikel, der deutlich für die „freundliche“ Stimmung spricht, die zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahn herrscht, und die für die deutsche Verkehrspolitik ebenso bezeichnend ist wie die Warmbroschüre des Reichseisenbahnwärters.

In einer Betrachtung über „Die Lehren des Winters 1928/1929“, die vor kurzem in mehreren großen Tageszeitungen erschienen ist, kommt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu der Feststellung, daß die durch den andauernden Frost hervorgerufenen Störungen der Binnenschifffahrt eine katastrophale Lahmlegung des Wirtschaftslebens ausgelöst hätten, wenn nicht die Reichsbahn in der Lage gewesen wäre, die Transportleistungen der Schifffahrt ohne besondere, nach außen in Erscheinung tretende Schwierigkeiten zu bewältigen.

Bei aller Anerkennung der hervorragenden betrieblichen Leistungen der Reichsbahn bei der Überwindung der Schwierigkeiten dieses außergewöhnlich strengen Winters muß demgegenüber doch daran erinnert werden, daß nach den eigenen Feststellungen der Reichsbahn — in dem Bericht über die Verkehrslage des Monats Januar 1929 — „die Einschränkung der Betriebe auf den meisten Binnenwasserstraßen nicht dazu geführt hat, daß Transporte in nennenswertem Umfange auf die Schienenwege umgelagert wurden“. Ferner zeigen die amtlichen Zahlen über die Wagengestellung, daß der werktägliche Durchschnitt der Wagengestellung im laufenden Winter auch an den verkehrsreichsten Tagen niemals den werktäglichen Durchschnitt der letztvergangenen Jahre erreicht hat.

Unter dem Gesichtspunkte der mengenmäßigen Verkehrsabwicklung kann also von einer besonderen volkswirtschaftlichen Leistung der Reichsbahn, die in einer Übernahme und reibungslosen Mitbewältigung des Binnenwasserstraßenverkehrs auch nur bei gleichzeitiger Gewährung der niedrigen Wasserstraßenfrachten bestehen könnte, im Winter 1928/1929 keine Rede sein.

Es ist im übrigen eine Erfahrungstatsache, daß der Eisenbahnverkehr am schwächsten und damit für Mehrtransporte am unannehmlichsten ist in den Monaten Dezember bis Februar, obwohl er in diesen Monaten die infolge Betriebs Einschränkungen der Binnenschifffahrt da und dort anfallende Mehrtransporte bewältigt. Dies zeigt nachstehende, in der amtlichen Zeitschrift „Die Reichsbahn“ veröffentlichte Uebersicht über die

Saisonveränderungen im Eisenbahngüterverkehr im Durchschnitt der Jahre 1900 bis 1913.

(März = 100)

Januar . . . . .	90,7	Juli . . . . .	99,0
Februar . . . . .	89,9	August . . . . .	104,3
März . . . . .	100	September . . . . .	107,0
April . . . . .	95,2	Oktober . . . . .	116,5
Mai . . . . .	98,6	November . . . . .	108,4
Juni . . . . .	99,0	Dezember . . . . .	97,3

Die Reichsbahn war und ist in der Lage, mit Leichtigkeit auch weitere Mehrtransporte zu bewältigen, die ihr bei verhältnismäßig langem und strengem Winter zu fallen, ohne dadurch den Verkehrsumfang der verkehrsreichen Herbstmonate auch nur annähernd zu erreichen.

Die Gründe dafür liegen in der Tatsache, daß der Wasserstraßenverkehr vorzugsweise Massengüterverkehr ist und daß die Wirtschaft bei der Bedarfsdeckung dieser Waarengüter eine gewisse Unterbrechung der Binnenschifffahrt von vornherein berücksichtigt.

Denn auch in der modernen Verkehrswirtschaft ist die Bevorratung, insbesondere mit den Rohprodukten, kein

„volkswirtschaftliches Übel“, wie die Reichsbahn sagt, sondern volkswirtschaftliches Erfordernis. Solange nämlich die unartificial-billigen Wasserstraßen zur teilweisen Deckung der Verkehrsbedürfnisse zur Verfügung stehen, wäre es volkswirtschaftlich verfehlt, diesen Verkehrsträger im Interesse der Remobilitätssteigerung eines anderen, wesentlich größeren Dauer-Verkehrsträgers verdrängen zu lassen. In der Tat zieht auch, wie das die Erfahrungen des letzten Winters in hervorragendem Maße gezeigt haben, die Wirtschaft ohne Ueberlegung die Kosten zeitweiser Winterlagerung der teureren Bahnfracht vor. Daß die billigen Wasserstraßen auf Kosten der Steuerzahler gehen, ist ein Schlagwort, das nicht oft genug zurückgemien werden kann. Nahezu 80 Prozent des gesamten Binnenwasserstraßenverkehrs werden bewältigt von den natürlichen Wasserstraßen, deren Verwaltung und Unterhaltung schon im Landeskulturinteresse geboten ist. Und die wichtigsten künstlichen Wasserstraßen — das deutsche Kanalgebiet und die Märkischen Wasserstraßen —, auf die fast die gesamten restlichen 20 Prozent entfallen, erzielen aus Schiffsabgaben Einnahmen, die neben der Deckung der Bewaltungs- und Unterhaltungskosten einen angemessenen Zuschuß für den Zins- und Tilgungsdienst abwerfen. Im übrigen entsprechen ja auch die Reparationsleistungen der Reichsbahn nicht einer Verzinsung und Tilgung des gesamten in ihr investierten (mit 26 Milliarden M. veranschlagten) Kapitals, es werden vielmehr kaum 40 Prozent des Kapitals verzinst.

Daß die Reichsbahn auch nur rein betriebstechnisch niemals in der Lage sein könnte, die gesamten Verkehrsmengen der Binnenschifffahrt zu übernehmen, also die Binnenschifffahrt zu ersetzen, ist ausgeschlossen. Nachstehende Uebersicht über die Verteilung des Gesamtverkehrs von Eisenbahn und Binnenschifffahrt auf die einzelnen Monate zeigt, daß gerade in den Monaten, in denen die Reichsbahn ausgelastet ist, auch die Wasserstraßen in verhältnismäßig großem Umfange zur Bewältigung des Verkehrs herangezogen werden.

Aber selbst wenn die Reichsbahn ihre Betriebsleistungen darauf einzustellen in der Lage wäre, den gesamten Verkehr zu bewältigen, dann würden im Hinblick auf den unwirtschaftlichen Leerlauf der Betriebsmittel in den verkehrsreichen Wintermonaten die Folgen für das Wirtschaftslieben geradezu katastrophal. Kann es doch, wie Reichsbahndirektor Dr. Dr. Baumann in einer Betrachtung über die wirtschaftliche Berechtigung neuer Schiffsverkehrsstraßen ausführt, die Reichsbahn keineswegs verantworten, der Wirtschaft „einen Wagenpark vorzuführen, der über die Bedürfnisse des Durchschnittsverkehrs hinaus auch dem Spitzenverkehr bedienen kann“.

Die Lehren des Winters 1928/1929 bedingten also nicht, wie die Reichsbahn folgert, eine Revision der Verkehrspolitik, im Sinne einer Einschränkung der Wasserbaupolitik. Der Winter 1928/1929 hat vielmehr mit aller Deutlichkeit den Wert und die Notwendigkeit einer leistungsfähigen deutschen Binnenschifffahrt erwiesen und vor allem denjenigen Wirtschaftskreisen vor Augen geführt, die wegen ungenügender Bevorratung gezwungen waren, ihre sonst auf den Wasserstraßen beförderten Güter auf dem Schienenwege zu befördern.

Verteilung des Gesamtverkehrs auf die einzelnen Monate in v. H. des Jahresverkehrs.

Monat	1922			1923			1924			1925			1926		
	B	E	B	E	B	E	B	E	B	E	B	E	B	E	
Januar	6,0	7,2	15,6	10,6	3,1	6,2	7,1	8,0	5,2	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	
Februar	3,0	5,8	7,2	8,9	4,7	6,7	6,6	7,8	6,5	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	
März	10,4	8,5	8,0	9,9	6,4	8,1	7,7	8,4	6,9	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	
April	8,1	9,2	6,8	7,8	8,7	8,2	7,8	7,7	7,1	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	
Mai	10,3	9,0	6,6	8,6	7,7	7,8	8,9	8,1	8,0	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	
Juni	9,1	8,0	8,7	9,4	8,2	6,6	8,7	7,9	9,3	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2	
Juli	8,3	8,0	10,1	9,1	10,5	7,0	10,0	8,8	10,5	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	
August	9,1	8,8	7,1	8,3	9,6	7,2	9,7	8,5	10,0	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	
Sept.	9,3	8,6	6,5	7,1	10,5	8,4	9,1	8,8	9,9	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	
Oktober	10,2	9,2	7,1	7,1	11,4	11,1	9,5	9,7	9,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	
Nov.	9,1	9,3	8,3	6,8	9,4	11,3	8,9	8,8	9,0	10,3	10,3	10,3	10,3	10,3	
Dez.	7,1	8,4	8,0	6,4	9,8	11,4	6,0	7,5	8,4	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

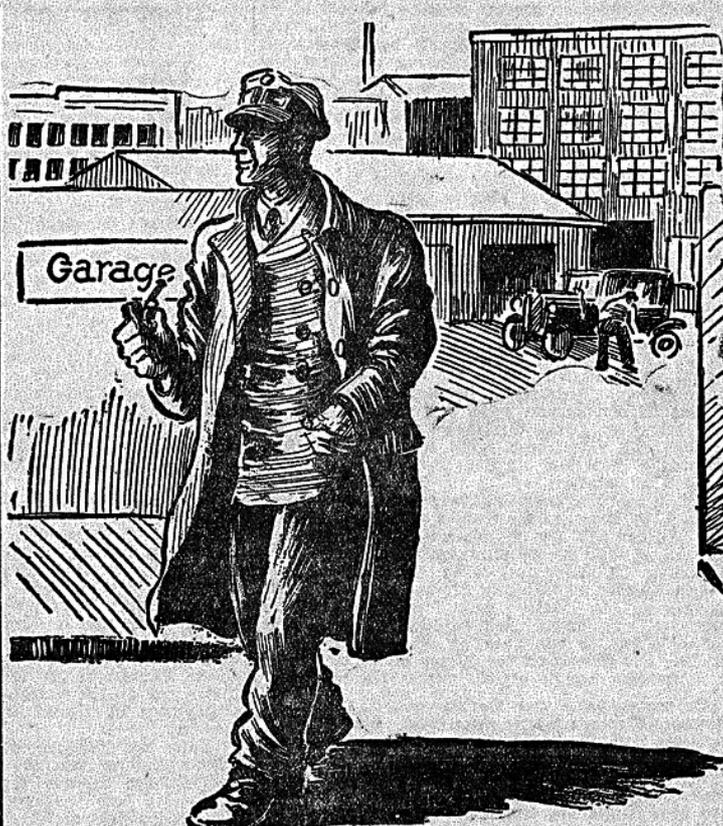
## Die Entwicklung des Fuhrwerkverkehrs.

Die vielfach aufgestellte Behauptung, daß das Kraftfahrzeug den Fuhrwerkverkehr immer mehr verdrängt, geht von der Tatsache aus, daß die rapide Entwicklung des Kraftfahrzeugens zu einer Verminderung der Fuhrwerke führen muß. Zahlenmäßige Belege und genaue Beweise lassen sich für diese Annahme nicht bringen, denn eine Statistik über den Bestand an Fuhrwerken gibt es nicht, hat es auch bisher nicht gegeben, so daß sich die angenommene Abnahme nicht beweisen läßt. Es sind Untersuchungen und Berechnungen, aber keine stichhaltigen Unterlagen, und von diesen hängt es doch schließlich ab, ob die Behauptung durch die Verkehrsentwicklung gerechtfertigt wird oder nicht. Man kann sich auf die Ergebnisse der Pferdeabzählung berufen, denn die Pferde werden bis auf den geringen Bestand an Fohlen und Kleinpferden fast sämtlich als Zugtiere verwandt und ihr Bestand gibt daher einen ungefähren Einblick in die Entwicklung des Fuhrwerkverkehrs.

Nach den Ergebnissen der Abzählung waren in Deutschland am 1. Dezember 1928 3 710 500 Pferde vorhanden gegen 3 810 100 bei der Zählung im Jahre 1927 und 3 873 100 im Jahre 1926. Der Pferdebestand hat danach von 1926 bis 1927 um 63 000 Stück und von 1927 bis 1928 um rund 100 000 Stück abgenommen. Man könnte diese starke Abnahme in dem kurzen Zeitraum als einen Beweis für die Behauptung ansehen. Aber wenn wir noch weiter zurückgreifen, so finden wir, daß der heutige Bestand höher ist als in den ersten Nachkriegsjahren und nicht erheblich geringer als im letzten vollen Friedensjahre 1913. Im Jahre 1913 wurden umgerechnet auf das letzte Reichsgebiet, 3 806 700 Pferde gezählt, 1922 3 850 500 Stück. Maßgebend für die Beurteilung ist

das Ergebnis von 1913, denn während des Krieges ist der Pferdebestand außerordentlich stark verringert worden, was sich bei der Bestandsaufnahme in den ersten Nachkriegsjahren deutlich zu erkennen gegeben hat. Gegenüber 1913 ist der heutige Pferdebestand um 96 000 Stück geringer. Es liegt ein Zeitraum dazwischen von vierzehn Jahren, während dem das Kraftfahrzeug in den Verkehrspragmatisch eingetreten ist.

Es darf allerdings nicht übersehen werden, daß die Lastkraftwagen in Deutschland noch keinen großen Eingang gefunden haben. Bei ihrer stärkeren Verwendung, was zunächst eine erhebliche Verbesserung des Verkehrsvermögens notwendig macht, wird dem Fuhrwerkverkehr zweifellos ein weiterer Abbruch getan. Von dem Kraftfahrzeugverkehr sind vorerst die Droschken in den Städten überflüssig gemacht worden, auch ist dadurch der leichte Fuhrwerkverkehr auf dem Lande erheblich eingeschränkt worden. Aber die vollständige Ersetzung des Fuhrwerks durch das Auto ist doch eine Utopie, da zur Beförderung von Gütern in bestimmten Gegenden auf das Fuhrwerk nicht verzichtet werden kann. Die Holzabfuhr aus den Wäldern, die Getreide-, Rüben- und Kartoffelabfuhr von den Feldern kann mit dem Kraftwagen sehr schlecht durchgeführt werden. Man verwendet hierzu in steigendem Maße die Feldbahnen, deren Zweckmäßigkeit für diese Arbeiten nicht unstritten ist. Zweifelslos wird dadurch das Fuhrwerk zurückgedrängt, aber da trotz aller steigenden Verwendung von Kraftantrieb der Pferdebestand nicht erheblich gegenüber der Vorkriegszeit zurückgegangen ist, so liegt doch der Schluss nahe, daß das Fuhrwerk noch eine wichtige Aufgabe im Verkehr zu erfüllen hat. Selbst in den Vereinigten Staaten von



**Kollegen Kraftfahrer! Seht euch den Kollegen an!**

**Hoffentlich erkennt ihr in diesem Kollegen euch selbst!**

Er ist gewerkschaftlich unorganisiert und hat deshalb nur **eine achtstündige Nachtruhe** gehabt, wie sie ihm der Entwurf eines **Arbeitsschutzgesetzes** zubilligt. Er ist unlustig und verdrossen, weil er **nach sechzehnständiger Arbeitszeit** durch die allzukurze Nachtruhe, die doch bestenfalls nur sechs Stunden betragen kann, den Verschleiß an Nerv, Muskel und Hirn unmöglich ersetzen konnte. **Er ist der Kraftwagenführer der Unfallstatistik!**

Er ist im Verkehrsband organisiert und hat deshalb **den achtstündigen Arbeitstag durch Tarifvertrag**. Er verläßt die Arbeit frischer, als der andere sie nach der „Nachtruhe“ aufnimmt. Er ist trotz **nervenerreißender Arbeit im Verkehr der Großstadt** noch frisch genug, seine Pflichten und seine Rechte als Kulturmensch wahrzunehmen. **Er baut sich und seinen Mitarbeitern die Zukunft.** Der achtstündige Arbeitstag der Verkehrsarbeiter wird die Verkehrsunfälle auf einen Bruchteil reduzieren.

**Kollegen Kraftfahrer! Organisiert euch im Deutschen Verkehrsband, und ihr könnt des geplanten gesetzlichen „Arbeitsschutzes“ entraten.**

Nordamerika, wo der Kraftfahrzeugverkehr am besten ausgebildet ist, wurden bei der letzten Viehzählung noch 16 Millionen Pferde und 6 Millionen Maulesel ermittelt. An dem Güterverkehr auf den Landstraßen hat das Fuhrwerk gegenüber noch den größten Anteil. Die Denkschrift über die Verkehrsfrage des deutschen Straßenbauverbandes bei Braunshweig stellt fest, daß in der Zeit vom 1. Oktober 1924 bis 30. September 1925 die Durchschnittsbelastung der braunschweigischen Staatsstraßen 226 Tonnen pro Tag betragen hat. Der Durchschnittsverkehr entfiel mit 183 Tonnen pro Tag auf Fuhrwerke und mit 143 Tonnen pro Tag auf Kraftfahrzeuge. Der Fuhrwerksverkehr überwiegt danach mit einer durchschnittlichen Tagesbelastung von 40 Tonnen. In Westfalen beträgt nach der gleichen Quelle der Anteil der Fuhrwerke an der Verkehrsleistung 31 Prozent, in Westpreußen aber 83 Prozent. Diese Verhältnisse ergibt sich aus der wirtschaftlichen Struktur der Provinzen. Während im Osten die Landwirtschaft vorherrscht, wodurch ein stärkerer Fuhrwerksverkehr entsteht, ist im Westen die Industrie stärker vertreten, und damit ist ein stärkerer Kraftfahrzeugverkehr verbunden. Eine von der Stadt Berlin durchgeführte Erhebung über den Verkehr auf den Berliner Ausfallstraßen ist zur Beurteilung dieser Frage gleichfalls nicht uninteressant. Hierbei muß noch besonders die Stellung Berlins als Reichshauptstadt berücksichtigt werden und der außerordentlich starke Anteil des Kraftfahrzeuges an den Berliner Verkehrsmitteln. Danach wurden an der äußeren Peripherie Berlins 24.781 die Hauptverkehrsstraßen benutzende ein- und ausfahrende Fahrzeuge gezählt. Davon waren 9967 Personenkraftwagen, 7106 Fuhrwerke, 4676 Lastkraftwagen, 2806 Motorräder und 226 Omnibusse. Die prozentuale Berechnung ergibt bei den Personenkraftwagen einen Anteil von 40,2 Prozent am Gesamtverkehr, bei Fuhrwerken 28,7 Prozent, bei Lastkraftwagen 18,9 Prozent, bei Motorrädern 11,3 Prozent

und bei Omnibussen 0,9 Prozent. In den inneren Bezirken Berlins verschiebt sich der Anteil mehr zugunsten des Kraftwagenverkehrs, er beträgt hier rund 50 Prozent, während der Fuhrwerksanteil sich auf 29 Prozent bezieht. Das Statistische Amt der Stadt Berlin bemerkt hierzu: „Der hohe Anteil der Personenkraftfahrzeuge am Gesamtverkehr bestätigt die bekannte Tatsache, daß der Kraftwagen in der City das Pferdefuhrwerk mehr und mehr verdrängt; doch ist unverkennbar, daß das Pferdefuhrwerk sich in den Außenbezirken und namentlich in den ländlichen Gegenden noch immer behauptet und einen starken Anteil am Gesamtverkehr ausmacht.“ Die Darlegungen lassen erkennen, daß von einem Verschwinden des Fuhrwerks gar nicht die Rede sein kann. In den Großstädten wird das Fuhrwerk allmählich eine feltene Erscheinung werden, da hier naturgemäß durch den Schnellverkehr und infolge der starken Verkehrsichte das Fuhrwerk ein von der Entwicklung überholtes Verkehrsmittel ist. Auch in Industriegebieten, wo sich größere Städte auf verhältnismäßig engem Raum zusammenballen, ist für das Fuhrwerk wenig Raum. Aber man vergesse nicht, daß ein derart wichtiges Verkehrsmittel wie das Fuhrwerk, das Jahrhunderte lang den Güterverkehr auf dem Festlande beherrschte, niemals ganz verschwinden kann. Es werden ihm von dem Kraftfahrzeug viele Aufgaben abgenommen, aber da die Entwicklung Befähigung nicht stehen bleibt, so erschließen sich dem Pferdefuhrwerk immer wieder neue Aufgaben. Als die Eisenbahnen aufkamen, sah man das Ende des Fuhrwerks gekommen, es gab damals Propheten, die mit mathematischer Sicherheit den Tag schon voraussagten. Inzwischen ist auch das Flugzeug in den Dienst der Personen- und Güterbeförderung getreten, und das Wasserfahrzeug ist durch Schiffbauern von Klüßen und Bau von Kanälen erheblich erweitert worden, trotzdem ist dem Fuhrwerksverkehr ein großer Abbruch nicht getan worden. Der Aufgabentritt hat sich verschoben, für den Fernver-

kehr kommt das Fuhrwerk heute weniger in Betracht, es nimmt aber im Nahverkehr immer noch eine beachtliche Stellung ein. Als Personbeförderungsmittel hat es in den Großstädten ausgedient, und selbst in den Kleinstädten wird es als solches kaum noch benutzt. Das aber ändert nichts an der Tatsache, daß dieses Verkehrsmittel noch lange bestehen bleibt und eine wichtige Aufgabe zu erfüllen hat. **E. H.**

**10 838 neu zugelassene ausländische Kraftwagen in Berlin.** Auf Grund der Aufstellung des Kraftverkehrsamtes belief sich die Zahl der in Berlin neu zugelassenen Kraftfahrzeuge im Laufe des Jahres 1928 auf insgesamt 30 535, von denen 19 697 oder 64,5 v. H. auf inländische und 10 838 oder 35,5 v. H. auf ausländische Fabrikate entfielen. Die entsprechenden Zahlen für die vorhergehenden Jahre belaufen sich auf 15 478 Kraftfahrzeuge (11 812 inländische und 3666 ausländische) im Jahre 1928 und auf 14 582 Kraftfahrzeuge (12 280 inländische und 2302 ausländische) im Jahre 1925. Von den 10 838 ausländischen Kraftfahrzeugen (die sich aus 7259 Personenkraftwagen, 1636 Lastkraftwagen und 1943 Krafttraktoren zusammensetzen) stammte der weiteste größte Teil — 7017 oder 64,7 v. H. — aus Amerika. An zweiter Stelle folgt England mit insgesamt 1140 oder 10,5 v. H. Kraftfahrzeugen, die vorwiegend aus Krafttraktoren bestehen (insgesamt 1121). Weiterhin schließen sich an: Belgien mit 826 (darunter 737 Krafttraktoren), Italien mit 698, Frankreich mit 564 und Desterreich mit 477 Kraftfahrzeugen. Den Schlag bilden Spanien (11), die Schweiz (3) und Dänemark (1). Während England und Belgien vorwiegend Krafttraktoren lieferten, bestand der größte Teil der italienischen, französischen und österreichischen Lieferungen in Kraftwagen. **„Wie heißt es doch so schön in der Ermahnung „An das Volk“? Kauft keine Süßfrüchte, ihr schädigt die Handelsbilanz.“**



# Zur Unterhaltung und Belehrung

## Schwer ist das Leben.

Von dem Tagebuch eines Flohs,  
Von Ladislaus Lakatos.

1.

Schwer ist das Leben.

Anfangs war es gar nicht schwer. Damals wohnte ich auf dem Rücken eines jungen Borsentommissionärs. Es war ein guter Ort, ein leichtes Brot. Hier brauchte ich keine tiefen Brunnen zu bohren, keine Gräben auszuwerfen, brauchte weder Ingenieur noch Pionier zu sein. Ich trugte einfach seinen Rücken, und das Blut drang nur so heraus. Die Wärme, seine warme, rote Blutmilch, das Menschenblut. Er war ein unglaublich reichblütiger Mann. Während ich auf ihm wohnte, trank ich das verschiedenste Blut. Lehrerblut, Kaufmannsblut, Intellektuellenblut, Witwenblut, Waisenblut. Woher er es nahm? ... Das ist einerlei. Ich lebte so iippig, daß ich mir Kolgänger hätte halten können. Wie süßer Sonntag, so war sein Blut.

Und er war auch sonst ein guter Kerl. Wenn mich der Rücken juckte, brauchte ich ihn nur zu beißen, und er trugte mich schon bran.

2.

Eines Nachmittags kam Frau X. zu uns. Ich wollte schön ruhig schlafen, es war nach dem Mittagessen; wollte verdauen. Sie liehen mich nicht. Sie tollten, schätterten, hippten umher, wie zwei kleine trumkne Hunde. (Ich bin ein Hundebrenner.) Es war März, leiser, pridelnder Frühling. Heute schäme ich mich dessen bereits, damals jedoch ist es mit mir wirklich geschehen. Sie werden natürlich fragen: wie war das möglich? So den Kopf verlieren! Oder ist es vielleicht nicht dasselbe: Blut und Blut?

Das ist es ja. Es ist nicht dasselbe. Vielleicht für Mostitos, aber für unsereins? Und schließlich: man ist doch kein Mostito, sondern ein Floh. Und ich wurde trunken vom Blute dieser kleinen Frau. Was war das für ein Blut! Von zartem Geschmack, wie Mandelmilch, und von schwerem Aroma, wie Tokajer. Es war nicht Mädchen-, war Frauenblut, das Blut einer blöden anständigen Frau. Mein Tipp, das Blut einer blöden anständigen Frau. Mein Tipp, es stieg mir zu Kopf, und abends verliehen wir bereits selbender den Borsentommissionär: Ja und ich. Ich schwor ihr ewige Treue und schließ beraucht unter ihrem Hals ein, auf ...

3.

Tags darauf erwachte ich im Schlafzimmer des Gatten. Damit hatte ich wahrhaftig nicht gerechnet. Herr X. Blut war abscheulich salzig? Wenn es nur das gewonen wäre. Aber wieviel Nitroin es enthielt, und wieviel Morphium! Wieviel bittere Milchsäure, Neuroinjection, Schlaflosigkeitssäure! Ich muß sagen, es war ein typisches Mittelstandsblood, mit einem peinlichen Rechtsanwalts-Nebengeschmack. Ich hätte lieber das Blut eines edlen englischen Pferdes getrunken. Damals bekam ich zum erstenmal in meinem Leben Sodbrennen.

4.

Das Weiterer können Sie ahnen. Es wurde Sommer. Frau X. reiste an den Lido. Herr X. blieb allein in der Wohnung und ... So gelangte ich ins Dienstboten-zimmer.

Nur die ersten paar Tage waren furchtbar. Bitte gehen! Hinakstürzen! Die Tiefen der Gesellschaft! Aus dem Kreise der allerersten, überhöchsten damenhaften Intelligenz-Bagellen zu Küchenschaffnerin und sonstigem Geständel! Anfangs wollte ich Selbstmord begehen. Auf dem Arm der Köchin in den Hungerstreik treten. Dann aber ...

Dann erwachte in mir das Pflichtgefühl. Schließlich: wenn mir Töppe hindurch das Blut der Reichen gut war, kann ich jetzt auch den Armen das Blut ausaugen. Schließlich hat man doch als Floh soziale Verpflichtungen. Und ich biß in den lauren Apfel.

Sauer? Welche Ueberraschung! Zulchens Blut? Ich läge nicht, aber: es war kristallklares Quellwasser nach dem vielen verderbten fäulnißigen Ertrabdr. Dieses Blut sang, und ich trank reichlich von ihm.

Ich gestehe aufrichtig: früher wußte ich gar nicht, daß es auch so etwas auf der Welt gibt. Ich war mein Lebtag kein Volkstrotz, ich sah mich nie ein Volksdrama an, ich piß von jeher auf die Naturwissenschaft, ich war ein verderbter Kulturfloh, voll Spleen und Expressionismus. Früher war Weininger mein Lieblingsphilosoph und Richard Strauß mein Lieblingskomponist. Ich wußte nicht, daß es auch das gibt. Diese Reinheit und diese Unständigkeit, die Uermüchigkeit, dieses Rousseauische Glaubensbekenntnis, dieser Frühling, diese Unschuld, diese Rainität, diese süße, süße Leber-Musik.

5.

Im September kam die Frau heim. Dem Gatten gab sie eine Maulschelle, das Mädchen ließ sie ins Schüßlingshaus einpersperen. Und mich mit dem Mädchen.

Ich verzweifelte nicht. Im Gegenteil: ich freute mich beinahe darüber. Ich hatte eint in der Kachelhöhle eines jungen Schriftstellers gemohnt, der für Dostojewski schwärmte. Entschlossen, tierisch schwärmte, wie das nur Menschen zu tun vermögen. Ihm war Dostojewski ins Blut übergegangen. Und aus dem feinen in das meine. Und so erkrant ich denn vor dem Schüßlingshaus nicht.

Was für ein Leben! Aus dem Blute der Landstreicher trank ich Kornbranntwein und Treber. Ich erlernte die Diebesprache und wie man hinter dem Rücken des Wächters insgeheim taucht. Freiheit? Ich entdeckte,

daß auch dies nur eine Fiktion sei. Eine Fiktion! Wie all das Schöne, Große, Begeistemde, Erhabene, was die Flohphantasie bisher erkonnen hat. Gefangenschaft, Kerker? Die Hauptsache ist, daß der Mensch sich den Bauch vollschlägt und, wenn er schlätzig ist, irgendwohin seinen Kopf zu legen hat. Wir waren unter viele. So wohl Fische als auch Menschen, und die meisten waren troher Laune. Ich selbst war oft so guter Dinge, daß ich wie ein Grasshüpfer herumsprang. Und das wurde mir zum Verhängnis. Eines Morgens sprang ich im Inspektionszimmer auf etwas Großes, Ernstes, Imponierendes. Es war ein Volkshund.

6.

Dort fühlte ich mich nicht wohl. Nicht etwa, weil das Hundeblood etwas Minderwertigeres ist als das Menschenblut. Doch ist es auch nichts Besonderes. Nein! Ich benötige hier die Gelegenheit, um zu erklären: die in der Flohgesellschaft leider so verbreitete Ansicht, das Hundeblood sei besser als das Menschenblut, ist nichts anderes als ein dummer rückständiger Aberglaube. Eine Uüge! Die naturwissenschaftlich geschulte junge Flohgeneration kann bezeugen, daß das Hundeblood nicht besser und das Menschenblut nicht schlechter ist. Die wissenschaftliche Wahrheit ist die, daß das Menschenblut und das Hundeblood gleich sind. Vollkommen gleich. Nicht nur in bezug auf die methaphysischen Eigenschaften. Das ist die Wahrheit.

Aber ich fühlte mich trotzdem nicht wohl. Sie werden mich ja verstehen. Bisvor unter Borsentommissionären, Rechtsanwältin, schönen Frauen, Dienstboten, destruktiven Elementen, — und jetzt: Amtsgewalt und bureaukrattische Sauerstoffigkeit. Nein, nein! Ich sollte wohl den Behörden meine Achtung, bin jedoch lieber nicht in ihrer Nähe. Ich schäme mich nicht, aufrichtig zuzugeben, daß ich nicht den Mut fand, anzudeihen.

Frei werden!

Schön. Aber wie?

7.

Man muß nur wollen!

Wir besanden uns noch im Inspektionszimmer, als ein weiblicher Mensch auf uns zukam. Er war schön, anmutig, schlant, seine Gestalt war hoch, sein Gesicht schön, sein Blick schön.

Er schmeichelte. Nicht der Hund dem Menschen, der Mensch dem Hunde.

„Molly!“ sagte der Mensch und griff dem Hund tosend an den Rücken.

Mehr brauchte ich nicht. Ich stieg über sein Handgelenk ein und blieb bis zum Schlüsselbein nicht stehen: es war ein behaglicher, heimlicher, kleiner Winkel. Seidenhemd, parfümiertes Seidenhemd! Zowohl, und da gibt es noch Menschen, die da sagen, daß im Schüßlingshaus ...

8.

In der Frühe kam Nanon frei. Aus dem Tor des Schüßlingshauses piß sie einen Tagometer herbei. Sie fuhr heim. Hier schüttete sie vor allem. Auch ich. Dann schminkte sie ihr Gesicht.

Nachmittags kam zu ihr ein alter Graf. Er nahm mich mit.

Seitder geht es mir gut. Ich wohne zwischen zwei Rippen. Das Essen ist wohl etwas spärlich, aber fein, aristokratisch, und in meinem Alter, nicht wahr, soll der Mensch ja doch schon etwas auf seinen Magen aufpassen. Französische Küche, milde Diät. Abends vor dem Einschlafen legen wir eine Patience.

Einzig berechtigte Uebertragung von  
Stefan J. Klein, Nachdruck nur mit  
Erlaubnis des Uebersehers.

## Kandis Autofahrt.

Von Heinrich Horet.

Der schrille Klang der elektrischen Glocke übertönte die lauten Hammerschläge, deren Getöse den geräumigen Radraum erfüllte, aber alsbald erklar: Frühstück! Bald darauf sahen wir an unserem Tisch, den wir uns bei jeder Pause aus zwei Holzböden und einer darüber gelegten Platte rauh aufstellten, aßen unser Brot und unterhielten uns über die großen Aufträge, die der „Alte“ — so nannten wir den Lehrling der Fabrik — bekommen hatte, und die schon seit Tagen den Gesprächstoff in allen Abteilungen bildeten. War doch der Geschäftsgang schon seit vielen Wochen recht lau gewesen, die Aufträge, Tischler, Fertigmacher und auch wir hatten oft halbe Wochen mit der Arbeit „aussetzen“ müssen und bekamen am Fasttage nur den halben Lohn. Die Sorge um die Zukunft lastete auf allen, das Gespenst der Arbeitslosigkeit schredte uns. Das war nur gotilob domider! Die großen Modellierarbeiten, die der „Alte“ zu erlangen vermocht hatte, befreiten uns von dem Gespenst der Arbeitslosigkeit und gaben uns die Hoffnung, in absehbarer Zeit aus dem „Bruch“, in den wir in den vergangenen Wochen infolge des geringen Lohnes geraten waren, wieder herauszukommen. Was Wunder, wenn ich unser Gespräch um den zu erwartenden guten Geschäftsgang drehte.

Vom Fabrikhof her Klang durch das offene Tor des Radraumes der tiefe Ton einer Autohupe zu uns herein und gab dem Gespräch eine andere Wendung. Tags zuvor, als wir am Abend uns abschieden, den Heimweg von der Fabrik anzutreten, war just der Chauffeur mit dem neuen Auto angekommen, daß sich der „Alte“ trotz des schlechten

Geschäftsganges zugelegt hatte, weil ihm das bisherige nicht mehr entsprochen hatte. Das neue Auto war größer und auch schöner als das frühere.

„Ah, der „Alte“ wird heute schon das neue Auto ausprobieren wollen“, meinte Kandl, der Oberpader.

„Die Karre wird ein schönes Stück Geld kosten“, erwog ein anderer von unserer Tischrunde.

„Det is klar“, bestätigte Fritz, der Berliner, und kalkulerte: „mit det Feld, wat der „Alte“ für die neue Benzindrochste uf die alle druffestien wird, wäre uns, wie wir da hind, jeholfen.“

„Ich hab' mit schon immer gern gewünscht, einmal mit'n Auto zu fahr'n“, gestand Kandl mit einem resignierenden Lächeln und erzählte, wie er schon als Schuljunge eine große Vorliebe für Automobile hatte, daß er seinen ursprünglichen Vorlag, Straßenbahnschaffner zu werden, wenn er aus der Schule heraus sein würde, aufgab und beschloß, Chauffeur zu werden. Aber weil sein Onkel ein Fleischer war, kam er zu diesem in die Lehre, wurde Fleischer, und als er in seinem Beruf keine Arbeit finden konnte, kam er zur Möbelpaderet, bei der er geblieben ist. So blieb sein Wunsch, einmal mit dem Auto zu fahren, unerfüllt.

„Det haste ja ooch nich nötig“, scherzte der Berliner, „hier jitzis ja alle Tage Gelegenheit genug für uns, mit der Sackarre herzukulufsen. Det is unser Auto.“

Die andern lachten. Sie wußten nicht, daß Kandls Sehnsucht nach dem Autofahren wirklich seinem innersten Wesen entsprang. Er las in seinen freien Stunden mit leidenschaftlicher Hingabe Reisebeschreibungen. Fahren, reisen, um Land und Leute kennen zu lernen, war sein jehtlicher Wunsch, der nie in Erfüllung ging, weil die Arbeit und die Familie seiner Erfüllung entgegenstanden.

Die Glocke schrillte auf: die Frühstückspause war zu Ende, und das Getimmel der Hammerschläge erfüllte von neuem den Raum. Für 11 Uhr war der Rautiger angelegt, und bis dahin sollte die zum Abholen bestimmte Sendung fertig verpackt sein. Der Rautiger kam zur festgelegten Zeit, das Ausladen der verpackten Möbel begann. Die großen Verschläge, in denen die großen und schweren Möbelschilde verpackt waren, kamen zuerst auf den Tafelwagen als unterste Schicht. Kandl, der Oberpader, stand auf dem Wagen und türmte die Verschläge übereinander. Der Berliner fuhr mit der Sackarre, dem Packerauto, die verpackten Möbel auf die Laderampe hinaus zum Wagen, auf den sie dann mit uns anderen vier Mann hinaufgekantert wurden. Nur mit dem Aufwand aller Kräfte jind die schweren Verschläge rudweise in die erwünschte Lage zu bringen.

„Giinen Rud, eiiinen Rud!“ Achi Arme heben und stemmen die Last, die sich widernüßig hebt, aufwärts. Da, ein Schrei und gleich darauf ein dumpfes Aufschlagen jenseits des Wagens. Vier Augenpaare bilden jubend einen Moment auf den hochbeladenen Wagen. Kandl ist nicht oben! Abgestürzt! Worumlos eilen wir über die Stufen der Laderampe hinunter, jenseits des Wagens. Dort liegt Kandl köhnernd, bewußtlos. An einem leeren Verschläge, der neben dem Wagen steht, stützt er blau ersehen. Offenbar hat Kandl im Fallen die Verschläge gestreift oder ist gar erst auf diesen gefallen, wobei ein Stück seiner blauen Arbeitsbluse hängen geblieben ist. Dem ist so.

Im Nu ist der Werkführer da aus dem Maschinen-saal, in dem die Holzbearbeitungsmaschinen stehen. Mit Umsicht und sachkundiger Hand leistet der Werkführer dem Berunglückten die erste Hilfe. Er versteht sich darauf, weil er in den vielen Jahren, die er auf diesem Posten steht, Erfahrungen erworben hat. Denn bei den Holzbearbeitungsmaschinen gibt es fast Woche für Woche irgend eine Verletzung. Ihm selber hat die Fräsemaschine drei Finger der rechten Hand abgerissen, so daß ihm nur der Daumen und der kleine Finger übrig geblieben sind. Der rechte Fuß sei gebrochen, erklärt der Werkführer und meint, es sei wahrhaftig, daß auch einige Rippen durch das Aufschlagen auf den Verschläge gebrochen sein werden. Darum müsse der Berunglückte jogleich ins Spital gebracht werden.

Wenige Minuten später faucht das neue Auto des Chefs über den Fabrikhof. Kandl wurde behutsam ins Auto gebettet. Dann fuhr es davon. Wir vollendeten schweigend die Laderarbeit. Als der letzte Verschlag auf dem Wagen lag, schrillte wiederum die Glocke. Mittag! Aber keinem wollte das Essen schmecken, jedem von uns schienen die Bissen im Munde zu quellen. Auch die Unterhaltung stockte. Wir dachten an Kandl, seine Frau und seine zwei Kinder, und wohl auch daran, wer von uns das nächste Opfer sein wird, welches sich das Unglück aus-sucht.

Am nächsten Sonntag fuhten wir unseren verunglückten Kollegen im Spital auf. Seine Frau und die Kinder waren bereits bei ihm, und er unterhielt sich mit ihnen. Außer dem Bein hatte er sich bei dem Sturze drei Rippen gebrochen. Mit einem schmerzverzerrten Lächeln berichtet er uns dies und fügte dann nach einer kurzen Pause bitter hinzu: „Jetzt ist auch mein natürlicher Wunsch erfüllt worden. Ich bin nun auch im Auto gefahren. Hab' gar nicht gedacht, daß er sich so rasch und so erfüllen würde.“

Drei gebrochene Rippen und ein gebrochenes Bein, das war die Lage, die Kandl entrichten mußte, um auch einmal mit einem Auto fahren zu können.

Verantwortlicher Redakteur: Carl Lindow, Berlin SO.  
Verlagsanstalt „Courier“, E. m. b. H., Berlin SO.  
Druck: Rauwer & Dimmig, Berlin SO 14, Spandauer Str. 26-28.