Fragen der großstädtischen Verkehrsmittel.*)

I.

Seit einiger Zeit entwerfen phantasiebegabte Journalisten ein Bild der großstädtischen Verkehrsentwicklung, das sich langsam, aber sicher in den Köpfen der Zeitungsleser festsetzt. In wenigen Jahren, so wird prophezeit und geglaubt, sei die gute, klingelnde elektrische Bahn von den Straßen unserer Großstädte verschwunden, da sie mit ihrer Schienengebundenheit und ihrem Schneckengang nicht mehr zu dem Tempo des modernen Verkehrs passe. Die beweglichen Autoomnibusse auf und die schnellen Untergrundbahnen unter der Erde würden ausschließlich die Beförderung der Menschenmillionen übernehmen, sofern diese überhaupt die öffentlichen Verkehrsmittel benutzten und nicht in ihren eigenen Kleinautos führen.

Wer einen solchen Ausblick auf die Zukunft des großstädtischen Verkehrs für richtig hält, wird kopfschüttelnd lesen, daß z. B. Berlin sein Straßenbahnnetz gerade in den letzten Jahren stark erweitert hat und noch immer mehr ausbaut. Betrug die Länge des Berliner Straßenbahnnetzes 1925 580 km Doppelgleis, so 1928 634 km, das bedeutet eine Steigerung um 12,8 Prozent. 1929 sollen weitere 20 km Doppelgleis hinzukommen. Nimmt man die Längen der einzelnen gefahrenen Straßenbahnlinien zusammen, so ergibt sich in den Jahren von 1925 bis 1928 eine Zunahme von 1423 km auf 1603 km, d. h. um 17,8 Proz. 1929 soll sich die Linienlänge um neue 75 km ausdehnen.

Wenngleich die prozentuale Steigerung des Berliner Straßenbahnnetzes hinter derjenigen des Omnibus- und Untergrundbahnnetzes zurückbleibt (Länge der vom Omnibus befahrenen Straßen 1925 = 132,9 km, 1928 = 245,5 km, Steigerung = 84,8 Proz.; Länge der Omnibuslinien 1925 = 183 km, 1928 = 339 km, Steigerung = 85,3 Proz.; Länge der Hoch- und Untergrundbahnstrecken 1925 = 46,9 km, 1928 = 58 km, Steigerung = 23,7 Proz.), so ist doch seine Ausweitung, an der absoluten Kilometerzahl gemessen, bedeutend. Von einem Abbau der elektrischen Straßenbahn ist also bei der Berliner Verkehrspolitik nicht die Rede. Im Gegenteil: ihre Entwicklung wird aufs lebhafteste gefördert. Schlägt die Berliner Verkehrs-A.-G. damit nicht allen Zukunftserwartungen ins Gesicht? Begeht sie nicht schwere verkehrspolitische Kardinalfehler?

Was veranlaßt die Berliner Verkehrs-A.-G. zu einem derartigen Ausbau des Straßenbahnnetzes? Das Geheimnis ist leicht zu klären, wenn man den Geschäftsbericht 1928 des Unternehmens durchliest. Dort heißt es:

„Die Gewinn- und Verlustrechnung der Omnibusgesellschaft beweist wieder die für jeden Kenner der Materie seit langem bekannte Tatsache, daß der Omnibus trotz mancher unleugbarer Vorzüge doch den einen Nachteil hat, daß er eine zu hohe wirtschaftliche Belastung darstellt. Bei 37,5 Millionen Wagenkilometer betrugen 1928 die Betriebsausgaben 30,6 Millionen, d. h. für das Wagenkilometer rund 82 Pf. Damit überschreitet der Omnibus die wagenkilometrischen Ausgaben der Straßenbahn (rund 46 Pf.) um rund 78 Proz. und die der Untergrundbahn (rund 52 Pf.) um rund 58 Proz. Es kommt hinzu, daß die Anforderungen an Erneuerungen und Abschreibungen beim Omnibus entsprechend dem technischen Charakter des Unternehmens höher sind, wodurch der Vergleich noch ungünstiger wird."

In diesen nackten, nüchternen Zahlenangaben der wagenkilometrischen Unkosten finden die wirtschaftlichen Realitäten ihren Ausdruck, welche die journalistischen Verkehrspropheten in ihrem unbeschwerten Gedankenflug außer acht gelassen hatten. Sie besagen nichts anderes, als daß die Straßenbahn das rentableste Nahverkehrsmittel ist, das wir bislang kennen, und deshalb erhalten bleiben wird, ja muß. Denn lesen wir den Geschäftsbericht 1928 der Berliner Verkehrs-A.-G. weiter!

„Ein in der Oeffentlichkeit oft geforderter Ersatz der Straßenbahn durch den Omnibus würde bei den heutigen Tarifgrundlagen eine absolute Utopie sein. Ganz abgesehen von allen anderen Bedenken, die gegen eine solche Verkehrspolitik erhoben werden müßten, würde die Voraussetzung ein um mindestens 50 Proz. höherer Tarif sein müssen, wodurch sich diese Forderung von selbst als unmöglich erweist. Es kann der Oeffentlichkeit nicht eindringlich genug immer wieder vor Augen gehalten werden, daß die wirtschaftlichen Gesichtspunkte bei der Bewältigung des Massenverkehrs einer Millionenstadt vorwiegen müssen. Die Straßenbahn ist und bleibt unter den heutigen technischen und wirtschaftlichen Verhältnissen das Rückgrat der Massenbeförderung, und ihrer technischen und wirtschaftlichen Entwicklung wird das allergrößte Augenmerk geschenkt werden müssen."

Mit dem Zukunftsbild: Straßen ohne elektrische Bahnen, das zugleich ein Wunschbild aller Kraftfahrer ist, ist es also nichts. Die Elektrische wird auch weiterhin durch die Straßen — wenn auch vielleicht nicht durch die Hauptverkehrsstraßen — unserer Großstädte schleichen (mittlere Reisegeschwindigkeit der Berliner Straßenbahn in den Hauptverkehrsstunden 15,1 km/St., nach 19 Uhr 15,8 km/St.), quietschen und bimmeln, und die Kraftfahrer, die es bekanntlich immer sehr eilig haben, werden sich an den langsamen Weggenossen (da hilft kein Fluchen!) gewöhnen müssen, der die Lasten des Omnibus- und Untergrundbahnbetriebes ausgleicht und somit den breiten Volksschichten den billigen Fahrpreis erhält. Die schwierigsten Aufgaben aber erwachsen der Verkehrspolizei, die den Straßenverkehr bei steigender Autofrequenz mit elektrischer Bahn regeln soll. Wie wird sie diese Aufgabe lösen?

II.

Wie notwendig ein großer, rentabler Straßenbahnbetrieb im Lastenausgleich mit den Omnibus- und Untergrundbahnunternehmungen ist, zeigt ein Vergleich der Gewinn- und Verlustrechnung der Berliner Straßenbahnbetriebs-GmbH., der Berliner Hochbahngesellschaft und der Allgemeinen Berliner Omnibus-A.-G. (Zifern in Mill. RM.):

	Einnahmen	Betriebskosten	Zinsen	Abschreib. u. Rückstellungen	Ausgaben insges.	Rohgewinn
Untergrundbahn	41,6	27,6	5,5	5,7	37,8	8,3
Omnibus . .	36,5	30,7	—	5,0	35,7	0,8
Straßenbahn	32,6	[1])	—	5,7	5,7	26,9

Die 8,3 Mill. RM. Rohgewinn, den die Untergrundbahn 1928 erzielte, erscheinen an sich als eine ganz stattliche Summe. Aber was sind sie angesichts einer Kapitalanlage, die in der Bilanz mit einem Buchwert von 322 Mill. RM. ausgewiesen wird! Das bedeutet eine Verzinsung von 2½ Proz., die — privatkapitalistisch betrachtet — als ungenügend bezeichnet werden muß (sie genügt vom gemeinwirtschaftlichen Standpunkt). Die Untergrundbahn, bei der ein Streckenkilometer mehrere Millionen Mark Baukosten erfordert, ist stark mit Zinsen und Abschreibungen belastet. Die geringe Rentabilität der Untergrundbahn ist nicht nur in Berlin, sondern überall festzustellen. Sie ist sozusagen eine ihrer natürlichen Eigenschaften.

Etwas besser als die Rentabilität der Untergrundbahn erscheint die des Omnibus, dessen Kapitalien mit 20 Mill. RM. zu Buche stehen, so daß der Rohgewinn in Höhe von 0,8 Mill. RM. eine Verzinsung des Anlagekapitals von 4 Proz. darstellt.

Die Straßenbahn wird mit einem Kapitalwert von rund 268 Mill. RM. angegeben, so daß die 26,9 Mill. RM. Rohgewinn eine reichliche Verzinsung von 10 Proz. bedeuten, die einen Ausgleich gegenüber der geringeren Rentabilität der beiden anderen Verkehrsunternehmen bildet. (Für die Stadt Berlin ist die gute Einnahme der Straßenbahn ein wichtiger finanzpolitischer Rechenfaktor. Die Ueberschüsse der Straßenbahn wurden vom Magistrat in steigendem Maße zur Etatsdeckung herangezogen. 1928 betrugen die Abgaben 26,9 Mill. RM., also den vollen Rohgewinn!)

Es war daher nur folgerichtig, daß Berlin unter sozialdemokratischer Führung die tatsächliche Zusammengehörigkeit der drei Nahverkehrsmittel durch ihre rechtliche Zusammenfassung in der Berliner Verkehrs-A.-G. vervollständigte und damit die Möglichkeit eines durchgängigen inneren Lastenausgleichs und einer einheitlichen Verkehrspolitik schuf. Die bedeutendste verkehrspolitische Leistung des von einem sozialdemokratischen Stadtrate betrauten und von mehreren sozialdemokratischen Direktoren mitverwalteten Unternehmens war die Schaffung des 20-Pf.-Einheitstarifs mit der Uebersteigemöglichkeit auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Nicht zuletzt auf diese Maßnahme ist die beträchtliche Steigerung der Fahrgäste zurückzuführen, die Berlin von Jahr zu Jahr zu verzeichnen hat. Die nachfolgenden Zahlen, die diese Verkehrssteigerung veranschaulichen, sprechen für sich:

Verkehr auf Berliner Straßenbahn, Omnibus und Untergrundbahn.

Verkehrsmittel	1926		1927		1928	
	Beförderte Fahrgäste in Mill.	Zunahme gegen 1913 in Proz.	Beförderte Fahrgäste in Mill.	Zunahme gegen 1926 in Proz.	Beförderte Fahrgäste in Mill.	Zunahme gegen 1927 in Proz.
Straßenbahn .	813	37,9	834	10,6	899	7,8
Omnibus . . .	113	30,6	158	96,5	222	40,5
Untergrundbahn	163	263,0	228	62,6	265	16,2

Kann man sich eine bessere Rechtfertigung der Berliner Verkehrspolitik denken als diese Zahlen von der Steigerung der Verkehrsleistung?

*) Wir entnehmen den nachfolgenden Aufsatz der von Kurt Heinig und Dr. Fr. Hertneck herausgegebenen Monatsschrift „Wirtschafts-Informations-Dienst". (Bezugspreis vierteljährlich 2 M.).

[1]) Die Berliner Straßenbahnbetriebs-GmbH. ist nur Betriebsunternehmen, das einen Rohüberschuß ausweist. Zinsen und Abschreibungen werden daher nicht angegeben. Die unter „Abschreibungen und Rückstellungen" angegebenen 5,7 Mill. RM. sind im wesentlichen Pensionsverpflichtungen.

Die Berliner Verkehrspolitik.

Ein Beitrag zu den Gemeindewahlen.

Für eine Großstadt mit ausgedehnter Gebietsfläche und Millionenbevölkerung sind die Verkehrsfragen Lebensfragen. Ununterbrochen werden hier an allen Ecken Verkehrsmittel von vielen Hunderttausenden in Anspruch genommen. Zu gewissen Stunden sprudeln unzählige Menschenfluten aus ihren Wohnstätten und eilen in die Fabriken, Bureaus, Läden, zu andern Stunden strömen diese Menschenfluten zurück. Und wenn der sich zu dieser Zeit abwickelnde Verkehr von den Verkehrsmitteln Spitzenleistungen verlangt, so müssen sie eben auf Spitzenleistungen eingestellt und so ausgebaut und weitverzweigt sein, daß sie jeder Anforderung genügen können. Am Sonntag, wo der Berufsverkehr ruht, müssen die Verkehrsmittel den Ausflugsverkehr bewältigen können, um für die werktätige Bevölkerung Erholungsmöglichkeiten zu erschließen, die ihr die Umgebung der Stadt bietet.

Auf den ersten Blick könnte es scheinen, daß diese Aufgaben — so wichtig sie auch sein mögen — rein technischer Natur sind und den Fachleuten überlassen sein müßten. Diese Auffassung wäre grundsätzlich falsch.

Verkehrsprobleme einer Großstadt sind keine technischen Probleme allein, sondern zu allererst soziale Probleme.

Ob der Verkehr von Privatunternehmungen oder von öffentlichen Betrieben getragen wird, ob das Verkehrsnetz nach den wohlhabenden Bezirken oder nach den Arbeitervierteln ausgedehnt wird, ob bei der Tarifbildung die Interessen privater Aktionäre oder der Allgemeinheit berücksichtigt werden: dies alles sind Fragen, die die Arbeiterschaft unmittelbar betreffen. Es ist einem Arbeiter nicht gleich, ob er in der Nähe der Wohnung ein Verkehrsmittel hat, das ihn zu seiner Arbeitsstätte befördert, oder ob er 10 bis 20 Minuten laufen muß, bis er es erreicht. Es ist ihm auch nicht gleich, ob er in einem sauberen, gelüfteten Wagen auf schnellstem Wege befördert wird, oder ob er sich in einem langsam fahrenden, überfüllten Wagen unnötig aufhalten und dadurch eine Verlängerung seiner Arbeitszeit erfahren muß.

Vor dem Kriege verhinderte die kommunale Zersplitterung Berlins eine planmäßige, einheitliche Verkehrspolitik. Die einzelnen Gemeinden standen dem Privatkapital in Gestalt der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft machtlos gegenüber. Die „Große" suchte die Zersplitterung Berlins mit allen Mitteln zu unterstützen, um ihre Machtposition rücksichtlos auszunutzen. Es gab noch einige kleine Straßenbahngesellschaften, zu denen die Gemeinden Zuflucht zu nehmen versuchten. Aber es stellte sich endlich heraus, daß auch diese äußerlich unabhängigen Gesellschaften unter der Kontrolle der „Großen" standen. Mit der „Großen" hatten die Gemeinden 125 einzelne Verträge abgeschlossen, von denen jeder auf die speziellen Verhältnisse der einen oder anderen Gemeinde zugeschnitten war, was später die Uebernahme des ganzen Unternehmens sehr schwierig machte. Die rapide Entwicklung der Stadt hat den Ausbau des Straßenbahnnetzes stark gefördert. Die Große Berliner Straßenbahngesellschaft hatte dazu genug Geldmittel zur Verfügung, da sie mit der Dresdner Bank und den Berliner Elektrizitätswerken in engster Verbindung stand. Dieser mächtige Dreibund konnte sich meistens gegen die Interessen der Gemeinden durchsetzen, da er einflußreiche Mitglieder in der Stadtverwaltung und auch die Staatsbehörden auf seiner Seite hatte. Noch kurz vor dem Umsturz erhielt die „Große" von dem preußischen Eisenbahnminister die Verlängerung ihrer Konzession auf 30 Jahre, von 1919 bis 1949, ohne daß die andere vertragschließende Partei, die Stadt, auch nur gefragt oder gehört worden wäre. Dabei war die „Große" mit allen Kräften bestrebt, den ganzen Verkehr in Berlin und seinen Vororten in ihren Händen ungeteilt zu konzentrieren. Als die Stadt Berlin der Firma Siemens & Halske die Konzession zu einer Untergrundbahn vom Potsdamer Platz in das Innere der Stadt erteilen wollte, erhob die „Große" Einspruch, weil ihr durch die frühere Konzession das ausschließliche Recht der Personenbeförderung auf diesen Strecken gehöre, gleichgültig, ob die Personen auf dem Niveau der Straße, über- oder unterirdisch befördert würden. Bis an das Reichsgericht mußte die Stadt gehen, damit die „Große" mit ihrem Einspruch abgewiesen wurde.

Die sozialdemokratischen Vertreter in der Verwaltung der Stadt Berlin und seiner Vororte hatten im Gegensatz zu den bürgerlichen Parteien ein und dasselbe Verkehrsprogramm.

Sie forderten eine einheitliche Verkehrspolitik für das ganze Gebiet, eine planmäßige Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel und ihren energischen Ausbau, vor allem aber forderten sie wiederholt, daß die Straßenbahn durch die Stadt erworben werde. Braucht es gesagt zu werden, daß diese Forderungen bekämpft und abgewiesen, daß sie als Utopien von Phantasten verspottet wurden?

Der im Jahre 1911 gegründete Zweckverband hatte halb gegen seinen Willen, unter dem Druck des alten Berlins, die Große Berliner Straßenbahngesellschaft übernommen. Bei der Gründung der Einheitsgemeinde Berlin ging die Straßenbahn auf sie über, und die zahlreichen Straßenbahnunternehmungen wurden allmählich zu einem Unternehmen zusammengefaßt. Der Tarif wurde auf einen einheitlichen Satz für das ganze Gebiet gebracht.

Die Inflation hemmte die angebahnte Entwicklung, wobei es der Straßenbahn besonders schlecht ging, da die Fahrgäste zum großen Teil zur Stadt- und Ringbahn mit ihrer relativ stabileren Tarifbildung abwanderten. Die bürgerlichen Parteien wußten gleich Rat: Veräuße-

zungspunkt aller Wasserverbindungen zwischen Nord und Süd und Ost und West. Neben dem Wassergutverkehr von Getreide, Futtermitteln, Kohle, Eisen, Kies, Baustoffen im Gebiet der Elbe, Oder und der märkischen Wasserstraßen werden nach den besonders wichtigen Plätzen Hamburg, Stettin, Magdeburg, Dresden und Breslau regelmäßige Eildampferverkehre unterhalten. Die Eildampfer legen die Strecke Berlin—Hamburg in etwa 3 Tagen, Berlin—Magdeburg in 2 Tagen, Berlin—Dresden in 4 bis 5 Tagen zurück. Die Beförderung Berlin—Stettin beansprucht ungefähr 1½ Tage, während die Reise Berlin—Breslau 4 bis 5 Tage dauert. Neben einem allen Anforderungen gewachsenen Kahnraum für Massengut verfügt die Schiffahrt über moderne Dampfer und Motorfahrzeuge bis zu einem Fassungsvermögen von etwa 600 Tonnen.

Diese Darstellung beweist, daß Berlin als Hafenstadt eine Zukunft hat.

Jahrbuch 1928 des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes*).

Das Jahrbuch 1928 des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes, das soeben erschienen ist, unterscheidet sich von den vorhergehenden Jahrbüchern durch eine neue Gliederung des Stoffes, welche die Orientierung in dem weiten Gebiet der modernen Gewerkschaftspolitik erleichtern wird.

Der augenfälligste Unterschied gegen die früheren Jahrbücher ist die Herauslösung der großen Statistiken über den Arbeitsmarkt, die Lohn- und Arbeitszeitbewegungen, die Tariflöhne, die Entwicklung der Verbände, der Ortsausschüsse, der Arbeitersekretariate usw. aus dem darstellenden Teile. Diese Tabellen sind nunmehr in einem in drei Hauptteile gegliederten Statistischen Anhang von nahezu 60 Seiten vereinigt.

Aber auch der sonstige Aufbau des Jahrbuches ist ein anderer geworden. So wird in dem ersten Hauptteile in dem einleitenden Kapitel in knappen Zügen ein Bild der wirtschaftlichen und sozialen Umwelt gezeichnet, denen sich eine lange Reihe umfangreicher Kapitel anschließt, in denen die politische Tätigkeit der Gewerkschaften zur Darstellung gelangt. Diese 17 Kapitel, die dem großen Thema Wirtschaft und Politik, stets im Hinblick auf die Aufgaben und die Wirksamkeit der Gewerkschaften, gewidmet sind, schildern in erster Linie die Durchführung der gemeinsamen Aufgaben der Verbände, die Wirtschafts-, Sozial- und Kulturpolitik des ADGB. Die Darstellung macht nicht halt an der Grenze des Jahres 1928. Um nur einiges herauszugreifen: Der Kampf um die Arbeitslosenversicherung wird in seinem dramatischen Verlaufe bis zum Juli 1929 geschildert. Die nicht minder hartnäckige, in ihrer grundsätzlichen Bedeutung kaum zu überschätzende Auseinandersetzung über das Schlichtungswesen wird gleichfalls bis in die letzten Monate verfolgt. Aber nicht nur der systematische Feldzug gegen die moderne Sozialpolitik, der noch lange nicht abgeschlossen ist, findet eine eingehende Darstellung. Auch die Entwicklung der Reparationsverhandlungen wird bis an die Schwelle der Haager Konferenz aufgezeigt.

Das Jahrbuch 1928 des ADGB. ist tatsächlich, wie schon die angeführten Kapitel zeigen, im Widerspruch zu der Jahresbezeichnung, in weitgehendem Maße schon ein Bericht über das Jahr 1929. In keiner anderen Veröffentlichung kommt die moderne Gewerkschaftspolitik in einer so konzentrierten Form und so aktuell zum Ausdruck wie in diesem Rechenschaftsbericht, der keineswegs nur als eine historische Darstellung, sondern als ein aktives Element der Gesamtpolitik der Gewerkschaften zu werten ist.

Der zweite Hauptteil, der in 14 Kapiteln die Gewerkschaftspolitik im engeren Sinne, die Gestaltung der Arbeitsbedingungen sowie die Entwicklung des ADGB. zur Darstellung bringt, ist im strengeren Sinne des Wortes ein Bericht über die Tätigkeit der Gewerkschaften während des Jahres 1928. Er enthält zum ersten Male neben den ständigen großen Kapiteln über „Lohnbewegungen, Streiks und Aussperrungen", „Tariflöhne" einen besonderen Abschnitt über „Die tarifpolitischen Gemeinschaftsaufgaben der Verbände" sowie einen interessanten Ueberblick über „Die örtliche Gewerkschaftspresse", eine aufschlußreiche Ergänzung über die Zentralorgane der Verbände, die im Jahrbuch 1927 veröffentlicht worden ist.

In dem anschließenden dritten Teil werden in verschiedenen Kapiteln die wirtschaftlichen Unternehmungen der Gewerkschaften nach ihrer Entwicklung im Jahre 1928 kurz dargestellt.

Die Darstellung findet wie gewöhnlich ihren Abschluß in zwei Kapiteln über „Das Internationale Arbeits-Amt" und „Die Internationale Gewerkschaftsbewegung". Im letzteren werden die Richtlinien für die Wirtschaftspolitik des IGB. veröffentlicht, die dem nächstjährigen Kongreß zur Annahme vorgelegt werden sollen.

Die Jahrbücher des ADGB., der jetzt die größte Arbeitnehmerorganisation nicht nur Deutschlands, sondern der ganzen Welt ist, sind seit dem Erscheinen des ersten Jahrbuches im Jahre 1923 zu einem unentbehrlichen Rüstzeug nicht nur aller Funktionäre der Gewerkschaften geworden, die über den Rahmen ihrer eigenen Tätigkeit hinaus sich ein Bild von dem gesamten Wirkungsbereich der Gewerkschaften machen wollen, sie sind in mindestens ebensolchem Grade unentbehrlich für jeden Politiker, ob es die Fragen der Wirtschafts-, Sozial- oder Kulturpolitik sind, denen sein Interesse gilt; auch kein Gelehrter, der sich mit den Problemen des modernen wirtschaftlichen und sozialen Lebens beschäftigt, wird ohne diesen zuverlässigen Wegweiser durch die zeitgeschichtlichen Probleme auskommen können. Das neue Jahrbuch wird seiner großen publizistischen Aufgabe in gleichem Maße gerecht werden wie seine Vorgänger.

*) 323 Seiten, Berlin 1929. Verlagsgesellschaft des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes. Preis in Leinen gebunden 8,75 M., Organisationspreis 6,60 M., kartoniert 8 M., Organisationspreis 6 M.

Wirtschaft und Staat.

Anläßlich des 50jährigen Jubiläums des Vereins Berliner Kaufleute hat Preußens Ministerpräsident Dr. Braun zu obigem Thema beachtenswerte Ausführungen gemacht, die wir referierend wiedergeben: Der durch die Revolution entstandene Volksstaat habe die Aufgabe, die Gesamtinteressen des Volkes wahrzunehmen. Logisch folge daraus, daß durch das zu starke Ueberwiegen privatwirtschaftlicher Machtgruppen mit oft ungezügeltem Gewinnstreben das Gleichgewicht gestört und das Gesamtwohl beeinträchtigt werde. Geradezu verhängnisvoll für die Gesamtvolkswirtschaft sei es, wenn der Unternehmertyp des „Nur-Geldverdieners" sein Unternehmen für den Mittelpunkt alles Geschehens halte und blind übersehe, daß auch noch andere und allgemeine Interessen auf dem Spiele ständen und dem Staate das Recht zur Vertretung dieser Gesamtinteressen seiner Volksmitglieder zustehe.

Die spezielle Aufgabe des Staates aber sei die Ueberwachung der Wirtschaftspolitik auch in normalen Zeiten. Soweit schlechte Wirtschaftsperioden in Frage kämen, hätten sich weite Kreise der Landwirtschaft und auch große Teile der Industrie ja bereits daran gewöhnt, den Staat als „Mitträger ihres Risikos" heranzuziehen, aber bei normaler Wirtschaftslage oder in Zeiten der Hochkonjunktur wollen sie die „Chance der wirtschaftlichen Betätigung" ausschließlich für sich in Anspruch nehmen und den Staat nicht hineinreden lassen. Demgegenüber müsse mit allem Nachdruck betont werden, daß der Staat nicht lediglich zum Sanieren, sondern zum Regieren, Leiten, Ordnen und Führen da sei. Das Mindeste, was er von den Wirtschaftskreisen fordern könne sei daher, daß sie sich positiv zum Staate einstellten und sich ihren Pflichten gegen die Gesamtheit nicht entzögen. Auch Unternehmerkritiken und Proteste gegen die Wirtschaftspolitik des Staates seien nur berechtigt, „soweit nicht mit dem geringsten Aufwand der denkbar größte Nutzeffekt für die Gesamtheit des Volkes herausgeholt" werde.

Die deutsche Arbeiterschaft leistungsfähig zu erhalten, sei ein Gebot der Klugheit, auch im eigenen Interesse der Industrie. In keinem anderen Lande bestände ein solches großes Heer gut ausgebildeter, gelernter Facharbeiter. Daher sei es ein Gebot der elementarsten Staatsmoral, dafür einzutreten, daß diese Arbeiter durch anständige Bezahlung auch ihren Anteil an den Werten erhalten, die sie schaffen helfen.

„Die deutsche Wirtschaft soll froh darüber sein, daß sie in den Gewerkschaften einen diziplinierten und wirtschaftswissenschaftlich keineswegs ungeschulten Kontrahenten besitzt, mit dem man ernsthaft und vertrauensvoll verhandeln kann."

Es schadet sicher nichts, wenn gewissen „Herren der Wirtschaft" von „obenher" einmal gründlich die Meinung gesagt wird.

Die Kommunistische Partei

zählte nach der Zertrümmerung der USP. im Jahre

1920	. . . .	500 000 Mitglieder
1923	. . . .	218 000 „
1924	. . . .	300 000 „
1925	. . . .	150 000 „
1927	. . . .	143 172 „
1928	. . . .	105 000 „

— und davon zahlte knapp die Hälfte Mitgliedsbeiträge.

Das nötige Geld erhält die KPD. von einer ausländischen Regierung.

Aus unserem Berufe

Hafenarbeiter.

Ein kommunistischer Hafenbetrieb.

In der Hamburger Stauerei „Einheit" ist kürzlich einer Angestellten, die dort über zwei Jahre nach dem Urteil der Geschäftsleitung prompt und gewissenhaft ihre Pflicht erfüllt hat, von dem roten Direktor Dalmar (unserem verflossenen „Kollegen") die Entlassung ausgesprochen worden. Als Entlassungsgrund wurde „unschaffliches Verhalten gegenüber der Geschäftsleitung" angegeben. Gegen die Entlassung bzw. Kündigung hat sich einstimmig der „rote" Betriebsrat und der „rote" Teil der Belegschaft gewandt, der andere Teil ist nicht gefragt worden. Ja, der rote Betriebsrat und der rote Teil der Belegschaft haben nicht nur einstimmig gegen die Kündigung der selbstverständlich auch roten Angestellten protestiert, sondern darüber hinaus wiederholt verlangt, daß die Geschäftsleitung ihres Amtes enthoben werde. Das Verlangen richtete sich natürlich an die Zentralstelle der sogenannten revolutionären Vertrauensleute, an die Maddalena, Grube, Schehr und Genossen. Der Erfolg war: Die Angestellte ist bereits entlassen, der rote Direktor Dalmar schaltet nach wie vor selbstherrlich und der rote Teil der Belegschaft und der rote Betriebsrat sind seitdem mäuschenstill geworden. Aber an die Stelle der Angestellten ist die Frau des Obertevolutionärs Schehr getreten. Man sieht, die revolutionäre Bürokratie versteht ihr Geschäft.

Handelsarbeiter.

Ueber die Karstadt A.G. kursierten in der letzten Zeit allerlei Gerüchte, die ihrem Ausdruck auch im Kursrückgang fanden. Offiziell erklärt dazu die Firma: Es liege keine Verschuldung vor, die Anlaß zu den Erörterungen gegeben haben könnte. Die Gesamtverschuldung des Konzerns betrage etwas über 100 Millionen Reichsmark, die Warenverbindlichkeiten seiner kleiner als die Einnahmen der Gesellschaft von acht Tagen, da sich die täglichen Einnahmen des Unternehmens auf etwa 1,5 Millionen Reichsmark belaufen. Der hieraus zu errechnende Jahresumsatz betrage also rund 450 Millionen Reichsmark gegenüber 254 Millionen Reichsmark im Vorjahre. Es ergibt sich also eine völlig normale Geschäftsentwicklung. Im übrigen sei die Umsatzgestaltung günstig. In Neukölln habe der bisherige Absatz die Erwartungen um 50 Prozent übertroffen. Das Warenhaus am Hermannplatz in Berlin erziele nach dem gegenwärtigen Stand einen Umsatz von 60 Millionen Reichsmark. Kommerzienrat Schöndorff bezeichnete die Lage des Gesamtkonzerns als nach wie vor außerordentlich günstig und die gegenteiligen Alarmmeldungen als ihm unerklärliche Manöver.

Ueber die Frage der Zulassung der noch nicht börsenfähigen Aktien äußerte er sich dahin, daß die Einführung in Uebereinstimmung mit der Zulassungsstelle sofort nach Vorlegung der nächsten Abschlußbilanzen erfolgen werde. Die organische Eingliederung der Lindemann AG. in den Karstadt-Konzern sei nunmehr vollzogen, so daß die von der Zulassungsstelle benötigten Prospektunterlagen beschafft werden können. Man wolle jedoch entsprechend den Wünschen der Zulassungsbehörde nicht in einem Zeitpunkt mit Zwischenstatusziffern herauskommen, der dicht am Abschlußtermin (31. Januar) liege. Mit einer Dividendenkürzung für 1929 ist, wie im übrigen verlautet, nicht zu rechnen. Die Ausschüttung wird wahrscheinlich wieder 12 Prozent betragen.

Für unsere Frauen

Der Fluch der Mutterschaft.

Der Fall hat sich in Amerika zugetragen, so merkwürdig in seinen Einzelheiten, daß man sich fragt: ist dieses ein Einzelfall oder haben wir es hier mit einer Allgemeinerscheinung zu tun? Der Sachverhalt mag für sich selbst sprechen:

Eine Mutter von dreizehn Kindern sucht den Schutz des Gesetzes. Sie will nicht mehr Kinder haben, eine neue Geburt würde sie das Leben kosten, ihre Kinder würden mutterlos werden. — Ihr Mann, der Vater dieser dreizehn Kinder, ist Frachtkutscher. Ihm ist der Kindersegen nicht zu groß, er sieht nicht ein, daß seine Frau recht hat mit ihrem Verlangen, vor weiteren Geburten bewahrt zu bleiben, da ihre Gesundheit bedroht ist. Die dreizehn Kinder sind im Laufe von zehn Jahren geboren worden, nur vier davon leben, davon ist eines ein Krüppel.

Der Notschrei einer Frau, deren Wille von ihrem Manne nicht respektiert wird, hat in Amerika großes Aufsehen gemacht, und bedeutende Frauen des Landes haben sich der unglücklichen Frau angenommen. Das Ergebnis der allgemeinen Sympathie der Oeffentlichkeit mit der leidenden Frau ist, daß der unmenschliche Mann, der keine Rücksichtnahme auf seine Frau kennt, in Haft genommen wurde, weil er auf die Einmischung der Gerichte hin erklärte: „Ich bin mit ihr verheiratet, nicht ihr, und ich tue, was mir paßt." Angesichts dieses Verhaltens soll festgestellt werden, ob dieser verantwortungslose Mann als voll zurechnungsfähig angesehen werden kann.

Der Staatsanwalt James C. Shannon hat sich wie folgt geäußert: „Der Fall liegt vollkommen klar. Diese Frau hat das Recht, ihren Mann zu verlassen und Unterhaltsbeitrag zu verlangen. Ich gehe noch weiter: wenn ein intelligenter Mann denselben Standpunkt einnähme wie der Frachtkutscher, nachdem er vorher von einem Arzt auf den Gesundheitszustand seiner Frau aufmerksam gemacht worden wäre, so würde er bestraft werden. Aber das ist nicht die Hauptsache. Die Hauptsache ist die Frage: was sollen wir bei der Sache im allgemeinen tun? Sie fällt im Grunde in das Bereich des Arztes und nicht des Gesetzes. Die ärztliche Wissenschaft müßte in solchen Fällen die nötige Hilfe leisten."

Die bekannte Vorkämpferin für Frauenrecht, Frau Thit Jensen-Fenger, griff den Fall auf und führte aus: „Es gibt eine Frage, die vom Gesetz noch nicht beantwortet wurde: Ist eine Frau gezwungen, sich zu Tode zu gebären, nur weil sie mit einem Frachtkutscher verheiratet ist, der an den Segen großer Familien glaubt? Ist eine Frau gezwungen, ihren Kindern die Mutter zu nehmen, wenn der Mann sich nicht darum kümmern will, daß der Arzt sagt, sie könne keine weiteren Geburten ertragen?" Eine amerikanische Journalistin hat die arme Frau, auf die sich das Interesse der Oeffentlichkeit konzentriert, in ihrem mehr als armseligen Heim besucht. Die Frau ließ die Heimarbeit, durch die sie ihre Familie versorgt, nicht einen Augenblick aus der Hand, und die Kinder halfen ihr. Seit sie geheiratet, ist die Wiege nie außer Gebrauch gewesen, erzählt sie. Jetzt findet sie es in ihrem armseligen Heim ganz gemütlich, da der Mann, den sie fürchtet, weg ist; sie verlangt nichts weiter vom Dasein als diese Stube, ihre Kinder und Frieden. Sie kann sich selbst versorgen, sagt sie, wenn sie nur nicht noch mehr Kinder bekommt. Die Kinder erzählen, daß sie einmal in ihrem Leben einen Weihnachtsbaum gehabt haben; die Erinnerung dann ist ihr ganzer Stolz. — Die Frau macht den abwesenden Mann nicht schlecht. Sie sagt von ihm, daß er nicht trunksüchtig ist, nur wenn die Kameraden ihm spendieren, tut er des Guten zuviel und zerschlägt, wenn er nach Hause kommt, das ganze Mobiliar.

Zur Unterhaltung und Belehrung

Verändert sich die Lichtgeschwindigkeit?

Der Wandel des physikalischen Weltbildes in den letzten 25 Jahren.

Unter allen Experimenten der letzten 50 Jahre ist wohl keines so berühmt geworden, als die von dem Amerikaner Michelson 1881 begonnenen Messungen über die Lichtgeschwindigkeit. Keines ist so heftig umstritten, keines so sehr zum Ausgangspunkt einer Theorie der Einsteinschen Relativitätstheorie und 48 Jahre lang immer wiederholt, verbessert und kontrolliert worden. Viele tausend Messungen an verschiedensten Apparaten begründen die einzige Vermutung: die Lichtgeschwindigkeit ist unveränderlich. Was bedeutet das? Was ist daran so erstaunlich? Warum ist das so wichtig?

Ueberlegen wir uns kurz, wie die Frage nach der Veränderung der Lichtgeschwindigkeit entstand. Wenn wir in einem fahrenden Zuge in der Fahrtrichtung gehen, so ist, vom Bahnsteig aus gesehen, unsere Geschwindigkeit beim Gehen vermehrt um die des Zuges. Gehen wir gegen die Fahrtrichtung, so wird unsere Geschwindigkeit kleiner. Oder: Werfen wir z. B. einen Stein vom fahrenden Zuge in Fahrtrichtung, so fliegt er weiter, als vom stehenden Zug aus geworfen; gegen die Fahrtrichtung geworfen, fliegt er weniger weit. Warum? Der Stein erhält außer unserem Stoß noch die Bewegung des Zuges mit, in dem wir uns befinden. Wir können also sagen, daß das einfache Gesetz gilt: die Endgeschwindigkeit ist die Summe der einzelnen Geschwindigkeiten. Wie verhält sich nun dies Gesetz, wenn wir es auf das Licht anwenden?

Um dies beobachten zu können, geht man so vor: wir betrachten irgendein Licht auf der Erde. Die Erde bewegt sich in einer Ellipsenbahn um die Sonne mit der Geschwindigkeit von 33 Kilometer in der Sekunde. Also bewegt sich auch die Lichtquelle mit der Erde fort, somit mußte die Lichtgeschwindigkeit — genau so wie bei dem aus dem Zuge geworfenen Stein — größer werden. Und zwar um 33 Kilometer in der Sekunde, wenn das Licht in der Richtung der Erdbewegung strahlt; sie mußte um 33 Kilometer in der Sekunde abnehmen im entgegengesetzten Fall, und schließlich mußte sie gleichbleiben, wenn das Licht senkrecht zur Erdbewegung strahlt. Das Experiment ergab nun, daß dies nicht der Fall ist; d. h. also, daß das Zusammenzählen der Geschwindigkeiten, dieses einfache mechanische Gesetz, für das Licht nicht anwendbar ist. In diesem Widerspruch zu unseren bisherigen anschaulichen Gesetzen liegt die Bedeutung des Michelson-Versuches. Sein Ergebnis war unerklärlich. Um es verstehen zu können, mußten unsere ganzen gewöhnlichen physikalischen Anschauungen gestürzt und neu aufgebaut werden. Dies war das Werk Einsteins in der sogenannten „speziellen Relativitätstheorie". —

Man wird jetzt fragen: Wie kann so etwas gemessen werden? Die Lichtgeschwindigkeit beträgt 300 000 Kilometer in der Sekunde, und da will man noch feststellen, ob sie um 33 Kilometer größer oder kleiner ist? Man hat jetzt Apparate, die etwa 0,5 Prozent der Veränderung angeben würden! Dies gelingt mit Hilfe einer merkwürdigen Tatsache: Wenn man zwei Lichtstrahlen zusammenfallen läßt, so tritt im allgemeinen eine Verstärkung ein, es wird heller. Dies muß aber nicht immer der Fall sein: Man kann die Strahlen so anordnen, daß sie sich gegenseitig zerstören und Verdunklung eintritt. Man kann dies leicht an einer dünnen Oelschicht auf dem Wasser mit einfarbigen, nicht weißem Licht beobachten: es entstehen helle und dunkle Streifen. Verändert man die Dicke der Oelschicht um einige tausendstel Millimeter, so verschieben sich die Streifen. Auf diesem Prinzip beruhen die Apparate. Die kleinsten Veränderungen der Geschwindigkeit eines Lichtstrahles mußten, wenn dieser mit einem unveränderten Strahl zusammenfällt, eine Veränderung des Helligkeitsgrades bewirken. Die Veränderung der Dicke der Oelschicht wird hier ersetzt durch die der Lichtgeschwindigkeit und so ergibt sich, daß eine Verschiebung der hellen und dunklen Streifen eine Veränderung der Geschwindigkeit des einen Lichtstrahles angibt. Eine Verschiebung von Streifen kann aber mit dem Auge und Fernrohr beobachtet werden.

Wie sieht nun so ein Apparat aus? Der erste, 1881, war noch so empfindlich, daß Temperaturschwankungen der Luft um ein hundertstel Grad den erwarteten und berechneten Effekt, um ein Dreifaches übertroffen hätte. Der zweite Apparat, 1887, bestand aus einer Steinplatte, die — um jede Erschütterung von außen zu vermeiden — in einem Quecksilberbecken schwamm. Ein gelber Lichtstrahl wurde so geteilt, daß ein Teil sich in der Richtung der Erdbewegung, der andere senkrecht dazu fortpflanzte. Durch Spiegelung wurden die beiden wieder vereint und in einem Fernrohr aufgefangen. Veränderte sich nun die Geschwindigkeit eines Strahles, so mußte man im Fernrohre sehen, daß sich dunkle Streifen verschoben. Drehte man nun die ganze Steinplatte, so hätten sich die Streifen regelmäßig verschieben müssen, um nach einer ganzen Umdrehung an ihrer alten Stelle wieder zu sein. Man beobachtete aber nur kleine und vor allem unregelmäßige Verschiebungen.

Im Jahre 1905 wurden mit einem ähnlichen Apparat viele Hunderte von Messungen vorgenommen, die etwa ein Jahr lang dauerten. Man erhielt aber nur 0,5 Prozent der berechneten Verschiebungen.

Von technischem Interesse sind die Versuche zweier Belgier, Picard und Stahel, 1927. Der Apparat wurde fest in einem Ballon eingebaut. Die Drehung des Apparates wurde durch Drehung des ganzen Ballons durch zwei Motoren erreicht. In diesem rotierenden, 2—4000 Meter hohen Ballon wurden ebenfalls viele Messungen vorgenommen, die aber nicht mit dem Auge, sondern durch Filmaufnahmen festgestellt wurden. Dadurch lassen sich vor allem psychologische Fehler bei der Messung der Verschiebungen vermeiden.

Diese vielen, mühsamen Versuche sicherten uns eine Größe, die wir als unveränderlich zu betrachten haben: die Ausbreitungsgeschwindigkeit des Lichtes. Sie zerstörten uns das Gesetz, daß sich alle Geschwindigkeiten einfach zusammenzählen lassen. Sie führten zu neuen physikalischen Anschauungen von Raum und Zeit, Maßen und Materie. C. B.

New York.

Von Louise Diel.

Die Weltstadt am Hudson! Wie mag es vor 300 Jahren Henrich Hudson zumute gewesen sein? Er glaubte schon, den Weg nach Indien gefunden zu haben — und dann die Ueberraschung, daß es bloß ein Fluß war, dessen Quelle in unbekannter Wildnis verborgen liegt. Welche Entwicklung bis heute! Hier liegen kleine Ortschaften mit freundlichen Kirchen, dort verebben die Palisaden, die Eisenbahn schlängelt sich hart am Ufer entlang zwischen Tunnel und Buchten — und hier, was ist das? Eine Zeltkolonie neben der anderen! Millionen Menschen finden am Wochenende hier ihr Ruheplätzchen, und die matten Lungen der Großstadt werden neu und frisch aufgepumpt. Während noch 1913 insgesamt kaum 1200 Personen die Ufer des Hudsons besuchten, drängt jetzt halb New York hinaus. Die Parks reichen ja nicht trotz aller Bemühungen von Stadt und Behörden, um 8 Millionen Menschen die notwendige Luft und Sonne zuzuführen. So bildeten sich die „Camps", die „Zeltstädte", die amtlichen Kommissionen unterstehen und keinerlei private Sonderbeteiligung noch private Unternehmungen zulassen. Sie arbeiten ohne Gewinn, sind nur dem Allgemeinwohl gewidmet. Spielplätze wie Badeanstalten vervollkommnen das Idyll. Wer nicht zu den Glücklichen gehört, hier unterschlüpfen zu können, sucht am Strande von Coney Island Erholung. In einstündiger Fahrt bringen Untergrund und Vorortzüge an schönen Tagen bis zu 80 000 Menschen heraus. Die Strandpromenade ist breit und kilometerlang. Das Städtchen selbst besteht zu 90 Prozent aus Holzhäusern und Bretterbaracken — ein Streichholz kann alles über Nacht fortnehmen. Eigenartig: Lichtmeer und Wolkenkratzer auf der einen Seite und hart daneben Verfall, Billigkeit in erschreckender Gestalt.

Jeder, der das erste Mal New York besucht, wird von diesem zwiespältigen Eindruck überwältigt. Die Stadt, wie sie sich heute präsentiert, ist ein Produkt der letzten 30, höchstens 50 Jahre. Einzelne Stadtteile wuchsen unorganisch ins Riesenhafte, andere blieben ohne Beachtung und fristen ein kümmerliches Dasein. Da fehlen Uebergänge, und zwar sowohl zeitliche, architektonische wie kulturgeschichtliche. Nur Kapitalmarkt und Nachfrage geben den Ausschlag. Man reißt ganze Häuserblocks, die noch in bestem Zustand und kaum 30 Jahre alt sind, ab, einfach, weil sie sich nicht mehr rentieren, ersetzt sie durch Hochhäuser von 20 bis 80 Stockwerken. Die erforderlichen Millionen fließen ohne Schwierigkeiten zusammen. Man vermietet oder verkauft die einzelnen Etagen oder Räume, bevor das Haus vollendet ist. So mußte 1925 der architektonisch selten schöne Madison-Square-Garden daran glauben, der 36 Jahre lang das größte Versammlungs- und Vergnügungslokal der Stadt darstellte. In ihm hielten alle Präsidentschaftskandidaten ihre großen Volksreden. Die Tatsache, daß das Gartenrestaurant ehemals allein bei den Sportunterhaltungen rund an die 250 000 Paar „Frankfurter" verkaufte, erläutert die Beliebtheit dieses Platzes. Nun holte man die berühmte Diana von der Turmspitze und versandte sie in eine benachbarte Stadt, wo das ganze Gebäude, genau in seiner bisherigen Gestalt, wieder errichtet werden soll.

Ohne Zweifel, die Zeit überstürzt sich selber: Wer einige Monate von New York abwesend, kennt viele Stadtteile kaum wieder. Hier das Haus der Millionen Stimmen, das 30stöckige Gebäude der Telefunkengesellschaft. Um sich einen Begriff von den Dimensionen zu machen, müssen einige Zahlen genannt werden. Das im Gebäude unterzubringende Drahtnetz ist (in einen Strang gelegt) 168 000 Meilen lang, genügend, um die Erdkugel fast achtmal zu umspannen. Mehr als 120 000 Telephonapparate finden Verwendung; unter dem Straßenniveau liegen noch 5 Stockwerke.

Oder betrachten wir einen der Mietpaläste der Park-Avenue mit 20 Zimmern und 5 Bädern bei Jahresmieten bis 20 000 Dollar. In der 10 Schritt entfernten Seitenstraße bekommt man aber schon wieder sein Zimmer für 20 Dollar monatlich, wie überhaupt die teuersten und gesuchtesten Gegenden immer noch viele kleine Ein- und Zweifamilienhäuser zeigen. Holzhäuser sind allerdings in der Stadt selbst, also auf der Insel Manhattan, kaum noch vorhanden, die Vororte bestehen jedoch zu 90 Prozent aus diesen beliebten, keineswegs billigen Wohnhäusern.

Es wohnt sich weit angenehmer draußen. Da täglich neue Verkehrslinien der stattlichen Anzahl vorhandener angegliedert werden, ist das unbewohnteste Gebiet schnell erschlossen. Die Untergrundbahn ist das beliebteste, die Straßenbahn das unbeliebteste Verkehrsmittel, letztere schneidet auch dauernd mit einem Defizit ab. Man hat aber das Prinzip, erst Straßen, Beleuchtung und Verkehr zu regeln und dann mit den Bauten im großen zu beginnen. Weite Straßen entlang sehen sich dann alle Häuserblocks zum Verwechseln ähnlich. Ob da die internationale Architekturausstellung, die vor wenigen Jahren in New York tagte und mit internationalem Programm für planmäßigen (aber nicht schablonenhaften) Städtebau und Ausbau wirkte, Besserung bringen mag?

Nirgends ist man fleißiger am Werk, vorhandenen Uebelständen abzuhelfen, als drüben! Nur glaubt man dies mit anderen Mitteln erreichen zu können, als Europa bisher anwandte: Eines der vielen von demokratischem, die Masse erfassendem Charakter ist das Ansetzen von besonderen Tagen mit Umzügen und Paraden. Anschauungsunterricht großen Stils für Kinder und Erwachsene. Vieles ist vorzüglich und nachahmenswert, da aus dem Tempo der Zeit hervorgegangen. So ist z. B. der „Sicherheitstag", der zur Verhütung vermeidbarer Unfälle Fußgänger wie Autofahrer erziehen soll. Die Schulen schließen um 12 Uhr, damit alle Kinder der großen Sicherheitsparade der Zehntausend beiwohnen können. Bei dieser Gelegenheit wird die Entwicklung aller Fahrzeuge vom Ponygespann des Indianers über die plumpen Doktorwagen der Kolonialzeit und Originalvehikel hinweg am greifbaren Objekt demonstriert. Es will einem nicht in den Kopf hinein, daß noch vor etwa 40 Jahren alles lachte, als ein deutscher Architekt unter dem Protektorat des alten Steinway eine Garage für ein Wägelchen mit Daimler-Motor errichten wollte und dem Ding keine Chance gab!

Besondere Bedeutung wird auch stets der „Polizeiparade" beigemessen, die häufig internationale Gäste aus allen Ländern als Teilnehmer aufnimmt. Ein Ehrenbataillon zieht voran, 6000 Mann zu Fuß und zu Pferde folgen, und alle Fahnen grüßen das Sternenbanner.

In unumschränkter Achtung vor der Fahne wird die Jugend erzogen. Gute Bürger aus ihr zu machen, ist das Hauptbemühen der Schule. Die jede Woche stattfindende „Knabenwoche" dient dieser Aufgabe. Man gibt den Jungens von 13 bis 16 Jahren freie Tätigkeit der Verwaltung, der Aemter, läßt sie auch als Ordnungspolizei in den Straßen, als Chef in Büro, Industrie und Schule schalten und walten. Der großen Parade schreitet dann der Gouverneur vom Staate New York mit dem „Knabengouverneur" voran, die Hauptstraße entlang, die wieder einmal für lange Stunden dem Verkehr entzogen wird. Der Knabenbläserchor spielt, Reden werden gehalten — die Kommandos werden durch Lichtsignale erteilt.

Seit vielen Jahren verfügt New York über Verkehrstürme verschiedenster Art — von den kleinsten Klappvorrichtungen mit Handbetrieb bis zu den kostbaren, bronzebeschlagenen Kolossen der 5. Avenue. Seit Sommer 1925 fällt das gelbe Licht bei den Signaltürmen fort, nur Grün und Rot blitzen auf. Da der Fremdenverkehr täglich Hunderttausende nach New York bringt (die in rund 25 000 Restaurants Unterkommen finden) und der Autoverkehr sich jährlich um weitere 20 Prozent vergrößert, können die Bestimmungen nicht scharf und ihre Uebertretung nicht streng genug geahndet werden. Jährlich werden viele Tausende zu Krüppeln, von den Todesfällen ganz zu schweigen.

Sehr befremdlich, daß man der Verkehrsnot nicht durch rascheres und weitfassenderes Flugwesen zu begegnen versucht. Wie über Deutschland längst ein enges Verkehrsnetz ausgebreitet, fing man drüben erst mit schüchternen Versuchen an. Im Sommer ist tägliche Flugverbindung mit Atlantic City eingerichtet, in einer halben Stunde ist man dort — aber weder Chicago noch anderen Riesenstädten, geschweige dem Reisepublikum, ist Flugzeugbenutzung etwas Gewohntes — und bei amerikanischen Entfernungen wäre solch abkürzende Methode doch weit notwendiger als bei uns. Wie bestaunte man vor 3 Jahren den ersten Metallvogel von Henry Ford, der in einem großen Warenhaus zur Ausstellung gelangte, genau an dem Platz, wo 20 Jahre früher das erste Ford-Auto und gegenwärtig, 1929, der Maybach-Motor des Luftschiffes „Graf Zeppelin" gezeigt wird. Technik, Handel, Geschichtsereignisse, eines greift ins andere über, eines läßt man am anderen teilnehmen. Das Kaufhaus selbst war ja vor 30 Jahren noch ein kleines Lädelchen, es wuchs mit New York mit Autoindustrie und Weltverbindung. Wenn der Seniorchef sich heute in abendlichem Lichtgeflimmer von 25 Millionen Kerzen ergeht, wird ihm oft die Erinnerung an die „alte Zeit" aufsteigen, die noch so jung hinter ihm und seinem Volke steht. Kein Lautsprecher, der bis auf die Straße herausschreit, kein Autohupen, Klingeln und geräuschvolles Jagen der Wagen kann ihm dieses Bild zerstören . . . New York, Schmelztiegel der Nationen, Wallstreet, Zentrale Dollarias, Hafen der Freiheit, Land aller Möglichkeiten, wohin streben deine Pfeilhäuser, Wünsche und Hände? Ein deutsches Sprichwort mahnt, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen.

Der Bundesbeitrag für die

45. Woche

(3. bis 9. Nov. 1929)

ist fällig.

Verantwortlicher Redakteur: Carl Lindow, Berlin SO 16.
Verlagsanstalt „Courier", G. m. b. H., Berlin SO.
Druck: Maurer & Dimmick, Berlin SO 16, Köpenicker Str. 35-38.