

Das Werk

Monatsschrift der „Vereinigten Stahlwerke Aktiengesellschaft“

XI. Jahrg.

Düsseldorf, Juni 1931

Heft 6

In letzter Stunde!

Es liegt im Wesen der Tageszeitung begründet, daß sie für den Tag bestimmt und geschrieben ist. Aufgabe einer Zeitschrift dagegen ist es, das Antlitz der Zeit widerzuspiegeln und für die Zukunft festzuhalten. Wenn daher auch die eindrucksvolle Junitagung der westdeutschen Wirtschaft ein starkes Echo in der Tagespresse gefunden hat, so scheint uns eine auszugsweise Veröffentlichung der dort gehaltenen Rede von Dr.-Ing. Fritz Springorum und die ungekürzte Wiedergabe des Schlußwortes von Dr. Albert Wegler nicht abwegig. Bedeuten sie doch Warnrufe, die nicht im Tageslärm verhallen dürfen, denn: „Die Uhr zeigt fünf Minuten vor Zwölf. Und Sein oder Nichtsein der Nation steht auf dem Spiel!“

Der Lebenskampf des deutschen Volkes ist in seine letzte Phase getreten. Das Bild, das der drohende Zusammenbruch aller Wirtschaftszweige bietet, erweist auf neue die schicksalhafte Verbundenheit aller Stände und Schichten.

Daß das trostlose Bild unserer Wirtschaftslage noch nicht in alle Schichten des deutschen Volkes eingedrungen ist, ist die Folge der jahrelangen, ungehemmten Tätigkeit einer zerfetzenden Presse und einer geistigen Einstellung vieler Persönlichkeiten, deren vornehmstes Ziel darin zu bestehen scheint, das deutsche Volk über seine eigene Not hinwegzutäuschen.

Es kann den verantwortlichen Leitern der deutschen Geschichte, gleichviel, ob sie an der Regierung beteiligt sind oder im Parteileben stehen, nicht der Vorwurf erspart bleiben, daß sie in der Behandlung der öffentlichen Meinung und Führung weitgehend versagt haben. Es hätte schon längst viel schärferer Maßnahmen gegen die geistige Vergiftung bedurft.

Wie oft haben wir in den letzten Jahren gewarnt, den bisherigen Kurs fortzusetzen, wie oft ist eine entschlossene Umkehr der amtlichen Wirtschaftspolitik einmütig gefordert worden! Schon im Jahre 1925 haben wir mit Nachdruck eine Rationalisierung der öffentlichen Verwaltung, eine Verwaltungs- und Verfassungsreform verlangt, die den durch Krieg und Nachkriegszeit aufgeblähten Staats- und Kommunalapparat auf ein gesundes Maß zurückführen, die öffentlichen Ausgaben beschränken, die Behörden vereinfachen und damit die Voraussetzungen für einen wirksamen Abbau der öffentlichen Lasten schaffen sollte.

Derjenige erweist heute dem Volke den besten Dienst, der offen und freimütig die Dinge beim richtigen Namen nennt. Wir alle sind zu größten Opfern bereit, es muß aber die Überzeugung geweckt werden, daß eine entschlossene Führung besteht und nicht alle Opfer in ein Faß ohne Boden fließen. Nur dann können wir hoffen, nach Jahren

Tausendjährige Weisheit des Ostens.

Aus den Gesprächen des Khung-fu-tze (551—478 v. Chr.)

Volkswohlstand und Staatswohlstand.

Der Fürst Ai von Lu fragte den Jünger Yu Jo, was sich tun lasse, um die Staatseinkünfte, die infolge einer Teuerung hinter dem erforderlichen Mindestmaß zurückgeblieben seien, zu erhöhen. Yu Jo schlug vor, einfach zu dem seit Aufrichtung der Dschouddynastie üblichen Steuersatz von einem Zehntel des landwirtschaftlichen Ertrages zurückzukehren. Der Fürst hielt das zunächst für ein Mißverständnis und machte darauf aufmerksam, daß im Staate Lu schon (seit Fürst Suan, 609 bis 591) zwei Zehnten erhoben würden, die immer noch nicht ausreichten. Yu Jo vertrat darauf das Prinzip, daß die einzige Quelle für ausreichende Staatseinkünfte der allgemeine Volkswohlstand sei. Daher sei es Pflicht einer weitsichtigen Regierung, unter allen Umständen, selbst unter zeitweiligem Verzicht auf erhöhte Abgaben den Volkswohlstand so zu fördern, daß im Volk Wohlhabenheit herrsche. Wenn das der Fall sei, würden sich ganz von selbst auch immer die nötigen Mittel für öffentliche Zwecke finden, so daß sich dieses System der Mäßigkeit auf die Dauer bezahlt mache, während rigorose Überbelastung des Volkes wohl für den Augenblick Mehreinnahmen schaffe, sich aber auf die Dauer notwendig rächen müsse.

der Entbehrung durch eine zielklare, harte und entschlossene Regierung nach oben geführt zu werden.

Immer wieder ist festzustellen, daß politische Rücksichtnahmen und parteipolitische Erwägungen wirtschaftliche Erkenntnisse nicht zum Durchbruch kommen lassen. Diese Fragen werden dann meist auf Kosten des Unternehmertums und seines Verhältnisses zur Arbeiterschaft ausgetragen. Wir müssen es ablehnen, uns durch die politisch-parlamentarischen Methoden in einen Gegensatz zu unserer Arbeiterschaft hineinspielen zu lassen. Gerade weil wir die Verantwortung für die Geschicke unserer Hunderttausende von Arbeitern fühlen und es als unsere vornehmste Aufgabe ansehen, Arbeits- und Lebensmöglichkeiten zu schaffen, müssen wir allen denen Kampf ansagen, die der notwendigen freien Wirtschaftsbetätigung noch weitere Fesseln anlegen wollen.

Weiteste Volkskreise, die heute der Verzweiflung nahe sind, haben Anspruch darauf, in der Wirtschaft Unterstützung für ihren Kampf um Selbsterhaltung und gegen physischen und moralischen Untergang zu finden. Wenn deshalb die Wirtschaft heute erneut die Revision unserer Tributverpflichtungen fordert, dann darf sie der Zustimmung des größten Teiles des deutschen Volkes gewiß sein. Ein einziges

Jahr der Durchführung des Youngplanes ohne die bisher üblichen Verschleiervorgänge durch ausländische Anleihen

hat die Bedeutung der Tributlasten in sämtlichen Schichten des deutschen Volkes spürbar werden lassen. Hängen doch die großen Einschränkungen und Entbehrungen mit dem Alderlaß der Reparationen aufs engste zusammen. Wer täglich — wie wir — unverbrämt und fraß diese Dinge sieht, wird von allerschwerster Sorge auch für den Bestand von Staat, Kultur und Volk erfüllt. Unser Kampf um den Bestand der deutschen Wirtschaft ist zugleich ein Kampf um die Entwicklungsfähigkeit des Volkes und des einzelnen Menschen. Unsere Einsicht in die wirtschaftlichen Zusammenhänge gibt uns das Recht und die Pflicht, unsere Stimme auch in der Politik zu erheben.

Mit begeisterter Zustimmung rechnen wir nicht, wenn wir im Bewußtsein unserer Verantwortung rücksichtslos die Lage offenlegen und Folgerungen daraus ableiten, die hart

und unbequem sind. Wir können auch nicht sagen, wie lange diese harte Zeit dauern wird und wann nach diesem äußersten Kampf um die nackte Existenz der Wiederaufstieg beginnt. Das aber wissen wir: Die Uhr zeigt fünf Minuten vor zwölf. Sein oder Nichtsein der Nation stehen auf dem Spiel!

Von der Führung des Staates.

Dsi Lu machte dem Meister Mitteilung, daß der Fürst des Staates We sich mit dem Gedanken trage, ihn mit der Leitung des Staates zu betrauen, und fragte, wo er in diesem Falle mit etwaigen Reformen einsetzen würde. Der Meister sprach: „Was vor allem nötig ist, ist, daß man alle Dinge beim rechten Namen nennen kann.“ Dsi Lu äußerte sich ziemlich absprechend über diese Äußerung des Meisters. Dieser verwies ihm zunächst seinen Mangel an bescheidener Zurückhaltung, dann fuhr er fort: „Wenn in einem Staate faule Stellen sind, die eine Verwirrung der Begriffe verursachen, so ist ein energisches klares Wort eine Unmöglichkeit. Dadurch wird aber eine durchgreifende Regierungstätigkeit verhindert. Und die daraus entspringende öffentliche Unordnung läßt keine Äußerung der wahrhaften geistigen Kultur aufkommen, denn die Verlogenheit dringt ein auch in Religion und Kunst. Ohne diese Geisteskultur ist aber auf der andern Seite eine gerechte Justizverwaltung unmöglich, und dadurch entsteht eine allgemeine Unsicherheit und Beunruhigung des öffentlichen Lebens. Darum ist für einen charaktvollen Mann eine unerläßliche Vorbedingung allen Wirkens, daß seine Begriffe alle so beschaffen sind, daß er sie aussprechen kann, und daß seine Worte so sind, daß er sie in Taten umsetzen kann. Das ist nur möglich bei unbedingter Genauigkeit und Wahrheit.“

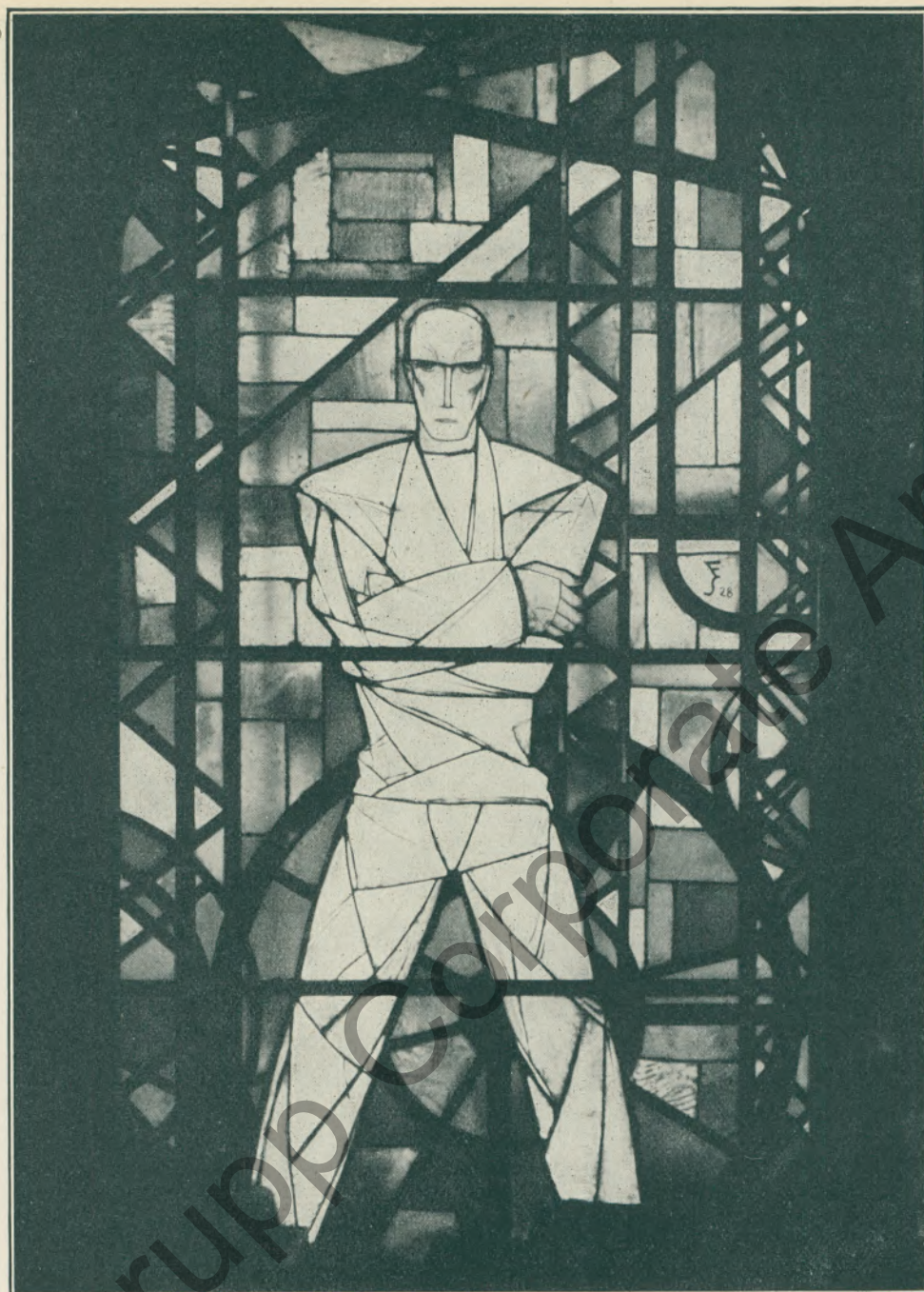
Aus den Gesprächen des Khung-fu-tze (551—478 v. Chr.).

Das Vorbild.

Dsi Gung fragte, welche Eigenschaften erforderlich seien, um zur geistigen Aristokratie gezählt werden zu können. Der Meister antwortete: „Wer zu den leitenden Kreisen gehören will, der muß in seinem persönlichen Auftreten auf Ehre halten, bei diplomatischen Missionen irgendwelcher Art muß er seiner Aufgabe gewachsen sein, so daß er seine Regierung zu vertreten vermag, ohne einen Makel auf sie kommen zu lassen.“ Dsi Gung fragte nach der nächstfolgenden Stufe und bekam zur Antwort, daß hier diejenigen Männer in Betracht kommen, die, obwohl nicht hervorragend begabt, doch wenigstens sich eines tadellosen moralischen Rufs erfreuen, wie er gewissenhafter Befolgung der Pflichten eines guten Sohnes und ruhigen Bürgers entspringt. Dsi Gung fragte darauf noch weiter. Der Meister antwortete, daß die Klasse der querköpfigen Pedanten, sofern sie wenigstens zuverlässig seien und konsequente Arbeiter, immerhin noch in Betracht käme. Als Dsi Gung noch immer keine Antwort bekam, in die er die Staatsdiener der damaligen Zeit unterzubringen vermochte, fragte er geradeheraus, was von diesen zu halten sei. Der Meister seufzte und gab zur Antwort, daß diese Leute gar nicht in Betracht kämen als Staatsmänner, weil sie eben nur routinierte Geldmacher seien.

Aus den Gesprächen des Khung-fu-tze (551—478 v. Chr.).

„... Allen
Gewalt zum
Trotz sich er-
halten,
Rufet
die Arme der
Götter her-
bei!“



Glasgemälde
von
Sepp Frank.

Der Weg aus dem Chaos.

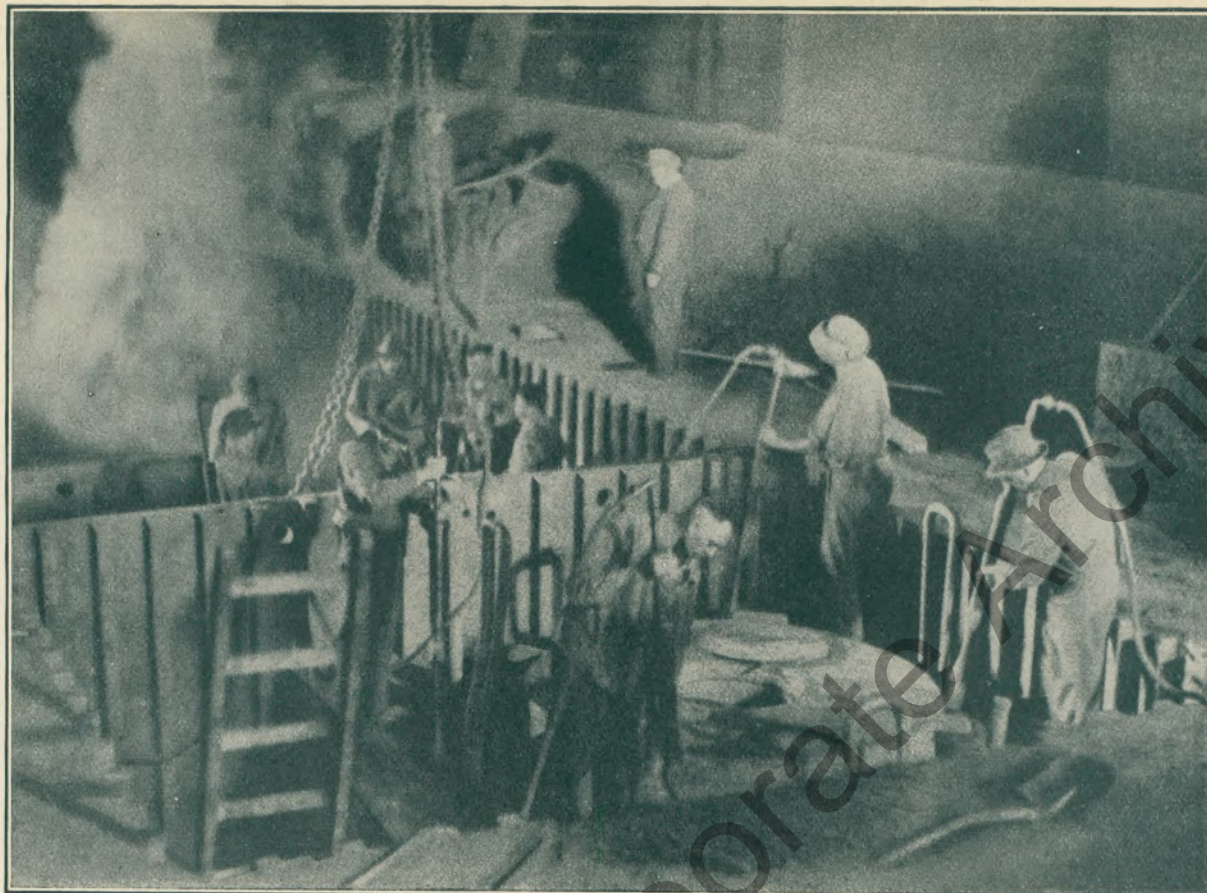
Von Dr.-Ing. e. h. Albert Böglcr.

Schlußrede auf der Junitagung des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen und des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller am 3. Juni 1931 in Düsseldorf.

Was haben wir heute hier gehört? Einen einzigen Aufschrei aus tiefer seelischer und wirtschaftlicher Not eines großen Reviers! Die Männer, die heute zu Ihnen gesprochen haben*, gehören nicht zu der Kategorie der ge-

borenen Pessimisten. Es sind Menschen, die gewohnt sind, für das einzustehen, was sie sagen. Um so schwerer aber wiegt ihr Wort als das Sprachrohr des wichtigsten Industriegebietes Deutschlands, in dem 80 Prozent der Kohle, 80 Prozent des Eisens und Stahls erzeugt werden, in dem eine Verfeinerung so vielseitig und so bedeutend liegt, und das der Landwirtschaft so nahe ist, daß es auch ihre Nöte kennt. Ein Gebiet, 120 in dem kleinen Raume zwischen Düsseldorf und Hamm 40 Prozent aller Gütersendungen des Reiches ihren Ursprung haben.

* Anmerkung der Schriftleitung: Die ungekürzte Wiedergabe sämtlicher anlässlich der Tagung gehaltenen Reden erscheint in den nächsten Tagen als Heft 1/1931 der „Mitteilungen“ des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen. Die „Mitteilungen“ werden in beschränkter Zahl auch an Nichtmitglieder abgegeben.



Lichtbild: E. Ludwig.

In der Eisengießerei

der Friedrich Wilhelms-Hütte in Mülheim (Vereinigte Stahlwerke Aktiengesellschaft).

Warum sage ich Ihnen bekannte Tatsachen? Um noch einmal vor Augen zu führen, daß hier der Pulsschlag des ganzen deutschen Wirtschaftslebens fühlbar ist. Die Not ist sicherlich hier am größten, weil die Wirtschaft am engsten zusammenliegt. Aber ähnlich sieht es im ganzen Reich aus. Es ist so: Der Pulsschlag der deutschen Wirtschaft wird schwach und schwächer. Zu groß war die Blutentziehung der letzten Jahre. Und anstatt dem geschwächten Körper Zeit zu lassen, sich zu erholen, um zu neuer Arbeit stark und gesund zu werden, bürdet man ihm von innen und von außen neue Lasten auf.

Ich bin Techniker. Ich habe mir schon so oft gedacht, wie es doch schade ist, daß man nicht die Belastungskurve der Wirtschaft in eine Festigkeitsmaschine einspannen kann. Dann würden bald die Gegner innen und außen sehen, daß die Fließgrenze erreicht, und daß wir kurz vor dem Bruch stehen. Wir sind leider noch nicht so weit, daß wir wirtschaftliche Möglichkeiten und Unmöglichkeiten technisch darstellen können. Und so bleibt uns nichts anderes übrig, als mit anderen Mitteln für eine Verminderung des Drucks von innen und für eine Befreiung der Lasten von außen zu kämpfen.

Befreiung des Druckes von außen: Youngplan, Tributverpflichtungen. Herr Rind* hat vorhin auf Ausführungen von mir hingewiesen, die ich vor zwei Jahren an dieser Stelle auf Wunsch von Paul Reusch gemacht habe. Es war das erste und einzige Mal, daß ich meine Stellungnahme in Paris und damit zum Youngplan dargelegt habe. Ich habe damals darauf hingewiesen, daß die Erfüllung des Youngplans für Deutschland Hungerausfuhr oder weitere Verschuldung bedeuten würde, und habe hinzugefügt, ich

fürchtete, daß die Zahl derjenigen, die bereit sind, Deutschland Geld zu geben, abnehmen werde. Ein Deutschland, das sich immer mehr nach außen verschuldet, hört auf, zu den sicheren Rückzahlern zu gehören. Dann kommt der Ausverkauf der Substanz — und der hat begonnen! Schließlich kommt die Revision des Youngplanes, aber nicht, weil sie in den Paragraphen verankert ist, sondern weil Deutschland zu einem Krisenherd geworden, der auch dem brutalsten Erpresser Einhalt gebieten wird. Ich darf mir gestatten, den von mir damals gesprochenen Satz zu wiederholen:

„Ich hoffe, daß die Befürworter der Annahme des Youngplanes nicht in den Fehler verfallen, einen neuen Schleier vor der Wirklichkeit aufzuziehen. Ich würde es für das größte Unglück halten, wenn jetzt unserem Volke wieder fade Hoffnungen auf kommende Erleichterungen vorgehalten würden. Die außerordentlichen schweren Opfer, die der Youngplan uns auferlegt, müssen mit aller Klarheit erkannt und in die breitesten Massen getragen werden, damit das Volk weiß, warum es arbeitet und nicht unter dem ungeheuren Druck seine volkswirtschaftliche Kraft vielleicht für immer verliert.“

Und was ist geschehen? Versprochen wurden Erleichterungen von hunderten Millionen. Geworden sind daraus schon heute neue ungeheure Belastungen. Es wurde als der größte Vorteil des neuen Planes hingestellt, daß der Wohlstandsindex in Wegfall gekommen ist. Ich wünsche, man hätte statt dessen den Verarmungsindex eingefügt. Und es wurde mit besonderer Schärfe von allen Berufenen betont, daß wir nicht vergessen sollten, daß in der Entwertung des Goldes die Tragbarkeit des Youngplanes mit verankert sei. Was aus der Entwertung des Goldes geworden ist, das haben wir erlebt. Die Theorie hat Schiffbruch gelitten.

* Anmerkung der Schriftleitung: Vgl. das schon erwähnte Heft 1/1931 der „Mitteilungen“.



Lichtbild: E. Ludwig.

MasseInlager

auf der Friedrich Wilhelms-Hütte (Vereinigte Stahlwerke Aktiengesellschaft).

Heute haben wir schon unter Berücksichtigung der Goldklausel dasselbe zu bezahlen, was uns der Dawesplan auferlegt hatte.

Die Regierung, die den Neungplan annahm, mußte aber vor allem eines tun: die Wirtschaft entlasten und in den Stand setzen, die Summen, die von ihr gefordert wurden, auch aufzubringen. Was aber ist daraus geworden? Vor Ihnen liegt ein kleines Buch, betitelt „Warum Wirtschaftsnot?“. Sie finden darin, daß 30 Milliarden die öffentliche Hand einschließlich der sozialen Lasten in Anspruch nimmt. 65 Milliarden war das Volkseinkommen der Deutschen geschätzt im Jahre 1929. Heute liegt es bestimmt unter 60 Milliarden. Das bedeutet, daß Reich, Länder und Gemeinden über die Hälfte des gesamten Volkseinkommens verschlingen. Hierin liegt neben den Tributlasten der wirkliche Grund unserer Arbeitslosigkeit.

Tributlasten und Arbeitslosigkeit sind unlöslich miteinander verbunden. Die Tributlasten entziehen dem Lande die Möglichkeit, produktives Kapital zu bilden; sie erzeugen Arbeitslosigkeit; das heißt fehlende Einnahmen und erhöhte Ausgaben. So mindern sie wieder die Möglichkeit der Tributzahlung.

Und nun Schluß mit dem, was war. Lassen Sie uns sehen, was für die Zukunft sein kann.

Es ist nun sehr leicht, sich hinzustellen und in die Welt zu schreien: Weg mit den Tributlasten! Die so rufen, vergessen, daß hier bindende und feierliche Abmachungen vorliegen, auf denen das Zusammenarbeiten großer Völker beruht. Wir wohnen nicht auf einer idyllischen Insel im fernen Ozean. Wir leben in dem Krisenzentrum der Weltwirtschaft. Wenn aus der Krise heraus die Einsicht dämmern würde, daß sich selbst hilft, wer uns hilft, so würden wir weiterkommen. Mir fehlt

aber dieser Optimismus, obgleich es sicher zum Heil aller ausschlagen würde, wenn, um mit dem Reichsbankpräsidenten Luther zu sprechen, die Welt einsieht, daß bei uns Blut aus einer offenen Wunde fließt, das den eigenen Körper schwächt, ohne einen fremden Körper zu stärken. Aber wie gesagt, auf diesen Optimismus können wir nicht bauen. Was bleibt also übrig? Neue Verhandlungen! Aber die können nur geführt werden unter der ersten Voraussetzung, daß die Führer die Mehrheit des Volkes hinter sich haben. Verhandlungen mit einem im öden Parteistreit liegenden Volk im Rücken können nie Gutes bringen, das haben wir schauernd erlebt. Aber heute ist die Möglichkeit gegeben, eine Einheitsfront zu bilden, heute hat der größte Teil des Volkes eingesehen, daß Tributzahlungen nicht nur eine Sache der Unternehmer sind, daß es jeden einzelnen verflucht nahe angeht, wenn Milliarden in die fremden Länder wandern. Also lassen Sie es uns als erstes hinstellen: Bildung einer großen nationalen Front zum Kampf um die Befreiung von untragbaren Lasten.

Dann aber gilt es Klarheit und Wahrheit nach innen und außen schaffen! Das Volk will mehr als sich überstürzende Notverordnungen, die überholt sind, bevor sie wirksam werden. Wir müssen einen umfassenden deutschen Wirtschaftsplan aufbauen, der die Möglichkeiten, die im Lande liegen, erschöpfend darlegt. Wir brauchen ein auf Jahre hinaus aufgestelltes Programm, einen geraden Weg und ein großes Ziel. Der Weg ist gepflastert mit Arbeit und Opfern, aber das Ziel wird sein: Befreiung aus Wirtschaftsnot, Befreiung von der untragbaren Lüge der Schuld am Weltkrieg. Das Ziel ist ein großes Volk als Nation geeint. Dieser Plan wird ernster und harter Arbeit bedürfen. Er wird jedenfalls drei Punkte enthalten müssen:

Den Opfern
des Ruhrkampfes.



Lichtbild: Knippenberg.

Das Schlageter-Denkmal in Düsseldorf.

„Das ist das Vermächtnis
des echten Vaterlandsbe-
griffes: selbstvergessen zu
glauben und zu streben um
des Ganzen willen.“

1. Die Umstellung unserer gesamten Wirtschafts- und Finanzpolitik mit dem einen Ziel: Stärkung des Binnenmarktes und neuer Kapitalbildung. Nur ein Land wird erfolgreich Export treiben können, das über einen starken Eigenmarkt verfügt; nur ein Land wird die Arbeitslosigkeit überwinden, das wieder zur Kapitalbildung kommt. Nicht mit Subventionen erreichen wir den Wiederauftrieb der Wirtschaft, nur durch Arbeit und Sparsamkeit, die neues Kapital bildet.

2. Auf Jahre hinaus — ich sage das in vollem Bewußtsein dessen, was ich ausspreche — wird Deutschland an Tributen nur zahlen können, was es durch Sachleistungen abtragen kann. Es ist ein wirtschaftlicher Wahnsinn, erzeugt im Gehirn verblendeter Politiker, aus einem Volke, dem man für Reparationen mehr als die Hälfte seines Volksvermögens genommen hat, nun noch Tributzahlungen erpressen zu wollen, ohne ihm vorher Zeit zu geben, seine Wirtschaft wieder aufzubauen und in Ordnung zu bringen.

3. Wir werden verlangen müssen, daß die Gläubigerländer uns helfen, Absatz für unsere Industrieerzeugnisse zu finden. Es geht nicht an, von einem Lande große Zahlungen zu verlangen und sich gegen seine Waren abzusperren. Die wirtschaftliche Erkenntnis sollte im Youngplan verankert und durch die Bank für Internationale Zahlungen, durch die B.I.Z. gefördert werden. Aber was haben wir bisher von der B.I.Z. gehört? Sie tagt in Basel und zieht Geld ein von armen Ländern, die es nicht entbehren können, um es reichen Ländern zu geben, die nicht wissen, was sie damit anfangen sollen.

Mit einem Plan, der diese Gesichtspunkte enthält, vor sich, und der die ganze Nation hinter sich hat, kann man verhandeln. Bisher war es ein merkwürdiges Verfahren. Die Gläubiger bauen ohne Kenntnis der Lage des Schuldners einen Plan auf und zwingen mit mehr oder weniger drastischen Mitteln den Schuldner, ihn anzunehmen, und dann wundert sich der Gläubiger, daß er nicht erfüllt werden kann. Jetzt wollen wir es von der anderen Seite versuchen, wie das jeder Privatmann macht, wenn er Verpflichtungen abzutragen hat. Wir wollen einen deutschen Plan aufstellen. Dawes- und Youngplan werden uns bestimmt nicht weiterbringen. Aber dieser neue Plan hat ein anderes Gesicht, aber auch andere Konsequenzen: der muß gehalten und erfüllt werden. Und wir werden ihn erfüllen, denn wir werden dafür arbeiten und darben, weil es um Deutschlands Zukunft geht! Die Alten, weil sie ihren Kindern wieder eine Zukunft schaffen, und die Jugend, weil sie wieder einen Weg und damit eine Hoffnung sieht. Vergessen Sie nicht, was es heißt, ohne Hoffnung zu sein! Die Jugend von heute ist ohne Hoffnung. Da sind sie alle gleich, die Lehrlinge und die Abiturienten, der Geselle und der Akademiker. Sie tun ehrlich ihre Arbeit und sie kommen nach Hause, der mit dem Zeugnis, der mit dem Diplom, und alle mit dem Schein: „Arbeitslos!“. Dann wollen wir uns wundern, wenn die Jugend Wege geht, die wir nicht verstehen, die uns erschrecken! Wieder Zuversicht und Hoffnung in unsere Jugend bringen, dann brauchen wir um die Zukunft nicht zu bangen. Dafür gilt es jetzt zu arbeiten mit der Hand, mit dem Kopf und mit dem Herzen!

Der
Reichsfreiherr
vom Stein.



Nach
einem Gemälde
von
Kinkade
aus dem Jahre 1804.

Aus dem „Corpus Imaginum“ der Photographischen Gesellschaft, Berlin.

Freiherr vom Stein und der westfälische Bergbau.

Von Professor Dr. Walther Schneider, Köln.

Es ist kein Zufall, daß der Freiherr vom Stein, der das Wort niederschrieb: „Ich habe nur ein Vaterland, das heißt Deutschland“, der Mann, der sich in dem lieblichen Lahntal Nassauens, dem Stammsitz seines Geschlechtes, „fremd und ohne Interesse für die Umgebungen“ fühlte, seinen Ruheplatz für den Lebensabend in der Ebene der Roten Erde wählte und bekannte: „Westfalen ist mir teuer, weil ich unter zwanzigjährigen Erinnerungen hier lebe, unter alten Freunden, auf einem Gut, das selbst noch viel Gelegenheit, zu bessern, zu ordnen, anbietet.“ Verband ihn doch mit dieser Landschaft das Beste. Was nach Fritz Reuters schönem Wort der Mensch hat: eheliche Arbeit und gesegnetes Wirken.

Sehr viel hat Stein als Bergbeamter und Oberpräsident dem Lande Westfalen geschenkt, viel Wertvolles aber hat er auch von ihm empfangen. In den zwanzig Jahren, die er hier als Oberbergamt in Wetter, als Kammerpräsident in

Hamm und Kleve und schließlich als Oberpräsident in Minden und Münster verbrachte, hat er in sich jene bahnbrechenden Gedanken entwickelt, die ihn zum Reformator und Retter Preußens machen sollten. Darum hat Westfalen, und nicht zuletzt der westfälische Bergbau, ein besonderes Recht und eine besondere Pflicht, den hundertjährigen Todestag des Mannes zu feiern, der als Gutsherr auf Rappenberg am 29. Juni 1831 seine große Seele aushauchte, und nicht in letzter Linie kann der westfälische Bergbau mit Stolz und Dankbarkeit seiner gedenken.

Es war ein gütiges Geschick, das dem jungen Stein, als er am 4. Februar 1780 als Referendarius beim Bergwerks- und Hüttendepartement in preussische Dienste trat, zum Vorgesetzten einen Mann gab, der ihm väterlicher Freund und Berater wurde, den Minister von Heinitz, den man den deutschen Bergwerksminister des achtzehnten Jahrhunderts

genannt hat. Unter seiner Leitung hörte Stein in Berlin mineralogische Vorlesungen beim Geheimen Bergrat Gerhard, chemische bei Professor Uchard, dem Erfinder des Rübenzuckers, bearbeitete die Verwaltung der Hüttenwerke in Sorge und Thale im Harz und erwarb sich auf der Akademie in Freiberg i. S., der Schöpfung Heinitz', und in Clausthal bergmännische Kenntnisse.

Im Vergleich zu anderen Distrikten war der Bergbau der Grafschaft Mark damals wenig entwickelt, ja, strichweise konnte man geradezu noch von Raubbau sprechen. Schuld war vielfach der Mangel an Zusammenarbeit zwischen Staat und Privatwirtschaft. Die Beamten der Bergämter regierten vom grünen Tisch aus, die Inhaber der Gruben nach technisch vorsintflutlichen, wirtschaftlich egoistischen Grundsätzen. Hier griff Stein sofort ein. Er führte zahlreiche „Generalbefehle“ aus, d. h. er befuhr selbst die Gruben, weil „ohne Lokalkennntnis des Zustandes der Gruben der Vortrag der Lederbedienten dunkel bleibe, auch die Beurteilung ihrer Vorschläge . . . nicht nachdrücklich und zweckmäßig geschehen könne“. Die köstliche Unterscheidung zwischen „Lederbedienten“, d. h. technisch ausgebildeten Bergbeamten, und „Federbeamten“ oder „Schreibern“ ist charakteristisch für Stein.

Schnell trug dieses „Selbstsehen“ Steins Frucht. Mit erstaunlicher Sicherheit rügt der junge Bergamtsdirektor den „Mangel an Ordnung, Übereinstimmung und Plan in der hiesigen Verfassung, die Unwissenheit und Schläffheit“, die den Grubenhaushalt den Händen „unwissender und oft treuloher Schichtmeister“ überlasse, die Verschwendung, die durch liederlichen Ankauf der Materialien, die soziale Mißwirtschaft, die durch Rückstand der Löhne und ihre Auszahlung in Lebensmitteln, das berückte „Trucksystem“, getrieben wurde, usw. Es war ein Wespennest, in das er griff. Festhalten am Herkommen und Mißtrauen gegen jedes Neue stellten sich ihm in gleichem Maße entgegen. Der Staat war auf das Kapital der „Gewerken“, der Gesellschaften der Grubenbesitzer, angewiesen, in deren Händen auch Heinitz das gesamte Rechnungswesen gelassen hatte. Mit der Durchführung eines geordneten Grubenhaushaltes aber mußte der Zustand aufhören, daß die Gewerken ihre Grubenbeamten, wie Stein sagt, als „Knechte“ behandelten. Er gibt selbst in seinen „Lebenserinnerungen“ zu, daß er sich der Reform „mit Eifer, aber etwas einseitig durchgreifend“ unterzogen habe, „daher ich Mißvergnügen und Beschwerden veranlaßte, die ich durch mehr Milde hätte vermeiden können und in der Folge vermied“. Andererseits erkannte er in seinem unbeugsamen Gerechtigkeits Sinn sofort an, daß die Gewerken, „gewöhnt an Eingriffe in ihr Eigentum, fürchteten, daß genauere Bekanntschaft mit dem Zustand desselben neue Anfälle darauf veranlassen würden“. Er bekämpfte deshalb den „Geist habgütiger Finanziers“ in der Regierung und verzichtete von vornherein auf eine so genaue fiskalische Kontrolle, wie er sie beim Metallbergbau für geboten erachtete. Immer wieder versuchte er, den Widerstand der Gewerken durch Belehrung zu überwinden: „Es stehe ihnen vor wie nach frei, die Rechnungen zu revidieren, Monita zu machen usw.“ Nur müsse das Bergamt dafür sorgen, „daß der den Bau dirigierende Gewerke nicht auf Unkosten seiner Mitgewerken sich bereichere, wovon doch mehr als ein Beispiel sich auffinden lasse“. Schon meldet sich hier der große Sozialpolitiker in Stein, aber auch bald der unbeugsame Reformator. Als die Gewerken starrköpfig blieben, setzte er beim König die Ermächtigung zur Enteignung der Gruben bei Nichteinreichung der Rechnungen — Order vom 18. März 1786 — durch, und schon im Oktober 1786 war der Grubenhaushalt auf neue, solide Grundlagen gestellt.

Sogleich ging er an die Verbesserung der „elenden Schmiede-

arbeit“, „so, wie man es bei der hiesigen Verfassung, wo jeder nahe gelegene Dorfschmied als Bergschmied pfuscht, erwarten kann“. Schmiedefrage, besondere Bergschmieden, Heranbildung erfahrener Seiler durch Lehrgänge im Harz, Anlegung einer Bergfaktorei zum Einkauf von Hanf, Öl, Tran usw. nach dem Muster des Bergbaus im Harz und Schlefien bewiesen den Feuereifer des leidenschaftlichen Mannes.

Wichtig erschien ihm ferner die Hebung der Kenntnisse, aber auch der sozialen Lage der Bergleute, die ganz dem Zufall und der Willkür überliefert waren. Damit nicht eine Grube der andern weiterhin gute Arbeiter entziehe, wollte er den Schichtlohn „fest und unveränderlich“ gestalten, zwar so, daß er „sich aus dem Preise der Bedürfnisse des Lebens in der vom Bergmann bewohnten Gegend, auch aus der zu jedem Geschäfte, welches der Bergmann treibt, erforderlichen Geschicklichkeit bestimmt“. Zur Durchführung solcher, in ihrer klaren und einfachen Formulierung genialen Tarifentwürfe ordnete er die bisher ziemlich unregelmäßige Masse der Bergleute in Vollsauer, Kohlsauer, Schlepper und Haspelnknechte. Die Vollsauer, von denen Erfahrung sowohl in der Kohlen- wie in der Gesteinsarbeit und in der Zimmerung verlangt wurde, mußten von den „Geschworenen“ (beidseitigen Bergbeamten) vorgeschlagen werden oder beim Bergamt ihre Befähigung nachweisen. Sie wurden ins Knappschaftsregister eingetragen, erhielten höheren Lohn und Uniformabzeichen, und aus ihren Reihen gingen die Steiger und Schichtmeister zum größten Teile hervor.

Bald kam Stein mit der neu organisierten Knappschaft in Konflikt. Diese hatte von früher her Schulden, zu deren Tilgung Stein die Übernahme von Freischichten verlangte. Dessen weigerten sich die Knappen, wandten sich an Minister von Heinitz und drohten mit Arbeitsniederlegung und Abwanderung. Als dieser nachgeben wollte, widersprach Stein auf das Entschiedenste: Der Bergmann müsse sich an Fleiß und Gehorsam gewöhnen „zum Besten des Ganzen“. Die Löhne seien auch bei Freischichten ausreichend, und die Drohung mit Abwanderung sei bei den vielen Privilegien, die die märkischen Bergleute genossen, wie Militärfreiheit und anderes, nicht ernst zu nehmen. Jedes Nachgeben bedeute in diesem Augenblick Einbuße an staatlicher Autorität.

Dagegen schlug er ein anderes Zugeständnis vor. Die Knappschaftsältesten waren bisher vom Bergamte ernannt worden. „Es ist aber“, sagt Stein, „der Sache angemessener, wenn die Bergleute sich diejenigen wählen können, denen sie ihr Interesse und die Mitaufsicht über eine für sie gemeinnützige Anstalt anvertrauen.“ Bedeutsamer als die Tatsache, daß Stein hier die erste Selbstverwaltung schuf — der Vorschlag wurde von Heinitz angenommen —, sind der Augenblick und die Absicht, in der sie entstand. Unbeugsame Festigkeit gegenüber unberechtigten, besonders materiellen Forderungen, die das Wohl des Ganzen gefährden, aber Gewährung einer Teilnahme der Arbeitenden an der Verwaltung ihrer Angelegenheiten, soweit sie im Rahmen des Ganzen möglich und soweit dieselben dazu fähig sind.

Es gelang Stein denn auch, den westfälischen Bergbau bedeutend zu heben: Während die Steinkohlenförderung, die 1737 nur 467 874 Scheffel, 1785 deren 1 707 461 betragen hatte, im Jahre 1800, also fünfzehn Jahre später, nicht weniger als 2 351 491 Scheffel brachte, von denen 1 201 363 Scheffel ins Ausland gingen, wuchs die Zahl der Bergleute in vierzehn Jahren von 1200 (1784) auf 2085 (1798).

Auch als Stein durch die ungeheure Erweiterung seines Verwaltungs- und Arbeitsgebietes dem Bergbau nicht mehr seine ganze Kraft widmen konnte, hat er ihn immer im Auge behalten. So befürwortete er in seinem Gutachten über den Bergrechtsentwurf im neuen „Preussischen Landrecht“ als erster die Anlage der neuen „Feuermaschinen“ (Dampf-

maschinen), da „ohne sie ein tieferes Eindringen in die Kohlenlager nicht möglich sei“, und sein geologisch geschultes Auge, das aufmerksam den Zug der Kohlenlager verfolgte, erkannte deren Senkung nach Norden hin. Prophetisch verkündete er, daß dort, nur in größerer Tiefe, neue Schätze zu finden seien. Heute ist das gesamte Ruhrgebiet die Bestätigung seiner Theorie. Kein Geringerer als Alexander von Humboldt hat erklärt, Stein sei „einer der ersten Kenner des Bergfaches zu seiner Zeit“ gewesen.

Auch dem zweiten wichtigen Industriezweige der Grafschaft Mark, der Verarbeitung der Eisenerze in Halb- und Ganzfabrikate, wandte er seine Fürsorge zu. Hier war das Amt der Fabrikkommissare, der staatlichen Aufsichtsbeamten, durch die Lässigkeit seiner Inhaber derartig in Mißkredit geraten, daß die Fabrikanten teilweise einfach die Auskünfte verweigerten. Das brachte natürlich sowohl der Regelung des Betriebes der Hochöfen und Eisenhämmer, die besonders Rohstahl und das Osmund Eisen herstellen, und der Reckhämmer, deren Vermehrung Stein mit Recht für besonders wichtig erachtete, um das Abwandern des Roheisens ins Bergische zu verhindern, als auch den schon fabrikmäßig geleiteten Betrieben für Sensen, Draht, Nähadeln und anderes schwere Nachteile.

Stein hatte schon längst die Schranken jeder Bürokratie erkannt. „Der Einfluß der Kommissare“, sagte er, „beruhe einzig und allein auf der Sachkenntnis, welche die Mitglieder der Kommission besitzen, und auf dem Zutrauen, das sie sich erworben haben.“ Ein untüchtiger Beamter wurde entfernt, die Behörde kollegialisch gestaltet, um „durch Unterwerfung unter die Selbstzucht der Korporation ihr Verantwortlichkeitsgefühl zu stärken“, und regelmäßiger Besuch der Versammlungen der Hammerbesitzer und Fabrikanten, der sogenannten Pflichttage, befohlen. Auch als 1795 in Ravensberg-Tecklenburg die Garn- und Linnenfabriken durch Frankreichs Schutzzollpolitik wie durch den englisch-französischen Seekrieg, in dessen Verlauf das irische Leinen den Markt des westfälischen jenseits des Ozeans zu erobern drohte, in schwerster Not gerieten, half er, wo es not tat, durch staatliche Mittel, gründete aber vor allem eine auf genossenschaftlicher Grundlage beruhende Gesellschaft zur Beförderung des Glashausbaues und der Glashbereitung.

Nicht weniger wichtig als die Förderung der Produktion erschien dem volkswirtschaftlich ihrer Zeit weit voraus-eilenden Geiste der beiden Männer, Steinig und Steins, die Förderung des Absatzes und des Konsums, die der Merkantilismus vernachlässigt hatte. Der notwendigen Eroberung des holländischen und brabantischen Marktes durch die westfälische Steinkohle standen die Schwierigkeiten des Transportes entgegen. Während die englische Kohle den billigen Wasserweg benutzen konnte, war der einzige Zugang zum Rhein, die Ruhr, nur auf kleinen Strecken schiffbar. Zudem führte ihr Lauf, bevor sie den Rhein erreichte, durch die Abteien Essen und Werden und durch die von Kurpfalz verwaltete Herrschaft Broich, also durch das „Ausland“. Da auch diese Gebiete Kohlen förderten, sahen sie neidisch auf die Entwicklung des märkischen Bergbaues, und ein ebenso häßlicher wie lächerlicher Kleinkrieg der Behörden erschwerte den notwendigen Bau der Ruhrschleusen. Übrigens äußerte gerade das preussische Bergamt Hagen die komische Befürchtung, auf der Ruhr könne die ausländische Kohle in die Mark eindringen. Indessen überwand Heinitz und Stein alle Hindernisse, und es war doch ein Ereignis, als 1782 das erste Kohlenschiff — es hatte ganze 15 Tonnen — den Fluß hinab nach Holland fuhr.

Als Kammerdirektor setzte Stein später den Durchstich des Rheins bei Bislich (zwischen Xanten und Kleve) durch und schützte die wichtige Stadt Ruhrort durch Umdeichung vor der Gefahr, im Eisgang des Stromes zu versinken.

Hier war schon 1784 ein großes Kohlendepot angelegt worden. Stein sorgte als staatlicher Kommissar mit eiserner Energie für rechtzeitige und gerecht verteilte Belieferung durch die einzelnen Zechen, so daß der Absatz der Kohle nach Holland, wie schon dargestellt, gewaltig stieg, während man die Konkurrenzindustrie des Herzogtums Berg durch Ausfuhrzölle in Schach hielt. Dagegen kamen Steins Pläne zur Regulierung der gänzlich verwahrlosten Weser, der Lippe und der Ems nicht mehr zur Gestaltung, weil er Westfalen verließ.

Schlimm war es, daß keine einzige Chaussee den Ostwestverkehr des Landes erleichterte. So wurden zwei bedeutende Straßen geplant. Die erste, von Meinerzhagen im Südosten bis Steele in der Abtei Essen im Nordwesten reichend, sollte den Zufluß der Rohprodukte für die Metallfabriken aus Nassau und den Siegener Erzwerken und anderseits den Export der Fertigwaren nach Holland erleichtern. Die zweite, von Soest nach Herdecke führend, schien Stein nicht günstig, weil sie den Anschluß an das Bergische, nach Elberfeld, nicht fand. Die Entwicklung hat ihm recht gegeben. Wichtiger aber als die rein sachlichen Erwägungen ist in den hierüber geführten Verhandlungen die charakteristische Art, mit der Stein seine Gutachten nicht auf bürokratische Auskünfte stützte, sondern auf weiten Erkundungsritten und -fahrten seine Unterlagen sich von Anwohnern der elenden Landwege, von Zollenpfängern, Kaufleuten und Fuhrleuten persönlich verschaffte, um so aus der lebendigen Praxis heraus die Rentabilität der in Betracht kommenden Wegzüge festzustellen. Dabei überwand seine faszinierende Persönlichkeit das Mißtrauen der Bevölkerung gegen die preussische Bürokratie, gewann ihr Vertrauen und wurde selbst von der schwerfälligen, aber ehrlichen und tüchtigen Sittlichkeit und Tatkraft dieses eigenartigen Menschenschlages ergriffen. Gering waren die Widerstände, die er fand, allerdings nicht. Priesen doch plötzlich die Dickköpfe die schlechten Wege, die den Bauern durch Vorspann, den Handwerkern durch Reparaturen an zerbrochenen Rädern, den Wirten durch unfreiwilligen längeren Aufenthalt der Reisenden erhöhte Gewinne brächten! Er besiegte all den Unsinn durch ein bis dahin unerhörtes Mittel, über das er in seinen „Lebenserinnerungen“ selbst folgendes berichtet: „Ich bewirkte die Wegsamkeit der Grafschaft Mark durch den Bau von zwanzig Meilen Kunststraßen innerhalb vier Jahren in diesem gebirgigen, fabrik- und produktreichen Lande; alle Arbeit ward bezahlt und keine Fronen geleistet.“ Den Intrigen des Ministers Woellner trat er „deutlich und muthig“ entgegen, bewog die Stände der Mark zu Beiträgen und nahm — gegen den Widerstand des Kabinetts — Anleihen auf. So wurde 1792 die Fortsetzung der großen Straße von Nürnberg über Frankfurt durch die Mark nach Holland, zum Hellweg vollendet, und bald wurden Wesel, Duisburg und Ruhrort mit den märkischen Chausseen verbunden.¹

Als Stein 1804 Westfalen verließ, um seine Rolle auf dem politischen Welttheater zu beginnen, war die Grundlage für eine künftige Blüte des westfälischen Bergbaues gefestigt. Aber er hatte mehr erreicht. Er hatte die Herzen der Bewohner sich und dem Staate, den er vertrat, gewonnen. Schlicht und schön spricht die Verdienste Steins um Westfalen eine Denkschrift der „Deputierten des Kreises Wetter, der Stadt und der Fabriken“ vom 29. September 1795 aus, in der es heißt: „Da begann ein Mann seinen Wirkungskreis unter uns, dem hohe Rechtschaffenheit, reine Vaterlandsliebe . . . allgemeine Bewunderung errangen. Ein edler, schöner Gemeinssinn ward durch ein einziges großes Beispiel aufgeregt und brachte schon die herrlichsten Früchte. Offenheit, Liebe, Zutrauen verbinden immer enger unser Volk mit der vor-trefflichen jetzigen Verwaltung . . . Unser ganzes Volk kennt den Wohltäter. Ihn lohnt sein Herz, das jedes Gute um des Guten willen tut.“

nicht, bis sich das alte Vorurteil gegen Eisenbahnen gelegt hatte. Schon einige Jahre später, im Jahre 1881, gelang der zweite Versuch, eine Bahn zum Transport der Kohle aus den Lungshanbergwerken nach Tientsin zu erbauen. Es fehlte auch nicht an weitsichtigen chinesischen Wirtschaftlern, wie dem Generalgouverneur Chang-Chih-tung in Hankow, dessen Wirken es zu verdanken ist, daß im Jahre 1894 die Kaiserliche Eisenbahngesellschaft in Nordchina gegründet wurde. Seit dieser Zeit entwickelte sich der Ausbau des chinesischen Eisenbahnwesens, besonders in den kohlentragenden Distrikten, unter weitgehender Mitwirkung ausländischen, auch deutschen, Kapitals verhältnismäßig schnell, so daß heute im Norden, Westen und Süden Chinas ein dichtes Netz von Eisenbahnen vorhanden ist, das gegenwärtig, besonders in der Mandschurei, immer weiter ausgebaut wird.

Das neuzeitliche Verkehrswesen gab um die Jahrhundertwende den ersten Anstoß zu einer systematischen, neuzeitlich eingestellten Arbeitsweise in der chinesischen Industrie. Als dann 1912 das alte morsche Regime gestürzt worden war, begann mit Macht der Trieb zu einem neuen aufstrebenden China, der bis heute alle Unruhen, Machtgelüste abtrünniger Generale und bolschewistischer Einwirkungen ferngehalten hat. Was China diesen Willen gab, war sein nicht geringer Reichtum an industriellen Rohstoffen.

Neben den tierischen und agrarischen Rohprodukten, mit denen China einen großen Handel treibt und die es gewissermaßen zum Weltrohstoffwarenhaus gemacht haben, nehmen die Bergbauprodukte einen großen Platz ein. Die jahrtausendealte Kultur Chinas wandte sich schon in frühen Zeiten dem Bergbau zu, der viel älter ist als in irgendeinem anderen Lande. Nach dem Chau-Ritual ist die chinesische Metallgewinnung bis auf das elfte Jahrhundert vor Christus zurückzuverfolgen. Wie sehr man diesem Wirtschaftszweig in den hohen chinesischen Kulturblüten Beachtung schenkte, geht aus den Tatsachen hervor, daß bereits 500 vor Christus, während der Sung-Dynastie, 35 Kupfer-, 36 Blei-, 9 Zinn- und 51 Gold- und Silberbergwerke vorhanden waren. Im Mittelalter gab es im Anhवादistrikt 68 Eisenbergwerke, wie überhaupt die chinesische Eisenindustrie zu der ältesten der Welt gerechnet werden muß. Eine große Bedeutung erlangte der Bergbau während der Tsing- (Mandschu-) Dynastie (1644 bis 1911). Die erste Kohle soll zur Zeit Kangshi und Chienlung bei Penhsüu gegraben worden sein. Aber man kann wohl annehmen, daß bei der Erfindungsgabe der Chinesen die Kohle schon in sehr frühen Zeiten beim Brennen von Ton und Porzellan, dann aber auch bei Verfertigung von Metallwaren, die schon sehr lange im Gebrauch waren, verwendet wurde. Im allgemeinen standen die chinesischen Regierungen dem Bergbau nicht freundlich gegenüber. Den Gold- und Silberbergbau betrachtete man von vornherein als die Ursache von Unruhen, weil er die Menschen triebhaft und unstet mache, wie überhaupt das Graben von Stollen zur Gewinnung von Erzen gegen das in China herrschende religiöse Prinzip gerichtet angesehen wurde, weil die Erdoberfläche nicht verändert werden dürfe, um nicht den Zorn der Erdgeister zu erregen.

Nicht so wie Japan, das nach der Meiji-Restauration 1862 mit Eifer daran ging, den schwarzen Diamanten in seinem Lande zu fördern und sich dadurch schnell zu einem regen Industrielande emporzuschwingen, verstand es China, sich seine Bodenschätze in modernem Sinne dienstbar zu machen. Außer den genannten waren noch andere Ursachen maßgebend,

welche dem Kohlenbergbau hemmend im Wege standen. Die bergbautreibende Bevölkerung in China war von jeher sehr argwöhnisch, weshalb der Fremde ungern bereit war, ihnen die moderne Technik der Mineralgewinnung beizubringen. Hinzu kam auch das Fehlen europäischer Öfen, um einen weitmöglichen Kohlenverbrauch in den Häusern zu ermöglichen. Konservativ, wie die große Masse der Chinesen auch heute noch ist, hielt sie nach wie vor an der primitiven Heizung ihrer Räume mit Holzkohlen fest und zog im Notfalle ein dickes, mit Wolle oder Hanf gefüttertes Kleid an. Einen weiteren starken Hemmschuh bei der Verwendung der Steinkohle als Heizmaterial bildete auch der — Aberglaube. Da man bis in die jüngste Zeit in China die Natur der Kohlegase nicht kannte, war man nämlich der Meinung, daß bei Verbrennung der Kohle böse Geister frei würden, die bestrebt seien, den Menschen während der Nacht das Leben zu nehmen. In Wirklichkeit waren es die Drydgase, welche den offenen Kohlenbecken entströmten. Es bedurfte langer Zeit, um die Bevölkerung durch öffentliche Anschläge auf die Gefährlichkeit der Kohlegase hinzuweisen und sie zu einer richtigen Verwendung der Kohle zu erziehen.

Heute, wo die westliche Arbeits- und Lebensweise auch in China ständig an Boden gewinnt, schwindet auch das Vorurteil gegen die Kohlenverwendung immer mehr. Jedoch ist Kohlenförderung und -verbrauch noch bei weitem nicht so groß, wie man bei dem großen Kohlenreichtum Chinas annehmen sollte. Von der Weltförderung entfallen für China auf Antimon bis zu 88 %, auf Wolfram bis zu 73 %, auf Zinn 7 %, auf Kohle dagegen nicht einmal 1 %, worin außerdem noch die Produktion der japanischen Gruben von Fushun und der zum Teil in englischem Besitze befindlichen Kailanminen in der Mandschurei, welche die größte Förderziffer aufweisen, eingeschlossen sind. Daher gilt China als das kohlenreichste Land der Welt. Bedenkt man jedoch, daß das gewaltige chinesische Land ähnlich wie der russische ferne Osten kaum zu einem Viertel geologisch so durchforscht ist wie andere industrielle Länder, so wird man verstehen, daß die verschiedenen Schätzungen, welche in China hinsichtlich der Kohlenvorräte gemacht wurden, zu stark voneinander abweichenden und — ansehbaren Ergebnissen gelangen. So schätzten z. B. Drake und Inouye die chinesischen Kohlenvorräte auf rund 23,5 Milliarden Tonnen, davon über 6 Milliarden Anthrazit und 17 Milliarden bituminöser Kohle; der chinesische Geologe Dr. Ling rechnete mit 45 Milliarden Tonnen, während der amerikanische Handelsattaché Julian Arnold und der amerikanische Professor Fernard dieselben sogar auf 1,2 Billionen Tonnen bezifferten. Genauere Schätzungen für die einzelnen Provinzen liegen neuerdings durch die chinesische geologische Landesanstalt vor. Danach dürften in China insgesamt vorhanden sein: Anthrazit 43,6 Milliarden Tonnen, bituminöse Kohle 173,5 Milliarden Tonnen, Lignitkohle 568 Millionen Tonnen und Lagerstätten mit sämtlichen Kohlenarten 96,6 Milliarden Tonnen. Die weiteren Vorräte in Chinesisch-Turkistan und in der Mongolei schätzt man auf 70,5 Milliarden Tonnen.

Gemessen an diesen gewaltigen Kohlenvorräten ist die Produktion noch sehr gering. Betrug doch im Jahre 1925 die Kohlegewinnung in Gruben modernen Stils nur rund 17,3 Millionen Tonnen, davon 123 000 Tonnen Lignit, 15,3 Millionen Tonnen bituminöse Kohle und fast 2 Millionen Tonnen Anthrazit, die Gewinnung in rein chinesischen Gruben, also veralteten Gruben, weitere 7 Millionen Tonnen, also



Kulis der Railanzeichen bei der täglichen Lohnzahlung.

insgesamt rund 24 Millionen Tonnen. Diese Zahl ist im vorigen Jahre auf rund 40 Millionen Tonnen gestiegen. Noch geringer ist das Verhältnis der Koksproduktion, die hauptsächlich von den Japanern beherrscht wird. Sie betrug 1925: 600 000 Tonnen, zu denen 960 000 Tonnen roher Kohle, gleich 4 % der Gesamtförderung, verarbeitet wurden. Hinsichtlich der prozentualen Verbrauchsverteilung beträgt nach C. J. Wang von der chinesischen geologischen Landesanstalt der Hausverbrauch in den Städten 33,3 %, auf dem Lande 10 %, der Verbrauch für gewerbliche Zwecke 32,6 %, für den Verkehr 8,4 % und für den Export 7,7 %. Den größten Prozentsatz sowohl hinsichtlich der Produktion wie auch des Verbrauches haben die beiden Bergwerke Fushun und Kailan, welche innerhalb elf Jahren ihre Produktion verdreifachten und 40 % der gesamten Förderung Chinas ausmachen. Die im Jahre 1925 geförderten 24 Millionen Tonnen Kohlen hatten einen Wert von über 200 000 000 mexikanische Dollar, womit der höchste Wert aller geförderten Mineralien in China erreicht wurde.

Regional betrachtet, kommt Kohle in fast allen chinesischen Provinzen vor. Gemessen an den genannten Schätzungen, steht China hinsichtlich der Kohle neben den Vereinigten Staaten an erster Stelle der Welt. Neben den Fushunkohlenbergwerken sind die Kailanwerke, die ich eingehend besichtigen konnte, die modernsten Bergwerke Chinas. Sie wären dieses nicht, wenn nicht ausländisches Kapital ihnen dazu die Möglichkeit gäbe. Im Jahre 1912 fand nach langen Kämpfen die Verschmelzung der britischen und chinesischen Anteile der in diesem Distrikt vorhandenen Bergwerke zu einer Gesellschaft mit dem Sitz in Tientsin unter dem Namen Kailanminen statt. Die Bergwerke sind im Raipingdistrikt in der Provinz Chihli gelegen. Es würde zu weit führen, die sehr mustergültig eingerichteten Bergwerke hinsichtlich der sozialen Fürsorge, auf ähnlicher Grundlage wie die Fushunminen, der maschinellen Gewinnung und der Kohlenverwertungsorganisation eingehend zu schildern. Neben der eigentlichen Kohlegewinnung, die zum größten Teil noch durch Hand und Maultiere geschieht, haben die Kailanminen eine große Produktion in feuerfesten Steinen, Pflastermaterial, glasierten Ziegeln, die in China viel verlangt werden, und ähnlichem. Die Kohlenvorräte der Kailanminen werden auf etwa 165 Millionen Tonnen geschätzt.

Bei einer jährlichen Ausbeute von etwa 5 bis 6 Millionen Tonnen würde der Vorrat etwa fünf und zwanzig bis dreißig Jahre reichen, vorausgesetzt, daß bei weiterem Fortschreiten des Abbaus nicht noch weitere Flöze entdeckt werden, was in der kohlenreichen Provinz Chihli nicht ausgeschlossen sein dürfte. Der größte Teil der gewonnenen Kohle ist bituminös, während kaum 1 Million Tonnen Anthrazit gewonnen werden.

Eine große Entwicklung versprochen die Werte des Peking-Syndikates in der Provinz Honan, deren Produktion, von englischem Kapital unterstützt, im Jahre 1924 = 700 000 Tonnen betrug, die noch weit höher gestiegen wäre, wenn nicht der Bürgerkrieg die Produktion stark eingeschränkt hätte, oft vollkommen erlahmen ließ. Weitere bemerkenswerte Kohlenfelder liegen in den Provinzen Kiangsi, Chansi, Chantung, Jehol, Kirin und Heilung-Kiang.

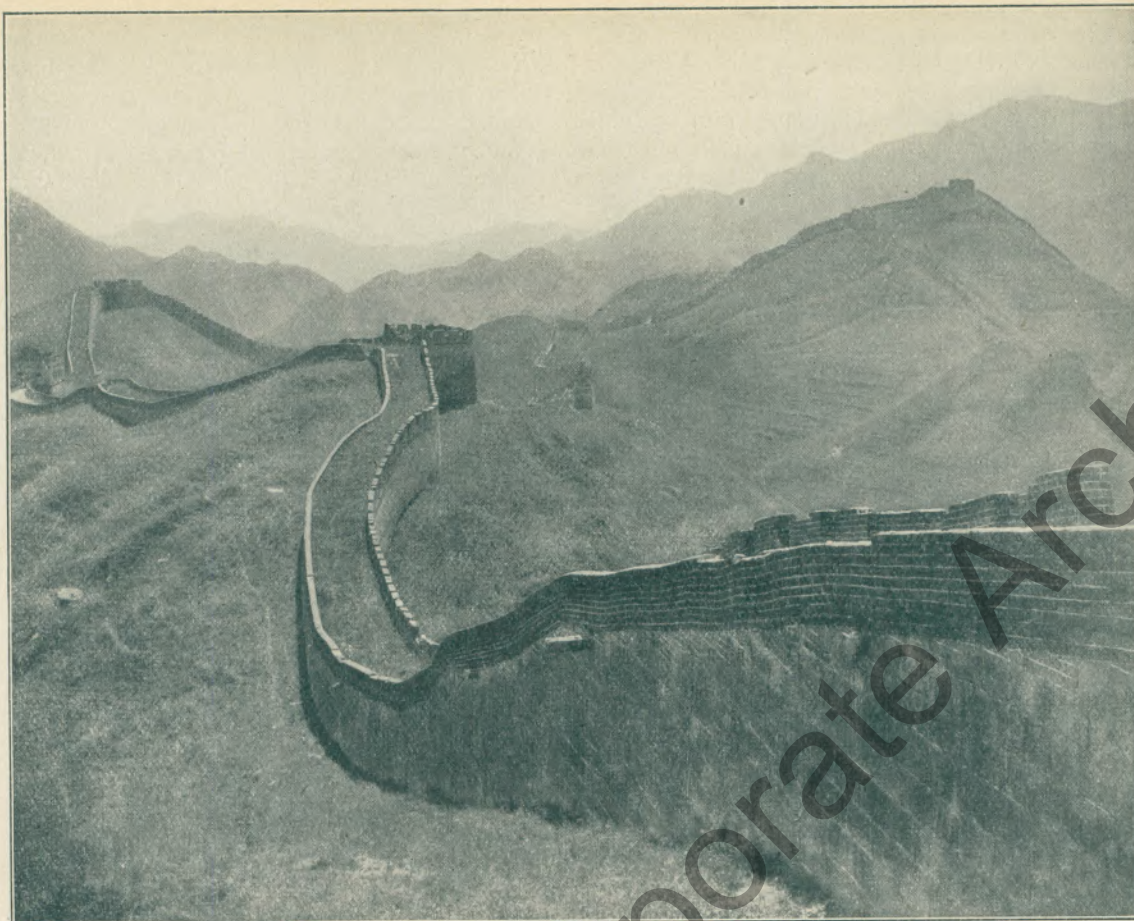
Ein großer Teil dieser Bergwerke arbeitet mit ausländischem Kapital. Britisches, russisches, belgisches, japanisches und deutsches Kapital sind beteiligt. Die Tsingtsinggruben beispielsweise arbeiten mit deutschem und chinesischem Kapital. Nach dem neuen, im Mai 1930 erlassenen Berggesetz, welches sämtliche Mineralien für chinesischen Staatsbesitz erklärt, ist es dem Ausländer nicht mehr gestattet, mehr Kapital und persönlichen Einfluß zu besitzen als der Chineser. Letzterer muß die Oberhand haben.

In den letzten Jahren macht sich eine stärkere Entwicklung der rein chinesischen Kohlengruben bemerkbar. Mit großem Eifer geht die chinesische Bergbauverwaltung, welche dem Ministerium für Landwirtschaft und Bergbau unterstellt ist, daran, systematisch in den bereits bestehenden Kohlenwerken die Kohle abzubauen und, gemessen an der fortschreitenden Industrialisierung Chinas, sie immer mehr in den Wirtschafts- und Verkehrsorganismus einzugliedern. China ist sich heute voll und ganz bewußt, daß die vorhandenen Kohlenschätze ausreichen werden, ein gutes Fundament zu geben für eine glückliche Zukunft hinsichtlich des aufstrebenden Verkehrs und der Industrie.

*



Kuliwohnungen in einem chinesischen Kohlendistrikt.



Mauritius-Verlag.

Die „Große Mauer“.

Lichtbild: L. Green.

Spiegel des Ostens.

Sieben Blätter aus einem Reisetagebuch.

Von Alfons Paquet®.

I. Erdbeben.

Als das Lehmgebäude, in dem ich bei dem Gastfreund saß, das einzige weit und breit an der sandigen, von Schilf und Stechmücken bewohnten Landschaft des Telgir Muren, — als das schwache chinesische Lehmgebäude plötzlich einen Stoß bekam, stand ich auf und sah aus der Fensterlücke, deren Papier zerrissen war, denn ich glaubte vorhin ein paar Rinder draußen gesehen zu haben, und es war möglich, daß eines mit aller Wucht seine Hörner in die Lehmwand gestoßen hätte. „Es ist ein Erdbeben“, sagte der Gastfreund und hielt die Untertasse voll Tee in seiner Hand wie lauschend von sich. Als sich nichts weiter regte, schlürfte er weiter. Es begann zu regnen, dann zu schütten. Es war der erste Regen seit vielen Wochen. Und am nächsten Morgen, als ich aus dem Hause trat, war die sandige Steppe eine Wiese, grün von den zartesten Gräserspitzen, die der Regen über Nacht hervorgetrieben hatte.

Dies ist das Unbegreifliche an den Erdbeben auch im kleinen dort draußen. Die meisten dieser Stöße sind, als führe man im Eisenbahnzug über ein Hindernis, das den Wagen einen Augenblick aufhebt und wieder niederseßt; aber der Zug fährt ja, und der Stoß ist gleich vergessen. Es geschieht selten, daß der Miniaturzug auf der schmalen Eisen-

bahnlinie seine Räder in die Luft streckt, daß der Pullmanzug stehenbleibt und seine Wagen nach rechts und links auseinanderfallen. Der Mensch steht mit der Balancierstange auf dem langgestreckten, schlangenartigen Leib der japanischen Insel. Er baute die kleinen Eisenbahnstationen aus dem leichtesten Holzgestänge, wie Flugzeuge. Sieht man die Landleute im Sonnenschein sich auf den Bastmatten bewegen, die die Teepflanzungen des Hügellandes bedecken, so ist es, als glitten sie auf einem unendlichen Floß über das wellige Gelände. Auch die alten Dörfer erwecken noch zuweilen den Eindruck eines Zeltlagers, wenn sie auch die grauen und moosigen Dächer haben; vielleicht ist von manchem der Ort seit alters her so gewählt, daß ihm das Erdbeben am wenigsten Schaden kann, an sanften Abhängen fester Felsrücken. Aber die großen jungen Städte sind nicht mehr auseinandergezogen, wie einst die Dörfer und die alten Städte es waren; und obwohl sie ungeheure Flächen bedecken und eine eintönige, graue Fläche von niederen Dächern bilden, sind sie doch Konzentration der Arbeit, der Geschäfte, des Wohnens und der Gefahren. Wohl ragen aus diesen weiten Flächen die Fahnenstangen, an denen beim Knabenfest die mit Wind gefüllten papiernen Karpfen wie ein bedeutender Schwarm lebendiger Wesen gegen den Strom der unsichtbaren Luftflut und des Schicksals schwimmen. Und die Telegraphenstangen mit den waagerechten, regelmäßig geschnittenen Querbölgern geben selbst dem Geflecht der Drähte und der

* Mit freundlicher Genehmigung der Deutschen Dichter-Gedächtnis-Stiftung dem Werk „Städte, Landschaften und ewige Bewegung“ von Alfons Paquet entnommen. Preis in Ganzleinen 6,— RM. (478 Seiten).

Telephonleitungen den japanischen Stil. Doch dazwischen ragen die majestätischen Kampferbäume, aber auch die Steingebäude, Hotels, Museen, Verwaltungsgebäude ohne Stil in jener nichtsagenden, europäischen Bauart. In Tokio ist es der Kranz dieser Gebäude um die von Pinien gekrönten mächtigen Umfassungsmauern des kaiserlichen Palastes, der auch in seinen neuen Teilen nichts als ein weitläufiges europäisches Bauwerk aus der Periode um 1890 ist. Man sieht es fast mit einem grimmen Hohn, wie die Menschen hier am anderen Ende der Welt den Westländern alles nachgemacht haben, ihre Großstädte mit den Trambahnschienen, die Industrie und das Straßenleben, die Plakate und den Plunder, den Lärm, die Hast, die gefüllten Güterschuppen, das Brüllen der Schiffe, den Schmutz des Bodens und der Luft. Der Boden des alten Europa ist vielleicht fest genug, um die Steinlast der großen Städte zu tragen. Aber man baut schon in San Franzisko nicht mehr dieselben Wolkenkratzer wie auf dem Granitboden von Manhattan. An demselben ungeheuren Rand des Ozeans, in dem von allen Wassern der Erde das größte sich sammelte, am Rand dieser unermesslichen Lücke, die so groß ist, als sei aus ihrem Schlund der Planet hervorgeschossen, der jetzt als Mond die Erde umwandert, bricht immer noch zuweilen die alte Kruste, und das unterirdische Feuer versucht sich Luft zu machen. Dann trifft das Unglück die großen Städte am schwersten, rüttelt die steinernen Gebäude am fürchterlichsten und streut das Feuer über die hölzernen Straßen der engebauten Wohnungen aus.

Dieses säbelartig geschwungene Inselland hatte nie die Zerstörungen durch einen äußeren Feind zu leiden. Es bewahrt die Schätze aller seiner Generationen ohne Unterbrechung. Es liegt, von der See zerrissen, aufgeteilt in große Inselbrocken und Halbinseln, mit stark geschwungenen Buchten, die abermals mit Inseln besetzt sind, im Glanz und im feuchten fruchtbaren Duft des Meeres; seine großen Städte sind die Gewichte in seiner Mitte. Nur die Erdbeben greifen zuweilen nach dem Reichtum und Leben der Menschen, sie gaben in der Fläche wie in der Höhe diesem Land seinen launischen und schroffen Umriss, sie machten die ganze Insel zum Hausboot, das ein wenig schwankend vor Anker liegt. Yokohama, ganz offen dem freiesten Horizont, an dem ungeheuren Nichts des Meeres, mit den weit ausgestreckten Fühlern seiner Schiffahrtslinien, die nach Vancouver, San Franzisko, nach den Häfen Südamerikas und Australien zielen; dahinter in der dem Meer abgewonnenen Fläche die Hauptstadt, durch die seichte Innenbucht vom Meer geschieden, dieser blauen, breiten Bai, auf der die großen Dampfer nicht erscheinen, aber weiße Segel, kleine Dampfer und Motorboote in Schwärmen. Dann das Geschäftsviertel mit seinen schwächlichen Wolkenkratzern. Und an der Inlandsee, dem asiatischen Festland zugewendet, die andere Doppelstadt, Osaka und Kobe, unübersichtlich in der verhässlichen, entstellten Landschaft mit vielen schmalen Kanälen und kleinen neuen Brücken und die zahllosen Fabrikamine, die hoch und dünn erscheinen, denn es sind Blechrohre, mit Ketten angebunden. Hier dachte man noch bei der Konstruktion der Häuser und der Arbeitsstätten an die Erdbeben. Aber im Bau der Städte, in ihrer gewaltigen erwerbseifrigen Zusammendrängung hat man sie mißachtet. Die Züge im Bahnhof folgen einander wie die Stadtbahnzüge einer europäischen Großstadt, die Automobile in den Straßen haben das Tempo von Amerika und führen von allen Seiten die grau gekleideten, brillentragenden, schweigenden, zeitunglesenden Menschen zusammen. Aus aneinandergepreßten Vorstadthäusern schauen halbnaakte braune Menschen, auf schmalen hölzernen Geländern und in engen Höfen trocknen ärmliche Kleider, und das trübe Gewölbe großer Bahnhofshallen mit schwarzen hölzernen Brücken tut sich auf. Zementgebäude, und hinter den von Kanälen

gesäumten Gassen die Masten der Handelschiffe, die Ziegelmauern der Werften und Arsenale. Fremdartig wie ein Maskenzug drängt sich im Gewühl des Bahnhofs eine kleine Schar weißgekleideter Pilger. Sie tragen Stäbe und Strohmäntel, Kürbisflaschen und leichte Sandalen. Vielleicht kommen sie von einem entfernten Kloster in den Bergen. Seitwärts ist in Reih' und Glied eine Schar städtischer Schulkinder aufgestellt, die Knaben mit ihren Schildmützen und grauen militärischen Anzügen, die Mädchen in ihren fast bis zum Boden reichenden stumpfroten oder braunen Röckchen und farbigen Leibchen. Dann thront der Fremde auf dem hohen Sitz einer Riksha und fährt Gassen hin, Gassen her durch die wimmelnde Stadt. Hopsend, klappernd durchfahren die Rikshas in unendlicher Reihe die Straßen; Gesichter der Menschen fliegen vorüber, der Fremde landet mit einem glänzenden Anlauf in dem wohlbehüteten Garten vor der Freitreppe des Hotels mit seinen umherlungern den Kulis, seinem Heer von weißkleinen Dienern und einem Duzend auf den Stühlen der Veranda ausgestreckter Europäer.

II. Bergwerkstadt ohne Berg.

Man braucht nach Fushun kaum zwei Stunden mit der Bahn. Der Zug umfährt in einem Bogen die alte weitgedehnte Stadt, deren neue gotische Kirchtürme seltsam an Faust und Gretchen erinnern. Man wechselt den Zug an der kleinen Station Sunchiatun und fährt dann das breite Tal des Hunho hinauf, dessen Hügelinie die Russen einst heiß verteidigten. Blaue, zugespitzte Bergzüge winken in der Ferne. Gehöfte in weißblühenden Büschen, Gruppen windgebogener Bäume, die alte Gräber beschatten, liegen wie Inseln in den rotbraunen, sorgsam gepflügten Feldern. An der Brücke, die den Fluß mit eisernen Bogen überspannt, steht der Wasserturm, dessen Pumpwerk die Stadt Fushun mit Trinkwasser versorgt. Aus einem erstaunlich geräumigen, mit übertriebenem Aufwand von Beton und Ziegeln gebauten Bahnhof tritt man auf eine sehr breite Straße im freien Felde. Diese Straße ist noch nicht ganz fertig, man erblickt erst in einiger Entfernung die schmucken Häuser der jungen Stadt. Echt japanisch ist nur die Straßenbahn, deren Schmalspurgeleise locker auf dem Boden liegen. Die offenen Miniaturwagen werden von Kulis gezogen.

Die Kohlenminen von Jentai am Jalu und die Gruben von Fushun waren Gründungen von Europäern. Die russische Verwaltung begann schon während des Baues der Eisenbahn die Ausbeute der reichen Kohlenfelder, die sich über zehn Kilometer in der Längsrichtung des Hunho ausdehnen. Doch die technischen Einrichtungen waren so mangelhaft, daß die Gruben noch nicht einmal so viel Brennmaterial lieferten, wie für den Betrieb der Bahn nötig war. Die Japaner haben hier in ihrer zugreifenden Art innerhalb fünf Jahren eine Musterstadt entstehen lassen mit einem von zehntausend Menschen bewohnten Chinesendorf und einem gegen diese Nachbarschaft abgetrennten Verwaltungsviertel, das die Behausungen der japanischen Herrenbevölkerung enthält. Nachdem einmal die außergewöhnliche Ergiebigkeit der Flöze festgestellt war, begann man mit dem Bau einer Anlage, der die modernsten Hilfsmittel zu Gebote stehen, und erreichte nach den ersten Betriebsjahren eine Tagesproduktion von zweitausend Tonnen, die nach dem Aufbau der neuen Fördertürme auf sechstaufend gesteigert werden konnte und bald zehntausend erreichen wird. Schon macht die Fushunkohle der chinesischen und japanischen Kohle in allen chinesischen Seehäfen bis Hongkong Konkurrenz. Gas und Elektrizität erzeugen die Gruben für den Bedarf der Stadt; man baut aber auch bereits Einrichtungen zur Gewinnung von Teer und Ammoniak und eine Anilinfarbenfabrik.

Es ist ein heißer, wolkenloser Frühsommertag. Seltsam, man sieht von weitem schon die Schloße, die Fördergerüste,

die fahlen Dächer der Grubenanlage, aber nirgends eine Spur jener grauen, rauchigen Luft, die selbst bei hellem Wetter über unseren heimischen Kohlenstädten lagert; denn man hat die modernsten Rauchverbrennungsanlagen. Im übrigen brennt die hier gewonnene Kohle mit sehr wenigen Rückständen. Am Eisenbahngleise entlang, das die Gruben mit dem entfernten Bahnhof verbindet, gehe ich zu dem Verwaltungsgebäude. Es ist ein mächtiger, hinter dreifachen Loreingängen liegender Bau aus roten Ziegeln, der sich in seinen schweren, etwas unbeholfenen Formen und seinem grün gestrichenen Zinddach unverkennbar an russische Vorbilder anlehnt. Man führt mich durch weißgetünchte Gänge an Schreibstuben und Zeichensälen vorüber, deren Türen offenstehen, in das Sprechzimmer des Direktors. Da stehen Glaschränke mit Gesteinsproben und uralten koreanischen Töpferarbeiten, die bei den Bohrungen in Fushun gefunden worden sind. Es sind Zeichen einer früheren Besiedlung dieser Gegend, angeblich sind es die Koreaner, die in vorgeschichtlicher Zeit tief in die Mandchurie eingedrungen waren. Die in der Töpferkunst wohlbewanderten Koreaner hatten das an manchen Stellen offen zutage liegende Brenngestein zur Feuerung verwendet. Auch eine Menge von Grünspan überzogener chinesischer Käsch-Stücke, die bei den Grabungen zum Vorschein kamen, gehören zu dem kleinen Privatmuseum.

III. Kuli-Unterwelt.

Wir besichtigen die Maschinenräume, die Kraftstation, die Werkstätten und Aufbereitungsanlagen, die ebenförmig in Deutschland stehen könnten wie hier in einer Gegend, die zuweilen noch von räuberischen Chunchusen heimgesucht wird. Wir gehen in eines der Bergwerke hinunter. Ein geräumiger, mit Blech gedeckter Gang führt mit steilen, regelmäßigen Stufen in eine kühle Finsternis. Mein Führer macht mich auf einige Stellen in den Wänden aufmerksam. Es sind die zugemauerten Eingänge alter Stollen, die man nach der Flucht der Russen brennend fand. Immer tiefer steigen wir abwärts in dem schwankenden Lichtkreis unserer Grubenlampen. Doch die Galerie mit ihren schwarzglänzenden Kohlenwänden bleibt so breit und sauber, daß man sie in hellem Anzug durchschreiten könnte. Wir gelangen in einen ebenen, saalähnlichen Raum, etwa hundert Meter unter Tag. Hier ist die Luft schon heiß und drückend. Elektrische Lampen leuchten von der Decke. Zwischen rot überzogenen Bänken steht ein langer Tisch mit den üblichen Aschenbechern und glimmenden grünen Räucherkerzen. Von hier aus führen enge Gänge zu den Abteilungen. Wir orientieren uns mit Hilfe einer Grubenkarte und besuchen einige Arbeitsstellen. Geschwärtzte Kulis arbeiten mit Spitzhacke und Grubenlampe. Andere führen die klappernden Züge eiserner Karren, die wie Drahtseilbahnen in komplizierten Weichensystemen laufen. Wir gehen einen Kilometer weit in diesen meist geräumigen, nur selten zusammengeschmürten Gängen. In einer Nische blinkt der Stahlkörper einer elektrischen Maschine.

Es ist gerade Mittagspause. Der Maschinist verzehrt, ohne seinen Platz zu verlassen, seinen harten Reis mit Hilfe der hölzernen Stäbchen aus einem zierlich bemalten Blechkästchen. Kulis führen uns dann wieder die steilen endlosen Stufen aufwärts ans Tageslicht.

Oben zeigt man mir auch die Unterkunft der chinesischen Arbeiter in den von der Grubenverwaltung gebauten Schlafhallen. Es sind etwa dreitausend aus Schantung zugewanderte Chinesen. Die Leute kommen alle ohne Familienanhang und wandern mit der Jahreszeit in ihre Heimat zurück, um anderen Platz zu machen. Wir betreten ein schuppenähnliches Gebäude mit nichts darin als den gemauerten heizbaren Betten; auf jedem Platz liegt eine Strohmatten und das kleine Bündel, das die Habe des einzelnen enthält. In der Mitte der Halle steht eine Tonne mit gekochtem Reis. Davon bekommt jeder Kuli seine Portion; als Zuspense gibt es höchstens ein paar Bohnen, junge Zwiebeln oder den beliebtesten Knoblauch. Der Saal ist gelüftet, aber die feine Abscheulichkeit der Chinesengerüche treibt uns bald wieder ins Freie. Wie auf den südafrikanischen Minen, so gibt es auch hier ein kleines Badehaus für die Chinesen und ein besonderes Krankenhaus für sie. Die Verwaltung fördert auch den Bau eines großen chinesischen Theaters im benachbarten Dorfe.

IV. Der neue Stil.

Eine leichte Hügelinie begleitet die auf der Talsohle angelegte Stadt. Oben, nahe den Baracken der Gen darmerie und nahe dem spiegelnden Reservoir der Wasserleitung steht in einem quadratischen hölzernen Baum der Schintotempel mit seinem bühnenähnlichen Ge-

rüst und dem schweren Dach. Es ist das einzige Bauwerk weit und breit, das unverkennbar den japanischen Charakter trägt. Alle Japaner auf diesen gut gepflasterten Straßen gehen in europäischer Kleidung. Man sieht von der Höhe weit über das grüne, kaum gewellte Land mit dem Gegensatz der von Baumkronen überragten chinesischen Gehöfte zu der nach einem durchaus asiatischen Grundplan gebauten Verwaltungsstadt. Es sind Wohnhäuser im Stil neudeutscher Villen, von Gärten und Höfen umgeben; um den Platz reihen sich das Wohnhaus des Grubendirektors, das Volkshaus, das Postgebäude, der Klub und das Hotel. An den Nebenstraßen die Schule, das Krankenhaus und die gleichförmigen Wohnungen der niederen Angestellten.

Offenbar haben die Japaner den städtebaulichen Gedanken ihrer Grubenstadt dem Beispiel von Dalny entnommen. Amerikanisch ist die Einrichtung der Häuser. Allen liefert das Bergwerk elektrisches Licht, Trinkwasser und Gas, sogar die Heizung. Nirgends befindet sich ein Ofen, dafür geht heißer Dampf unmittelbar aus dem Maschinenhaus der Gruben nach den Häusern. Um Reparaturen besser ausführen zu können, und da es wohl auch zu kostspielig wäre, die Leitung in den Boden zu graben, so legte man sie in der Höhe der Telegraphendrähte über die Straße hinweg, und nun sieht man überall diese mit Asbest umwickelten Röhren

Das Los des Menschen.

*Der Glut des Sommers folgt des Herbstes Kühle,
Dem Schneefeld folgt des Lenzes Blumenbeet;
Die Sonne hebt sich rosig in der Frühe,
Und rosig ist ihr Bildnis, wenn sie geht.*

*Die Bäche drangen in das Meer. Die Zeiten
Erneuen sich. Mit jedem Tagbeginn
Glänzt neu das Sonnenlicht, und unaufhörlich
Treibt neues Wasser durch die Ströme hin.*

*Der Mensch lebt einmal — nimmer kehrt er wieder,
Sein Dasein ist ein Lufthauch, der zerfließt;
Die Summe seines Lebens ist ein armer,
Verfall'ner Hügel, darauf Unkraut sprießt.*

*Khung-fu-tze (Konfuzius) 551 bis 478 v. Chr.
Nachdichtung von Hans Bethge.*

wie weiße Linien zwischen den roten Häusern und in die Mauern verschwinden. Man hält diese originelle Anlage für eine praktische und billige Lösung des Problems, aber sie wird es schwerlich auf lange sein.

Wir besuchen die Schule und das Krankenhaus. Die Zimmer sind öde, und die weißen Heizrohre, die an den Wänden in geringer Höhe über dem Fußboden liegen, so daß man sie in der Tür wie eine Schwelle überschreiten muß, machen einen fremdartigen Eindruck. Hier empfängt eine Schar frischer, hübsch gepufter Kinder Unterricht. Wie kleine Papageien plappern sie die englischen Vokabeln, die ihnen ein japanischer Lehrer mit harter Aussprache vorsagt. Da ist ein Kindergarten mit Schulbänken für die Zwei- und Dreijährigen. Unter dem Dach, in einer heißen Mansarde, ist der Spielplatz. Die Kinder, so sagt man mir, halten diese sauberen Räume selbst in Ordnung. Peinliche Ordnung herrscht auch in dem kleinen, gut eingerichteten Krankenhaus. Überall, im Operationsaal und im Schulraum, im Wohnzimmer wie im Hausflur liegen an den Wänden die weißen Rohre, die jedes Haus vom Dampfkessel der Zentrale abhängig machen. Europäer würden sich in Räumen, wo man keine Möbel gegen die Wand stellen kann, nicht wohl fühlen. Die Japaner erheben nicht diesen Anspruch. Sie haben zwar fast alle in ihrer Wohnung eine europäisch eingerichtete Stube, doch wie die meisten nach Feierabend sofort in ihre leichten nationalen Gewänder schlüpfen, so bewohnen sie auch mit Vorliebe ihre in den oberen Stockwerken gelegenen, mit Schiebetüren, Matten und Blumen geschmückten Räume.

V. Gräber.

Zart und herrlich blaut die See über einer flachen, hellbraunen Sandlandschaft, aus der viele, durch niedere Dämme voneinander getrennte Lünepel glänzen. Das sind die Flächen, auf denen die zurückgelassene Flut des Meeres zur weißen Kruste vertrocknet. Wie weiße Zelte spiegeln sich in der Ferne ein paar Salzstapel in den Lagunen. Der Himmel mit seiner tiefen Mittagsfarbe scheint eins mit dieser blauen See, in der draußen die Inseln und Schiffe zu schweben scheinen. Einzelne Hütten tauchen auf, nackte braune Kinder plätschern in den Meerwasserpfützen und grünen schreiend.

Eine zahllose Menge spitzer Erdhäufen breitet sich hier bis an den Rand des Meeres aus. Es sind Gräber, wie vom Himmel herabgeregnet in dieser unfruchtbaren, von Salz verpanzten Fläche. Friedhöfe gibt es nicht in China, darum findet man Gräber außerhalb der Städte überall. Was für den Lebenden der Atem, das sind für den Toten die Knochen, lehrt ein Chinese den andern. Und so schützen und erhalten die Lebenden in einer einzigartigen Totenknechtschaft alle Gräber des Landes, auch die der längst vergessenen Generationen. China hat über vierhundert Millionen Einwohner, doch kaum weniger Gräber. Die Bauern begraben ihre Toten auf den Äckern, die Armeren belegen die dem Staat gehörenden Ödlandereien, die Bergabhänge und die Meeres-

ufer. Drei- oder viermal in der chinesischen Geschichte haben allgemeine Gräbervernichtungen stattgefunden, jedesmal beim Wechsel von Dynastien; die letzte beim Antritt der Mingdynastie im Ausgang des vierzehnten Jahrhunderts. Die Mandschudynastie ließ die Gräber des Volkes nicht zerstören, wie sie auch die Gräfte der Mingkaiser verschonte. Es klingt sehr seltsam, aber durch dieses pietätvolle Verhalten versagten die Mandschukaiser dem Lande eine Wohltat. Wären alle Gräber Chinas seit mehr als dreitausend Jahren noch vorhanden, so würde wohl kaum ein Platz für die Lebenden übrig sein. Aber auch der jetzige Zustand genügt für eine Bodenkrisis. Die Berge bei Kanton und Nanking, die Küstenebenen in der Nähe der Seestädte sind ungeheure Totenfelder. Bei manchen Städten wird der Raum für die Bestattung der Toten unerschwinglich. Solange das Volk die Geister fürchtet, wird es niemals wagen, die alten Gräber

dem Erdboden gleichzumachen. China würde aber durch eine allgemeine Beseitigung seiner Gräber ein Gebiet von der Größe Deutschlands neu gewinnen. Auch die Anlage von Straßen und Siedlungen, der Bau von Eisenbahnen und Bergwerken würde leichter vor sich gehen. Viele Chinesen behaupten, daß in China ein Dynastiewechsel notwendig sei, damit nicht am Ende die Zahl der Toten die Lebenden verdränge.

VI. Das Stahlwerk.

Eine Dampfbarkasse fährt mich stromaufwärts nach Hanyang. Wir verlassen die Ozeandampfer, die von Booten umrudert daliegen wie die Hennen inmitten ihrer Küchlein. Wir fahren nach der chinesischen Stadt,

entlang den italienisch schmalen, schmutzigweißen Fronten mit ihren Balkonen und Treppen, ihren aufwärts geschnäbelten Dächern, den im Schlamm endenden Torbogen, den zum Fluß hinabstürzenden Gassen. Rähne, mit blauen Säufen beladen, gleiten vorüber, hastige Dampfbarkassen vermitteln den Verkehr mit dem gegenüberliegenden Wutschang. Dschunken mit fleckigen Segeln kommen still den Strom herab, fast mit Schnellzugsgeschwindigkeit; manche von ihnen sind Jahrhunderte alt. Sie gleichen schwimmenden Kommoden. Andere, mit fächerförmigem Steuerruder, mit dem von Bastsegeln beschatteten Hinterkastell und mit Rudern, die ausgestreckt sind wie Klauen, schwimmen hornartig emporgekrümmt wie die Karavellen des Kolumbus. Einige tragen am Heck einen wedelnden Schweif wie eine Pfauenfeder, das Mandarinabzeichen des Besitzers, oder führen eine Art Kontorflagge. Die leeren Matten der Hausboote ziehen sich in den Hanfluß hinein wie ein gigantisches Röhrch. Leute kauern da am Rand der Boote und essen Reis aus kleinen, roten Schüsseln oder sitzen mit aufgelöster schwarzer Mähne unter der Hand der Barbieri. An den Masten über ihnen züngeln die Wimpel wie rote Schmetterlingsflügel. Eine merkwürdige Monotonie geht durch das alles. Die Welt, die einem im Europäerviertel noch so neu und unerschöpft erschien, hier erscheint sie plötzlich in lauter verbrauchten Formen, die es sich nicht lohnt, vor dem Schmutz und dem Verfall zu retten.

Und doch beginnt nach der Landung am sandigen Ufer

Der Tanz der Götter.

*Zu meiner Flöte, die aus Jade ist,
Sang ich den Menschen tiefbewegt ein Lied —
Die Menschen lachten, sie verstanden's nicht.*

*Da hob ich schmerzvoll meine Flöte, die
Aus Jade ist, zum Himmel auf und brachte
Mein Lied den Göttern dar. Die Götter waren
Beglückt und huben auf erglüh'nden Wolken
Nach meinem Lied zu tanzen an . . .*

*Nun singe ich mein Lied den Menschen auch
Zur Freude; nun verstehen sie mich auch,
Spiel' ich das Lied auf meiner Flöte, die
Aus Jade ist . . .*

*Li-Tai-Po (702 bis 763 n. Chr.).
Nachdichtung von Hans Bethge.*



*Chinesische Lautenspielerin.
Scherenschnitt von C. Nagel-Diek.*

eine neue Entdeckungsreise. Wir sind am Fuße des Hügels, den ein vom Rauch der Hochöfen geschwärzter Tempel krönt. Hinter einer Schiffsverft beginnen die Schlackenbalden, die Bahngelände, die dröhnenden Bezirke des Stahlwerks mit seinen lodernden Hochöfen, seinen Wolken emporsendenden Kühltürmen, seinen finsternen, von rotglühenden Eisenfäden durchzischten Hallen mit Walzwerk und Dampfhammer. Scharen schwarzbrauner nackter Kulis verrichten mit der ihnen eigenen Ruhe und Genauigkeit die schwere Arbeit. Mitten im Durcheinander der Werke liegt das Verwaltungsgebäude, ein altes Jamen¹ mit Staatsfänsten und symbolischen Waffen vor der Tür, mit dem üblichen Empfangsraum mit Zeichensälen und Schreibstuben und einem Maschinenhaus daneben und dem geräumigen, schlecht belichteten, von einem riesigen Zeichentisch fast ausgefüllten Büro des Chefingenieurs. Elektrische Fächer bewegen die heiße Luft. Neben wenigen Europäern arbeitet schon eine ganze Anzahl junger chinesischer Ingenieure im Stahlwerk, die ersten, die von den Hochschulen Europas und Amerikas nach China heimkehrten. Die Hanyangwerke, eine der großen Schöpfungen des einstigen Generalgouverneurs Tschang Tschilung, haben innerhalb eines Jahrzehntes den ungeheuren Aufschwung genommen, der sie bereits den großen Werken der Niederrhein- und Saargegend an die Seite stellt. Eisen- erz von vorzüglicher Beschaffenheit steht zur Verfügung. Es wird auf dem Wasserwege von Tschang am rechten Jangtse- ufer etwa siebenzig Kilometer unterhalb heraufgebracht. Die Kohlen stammen aus den Bergwerken von Pinghsiang. Die Gegend zwischen Han und Jangtse ist auf dem Wege, ein zweites Essen zu werden. Hinter dem Stahlwerk erheben sich die Schloße des Arsenal von Hupe mit der Waffenfabrik, einer chemischen und Pulverfabrik und mehreren Mühlen und Ziegeleien.

VII. Der Stadtplan.

Es gibt merkwürdige Städte, erstaunliche Stadtpläne, großartige Stadtgrundrisse, aber keiner kommt mir seltsamer vor als der von Peking. Da ist kein großer Fluß, an dem sich diese Stadt festsetzte, kein Gebirge, an dessen Wand sie sich unmittelbar anlehnt. Die große, vielzerklüftete Wand der Westberge mit dem steinernen Band der Großen Mauer ist in der Ferne. Die Stadt ist in der Ebene entstanden, an kleinen Flußläufen, die von den Bergen heranzulaufen, es fehlt nicht an Bächen, das Land ist fruchtbar. Die Stadt ist in ein Viereck eingedrängt. Die Achse des Vierecks ist von Norden nach Süden gerichtet. Alle bedeutungsvollen Bauwerke des alten China sind nach dem Befehl des Fungschui² von Norden nach Süden gerichtet, gegen den unheildrohenden Norden geschützt, gegen den freundlichen Süden offen. Es ist das Merkwürdige, daß hier eine ganze Stadt gerichtet ist wie ein einzelner Palast. Mit allen seinen Amtsgebäuden, mit seinen Hallen, seinen Nebengebäuden, seinen Höfen und seinen Gärten. Diese große Vornehmheit und Strenge fügt Peking ein in den Kosmos. Peking heißt nicht nur die Hauptstadt eines Reiches, sie ist es auch in einem mystischen Sinne. Die Seele Peking ist die Geisterstraße. Diese höchst selten betretene, für Menschen durch Tugend verschlossener Tore unbrauchbar gemachte Straße, die keinem profanen Zwecke dient, keiner Bewegung, die man Verkehr nennen könnte — diese Straße ist das Rückgrat der Stadt. Diese Straße ist mit großen Steinplatten belegt, das Gras in ihren Ritzen zeichnet vier- eckige Muster. Ihr Verlauf durch alle die geschlossenen Mittelstore der Palastmauern und der inneren Tempel mit

dem alten glasierten Löwen wird an manchen Stellen sinnend betrachtet von einem Spalier Kamele, Einhörner und Schildkröten. Es gibt Städte vom Grundriß des Schachbrettes, es gibt andere in der Form des Halbmondes, es gibt sternförmige und kreisförmige Städte, andere sind in ihrem Grundriß wie eine Schneeflocke, aus Kristallen zusammengesetzt. Es gibt Städte, deren Grundriß an ein Vogelhäuser erinnert oder an eine Kartothek. Aber der Grundriß von Peking hat die Form eines Altars. Dieses einfache und starre Viereck liegt völlig unbekümmert um die Wellen des Geländes in der Ebene. Wenn die großen Tore dieser Stadtmauer geschlossen sind, so ist die Einschließung ohne Lücke. Über den Toren ragen breit und sicher die Turmgebäude mit ihren Dächern, Wehrgängen und Zinnen. Die Mauern schützen die Menschen im Innern der Stadt vor den eifigen, mit Staub beladenen Stürmen des Winters, freilich wehren sie auch im Sommer den kühlen Brisen den Eintritt. Die Stadtmauer umschließt wie eine Kruste das Leben der bunten und prangenden Stadt. Ihr folgen innen die regelmäßig angelegten Straßenparallelen; die Paläste, die Gehölze in der Stadtmitte liegen abermals in Mauern eingeschlossen, die genau denen der äußeren Mauer entsprechen. Schmal und doch unergründlich sind die Wohnviertel, die zuweilen gedärmt in unzählige ineinander verschlungene Gassen und Gäßchen übergehen. Nichts ist anziehender als die Karte der Stadt. Man sieht aus dem ganzen Land eine unendliche Menge von Straßen und Feldwegen zu dieser Stadt hinstreben. Es ist wie ein lebendiges, gleichmäßig lockeres Adernetz, es ist wie das Hinschießen unzähliger Rinn- sale zu einem gemauerten See. Wie eines jener bunten viereckigen Amtsabzeichen auf der Brust der Mandarinen, so ruht die Stadt auf dem leicht und wohligh gemusterten Teppich des Landes, und sie zieht die Blicke auf sich wie eines dieser symbolischen Schilder. Außen ein Abbild des Sinnes, innen das lebendige Herz.

Der Versuch, Peking zu beschreiben, ist oft unternommen worden. Ausgezeichnete Beobachter haben ihre Eindrücke wiedergegeben. Gelehrte brachten merkwürdige Einzelheiten in Erfahrung, aber man empfing nur Auschnitte. Der Versuch, diese von tausend ergreifenden, majestätischen, verbrecherischen, schwelgerischen, kleinsten und großartigsten Dingen erfüllte, von irdischen und himmlischen Beziehungen gesättigte Stadt zu beschreiben, könnte nicht umsichtig genug unternommen werden. Zu dem Erlebnis dieses in allen Farben schillernden Straßenlebens, zur Durchdringung aller hier noch lebendigen Zeremonien, Glaubensdinge, Volksgebräuche und Liebhaber- reien, zur Erfahrung all der feinschmeckerhaften, intelligenten Dinge, die in den Theatern, Restaurationen, Gesellschaften, Tempeln und Kapellen dieser Stadt möglich sind und ihr jahreszeitliches Leben haben, gehört ein tiefes Wissen um das Vergangene, ein Erinnern an die noch überall nachwirkenden, verklingenden, früheren Geschlechter, eine Einsicht in das Gewordene, Geschichtete, wie wir sie von Athen und Rom besitzen. Die gelben Kaiser sind nicht mehr, die großen Jahresopfer werden nicht mehr gefeiert, die alten Riten, deren musikalische Tonsolgen, deren ernste Ver- beugungen, deren fremdartig kostbare Kostüme den ewigen Geheimnissen gewidmet waren, sind vergessen. Dennoch würde niemand sagen können, die Seele der Stadt sei tot. Vielleicht werden einmal alle die alten kostbaren Dinge dieser Stadt nicht mehr bedeuten als ein mit tausend Zufalls- funden vollgestopftes Museum. Vielleicht wird sogar das Zentrum des politischen Geschehens sich eines Tages nach dem Süden Chinas verschieben. Dennoch wird immer in Peking wie in einem Zauber Spiegel ein Abglanz aller be- wegenden Dinge des großen Ostens erscheinen, ein farbiger furchtbarer Schatten, ein mächtiger Gedanke.

¹ Jamen = chinesisches Amtsgebäude.

² Fungschui = „Windwasser“, d. h. die chinesische Lehre von den Elementareinflüssen.



Derwischkloster vor den Toren von Damaskus.
Im Hintergrunde der Antilibanon.

Der „Abglanz des Paradieses“.

Eine Autofahrt nach Damaskus.

Von Dr. Dr. Gerhard Benzmer.



Vornehme Araberin aus Damaskus.

wie ein Rivieraort zu Füßen der Seealpen. Wunder-
voller Sonnenmorgen, tiefblau Meer und Himmel, weiß
die flachdachigen Häuser, leuchtend grün Gärten und Felder,
rot die Berge und glitzernd im Schnee die alpenhohen
Gipfel. . . . Herrgott, wenn man doch schon hinaus könnte!
Aber der französische Doktor muß zunächst den Puls fühlen,
und erst, wenn sich herausgestellt hat, daß man weder an
schwarzen Pocken noch ägyptischer Augenkrankheit leidet,
und daß es mit dem Passvisum seine Richtigkeit hat, fallen
vor dem Fremdling jene unsichtbaren und doch so allmächtigen
Schränken, mit denen der Mensch die ohnehin schon so kleine

Erde noch weiter zerstückelt. Braune Araberhäute rudern
uns im Brandungsboot ans Ufer, nochmals durchbohren uns
die Röntgenaugen geschulter Zöllner: dann endlich sind wir
frei und dürfen uns mit Kopfsprung in die sprudelnde, schillernde
und duftende Welt des Orients stürzen.

Die starken, auf häufige Gebirgsfahrt zugeschnittenen
Wagen harren schon der lebenden Fracht; hinein also und
rasch durch die Stadt, dann wird man die rund anderthalb-
hundert Kilometer bis Damaskus gerade bis zur Mittags-
zeit zurücklegen können. Das Gewimmel und Geschrei auf
den engen Straßen gleitet wie ein grotesker, allzu rasch ab-
gehaspelter Tonfilm vorüber. Im Vorbeisliegen erhascht
das Auge manch drolliges, echt orientalisches Bild: die blinken-
den runden Messingblöcke der Gezausbügler, die riesigen
bunten Flaschen der Limonadenverkäufer, verschleierte Frauen,
bärtige Männer mit wallenden, weißen Kopfstüchern.

In zahllosen Windungen und Kehren steigt zwischen Wein-
gärten und Feldern, zwischen Maulbeerbäumen und Oliven
die wohlgepflegte Straße zum Gebirge hinan. Zwischen Un-
endlichkeiten pendelt der Blick: rückwärts in immer umfassen-
derer Hingabe das Meer, lässig den blauen Leib in die weißen
Schleier der Brandungsborde gehüllt; voraus, im Dunst
des Morgens verdämmernd, die turmhohen eisigen Zinnen
des Libanon. Plötzlich begreift man jenen alten arabischen
Spruch, nach dem alle vier Jahreszeiten im Libanon be-
schlossen liegen: der Winter auf dem Haupte des Gebirges,
der Frühling auf den Schultern, der Herbst im Schoße der
Täler und der Sommer zu Füßen der Berge am Meeres-



Blick von der Galerie der Omayyadenmoschee auf Damaskus.

strände. . . . Und während der Wagen durch liebliche Villendörfer und Sommerfrischen saust, beneidet man wohl die Bewohner, deren Blick gleichsam zeitlos frühlinghaftes Knospen und herbstliches Vergehen, sommerliche Lebenskraft und winterlichen Schlummer zugleich umfaßt. . . .

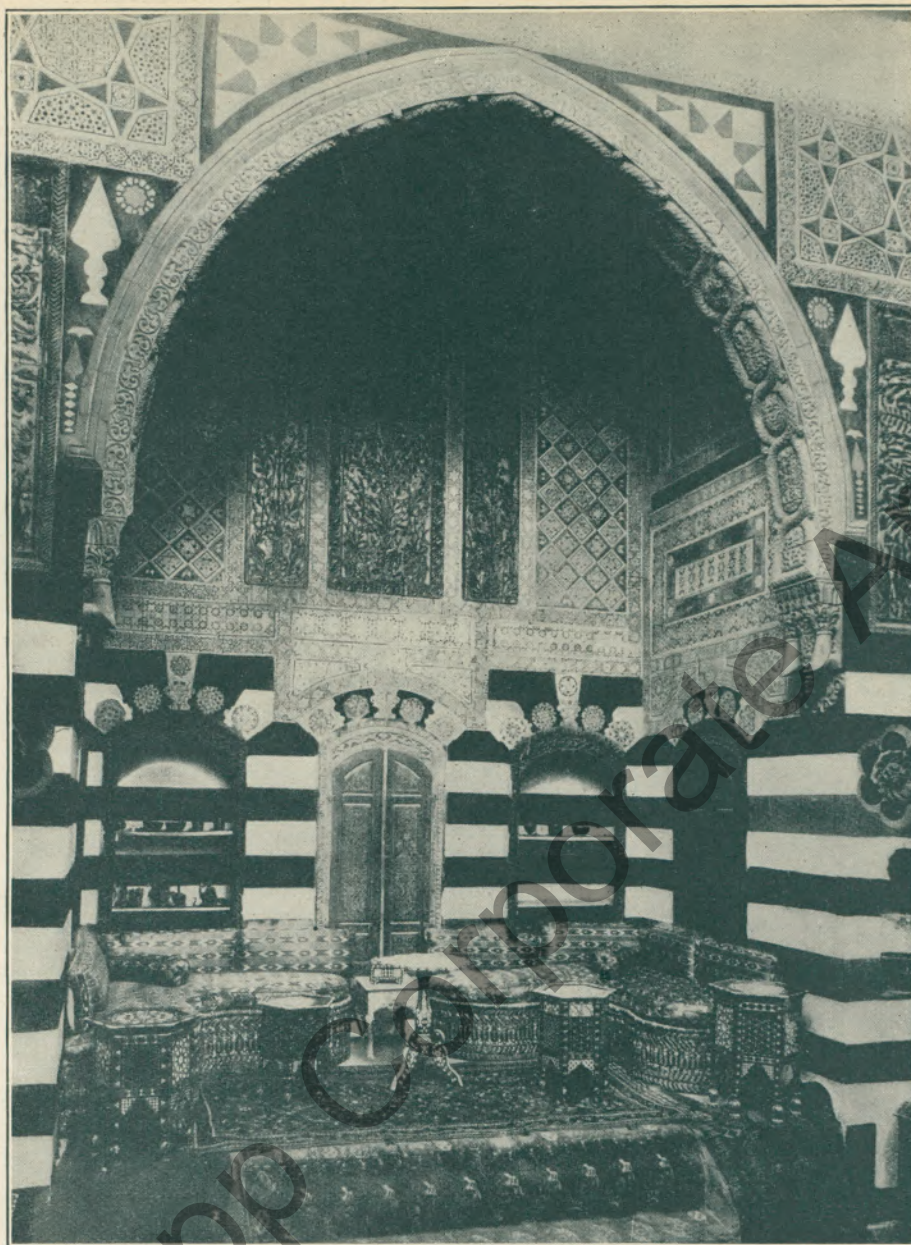
Für uns, die wir den Libanon hinanklimmen, läuft die Jahreszeitenuhr zunächst rückwärts; und wenn auch das Auge sich noch am üppigen Grün der subtropischen Fruchtgärten dort drunten an der Küste labt, so wird die Luft um uns herum schon kühler und kühler. Aus dem Sommer wird Frühling, aus Feldern und Rebenpflanzungen werden nackte rote Hänge und zerrissene Felsenberge. Drusendörfer und Maronitensiedlungen flattern vorüber, und nicht lange, so strecken uns die Bergkämme ihre ersten, weißglitzernden Finger entgegen. Nicht weit von der Straße kühlt über Schluchten und durch Tunnels die Eisenbahn; während sich die Lokomotive mit fürchterlichem Gezech und Geächze abmüht, die drei Wägelchen den Berg hinaanzuziehen, spürt man mit einem Male den ersten Hauch von Postkutschentromantik, der sich in unseren Tagen des Automobils allgemach schon über die Eisenbahn zu senken beginnt. Und unwillkürlich denkt man wohl: es fehlte nur noch, daß ein Postillon sich auf den dicken prustenden Schornstein des Dampfrosses setzte, ins Horn stieße und riefte: „Platz da für die große Eisenbahn von Beirut nach Damaskus!“ —

Alles vereint diese Straße: Gegenwart, Zukunft und Vergangenheit. Da ist auch schon jenes Universalverkehrsmittel des Orients, ebenso alt wie konkurrenzlos: die Kamelkarawane. Wenn ein Auto naht, bleiben die sonderbaren Wüstenschiffe reglos stehen, recken die Hälfen und blicken mit unglaublichem Hochmut auf ihren Benzinvetter. Was sagt ihr Blick? „Hier habt ihr gut rasen, auf der gepflasterten Straße! Aber mößt ihr nicht bitte mal mit uns in die Wüste kommen? Da könnten wir vielleicht einmal unsere Kräfte messen! Im übrigen: wir können zehn Tage ohne Wasser durch das Sandmeer marschieren! Seid ihr vielleicht imstande, auch nur einen Kilometer ohne Benzin und Wasser zu fahren?“

Sie haben eigentlich ganz recht, die guten Kamele; und sie dürfen ruhig ein bißchen hochnäsiger sein. Einem Pneumatik

kann man nun einmal nicht die Fähigkeiten der Kamelsohle geben, und ich bin nur froh, daß die Höckerträger nicht sehen, wie wir nun gleich darauf in schmalen Schneefunnen, dessen Boden die warmen Strahlen der Höfensonne aufgeweicht haben, im Schlamm steckenbleiben. Aber eine Rote arabisch-französischer Straßenbauoldaten macht uns bald wieder flott, und schon sausen wir — rings von himmelhohen Schneeriesen umgeben — von der 1500 Meter hohen Paßhöhe zu Tal. Rasche Fahrt — selbst auf ehrenreicher Straße — ist etwas ungemein reizvolles und prickelndes, nur müssen alle Insassen des Wagens die gleiche „Weltanschauung“ haben. Hier aber liegt die Sache so: Ich bin der Ansicht, daß — wenn man unverantwortlich fährt — der Wagen zum Teufel geht; der arabische Chauffeur aber vertritt dank seinem mohammedanischen Kismetglauben die Ansicht, daß Allah, wenn er will, den Wagen auch dann in den Abgrund schleudern kann, wenn man noch so vorsichtig fährt; und daß es deshalb letzten Endes gar keinen Zweck hat, vorsichtig zu sein. Die Folge ist, daß wir in geradezu wahnwitzigem Tempo bergab rasen und uns im Geiste jeden Augenblick mit zerschmetterten Gliedern in den zerklüfteten Schlünden und Felspalten zu Füßen der Straße liegen sehen.

Indessen, alles geht gut, und nicht lange, so dehnt sich vor uns, vom Leontes durchrauscht, die fruchtbare grüne Hochfläche El Bika, einst die Kornkammer des alten Syriens. Aber noch sucht der Blick vergeblich die Ebene von Damaskus, denn wieder schließt jenseits der Hochfläche ein hoher Gebirgszug, der Antilibanon, das Bild. Rasch ist das fette Wiesensland, das Cölesyrien der Alten, durchquert, und schon klettert die Straße wieder in Schleifen und Serpentin, durch zerklüftete Felsentore und enge Bergpässe, in wildes nacktes Gebirge hinan. Noch ein Anstieg zur 1400 Meter hohen Paßhöhe des Antilibanon: dann steht das Auge fern aus der sonnenflimmernden Ebene die Kuppeln und Minarette der unverwundlichen Stadt auftauchen, deren Geschichte in graueste Vorzeit hineinreicht, und die, vor Jahrtausenden von Memphis, Ninive und Babylon unterjocht, alle ihre längst in Schutt und Staub dahingesunkenen Unterdrücker überdauert hat; ein in unverändertem Glanz strahlendes „Auge



Inneres eines vornehmen Privathauses in Damaskus.

des Orients“, wie der römische Kaiser Julian Damaskus nannte.

Im Abstieg gefellt sich ein rauschendes Wasser der Straße: der Barada, der Chrysorrhoeas der Alten. „Goldstrom“ bedeutet das Wort, und gewiß kann es keine passendere Bezeichnung für den Fluß geben, der in die trostlose Ödenei der syrischen Wüste das prangende Fruchtland von Damaskus hineinzaubert. Wasser in der Wüste! Was das bedeutet, dessen wird man inne, nun die Straße zwischen mächtigen Nussbäumen und Pappelalleen, zwischen Obstgärten und Gemüsegeldern, Äckern und Wiesen sich der uralten Stadt nähert. Der Reisende von heute, an dessen Auge in kinematographenhafter Schnelle die Bilder des fremden Landes vorüberfliegen, nimmt alles das gleichsam als Selbstverständlichkeit hin. Aber was mag der Anblick der grünen, erquickenden Dase von Damaskus, dessen zauberische Gärten dem Araber von jeher als ein „Abglanz des Paradieses“ galten, dem Karawanenreisenden bedeuten, der nach langer, beschwerlicher und entbehrungsreicher Wüstenfahrt nun zum ersten Male das prangende Fruchtland mit Palmen und Obstbäumen, mit Aprikosen und Granaten, Feigen und Mandeln,

Rebepflanzungen und fetten Wiesen gleich einer Gata Morgana aus der Trostlosigkeit des Wüstenandes auftauchen sieht, der als hitzebrütender, starrer Todesring die Stadt in tagelanger Ausdehnung umgibt!

Und da sind auch schon die ersten Häuser und Gassen der Stadt, so bunt, so unglaublich „echt“, daß das Auge nicht weiß, wohin zuerst es sich wenden soll. Ja, das ist das Land von Tausend und einer Nacht, ist endlich der unverfälschte Orient selbst! Hinunter vom Wagen; durch dieses Gewühl kann man sich nur zu Fuß hindurchwinden! Auf den menschenwimmelnden Gassen Mohammedaner, Christen und Juden in buntem Durcheinander; Araber, Fellachen, Beduinen und Drusen mit weißem Kopftuch und schwarzem Stirnband. Rote Feze, wallende Burnusse, schwarz verschleierte Frauen. Derwische und aussäugige Bettler, Hirten in sonderbaren Fellgewändern und Wasserhändler, die den uralten Ziegenschlauch auf dem Rücken tragen, Eselreiter und verwegene Gefellen, denen man nicht gern allein auf der Landstraße begegnen würde, auf energiegeladenen, tänzelnden Araberpferden. Mitten im Gewühl arabische Soldaten in der alten, türkischen Uniform, dazwischen hie und da das leuchtende Käppi eines



Basar in Damaskus.

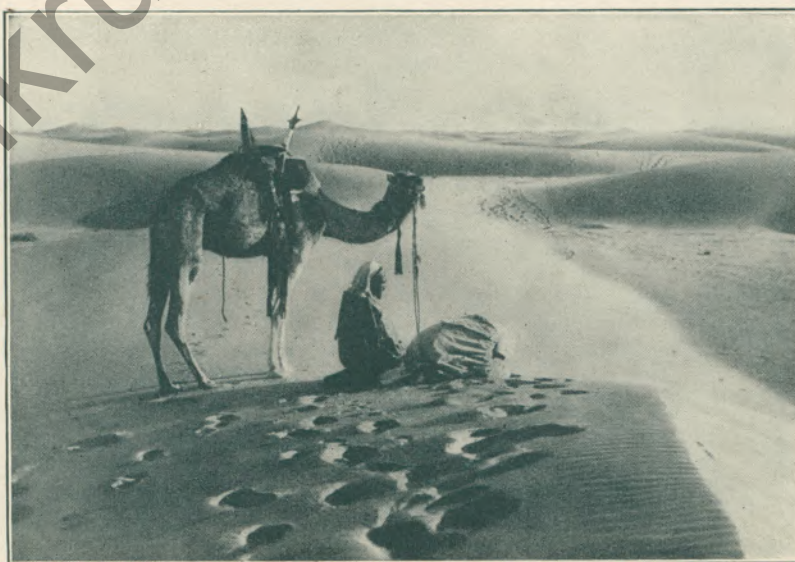
französischen Offiziers. Zu wahren Chaos steigert sich das Gewimmel von Menschen und Tieren, das Durcheinander von Lärm und Gerüchen in den Gewölbegassen des Basars. Urformen von Fabrikation, Handel und Kundenwerbung erstehen dem Blick; und wenn man sich anfangs darüber freute, daß man das Damaszener Basargetriebe noch gerade zur rechten Zeit kennenlernte, bevor es durch 25-Pfennig-Einheitspreisläden und Warenhäuser à la Litz und Woolworth ersetzt wird, so weiß man nun, daß diese uralte und doch immer wieder junge Handelsweise unausrottbar existieren wird, solange es Menschen gibt. Während man noch — überwältigt von der Fülle der Gesichte — Vergleiche zieht und so manch interessante Parallelen zu den Verhältnissen selbst in den größten Städten des Abendlandes feststellt, taucht vor dem inneren Auge wohl blitzartig der vielgestaltige Entwicklungsgang auf, der vom Orient, wo sicherlich aller Handel im heutigen Sinne geboren wurde, zu den Riesenorganisationen unserer Weltstädte führt. Und mit einem Male fragt man sich, ob hier nicht vielleicht eine kreisförmige Entwicklung vorliegt, derart, daß man nach aller gigantischen Organisation und Überorganisation unserer Warenhäuser schließlich wieder auf die Art des Basarhandels zurückkommen wird, wie man es vielfach, z. B. in Paris, schon beobachten kann. ...

In den offenen Werkstätten, nach Gilden geordnet, die Handwerker: Sattler und Schuster, Schlosser und Weber, Kürschner und Schneider,

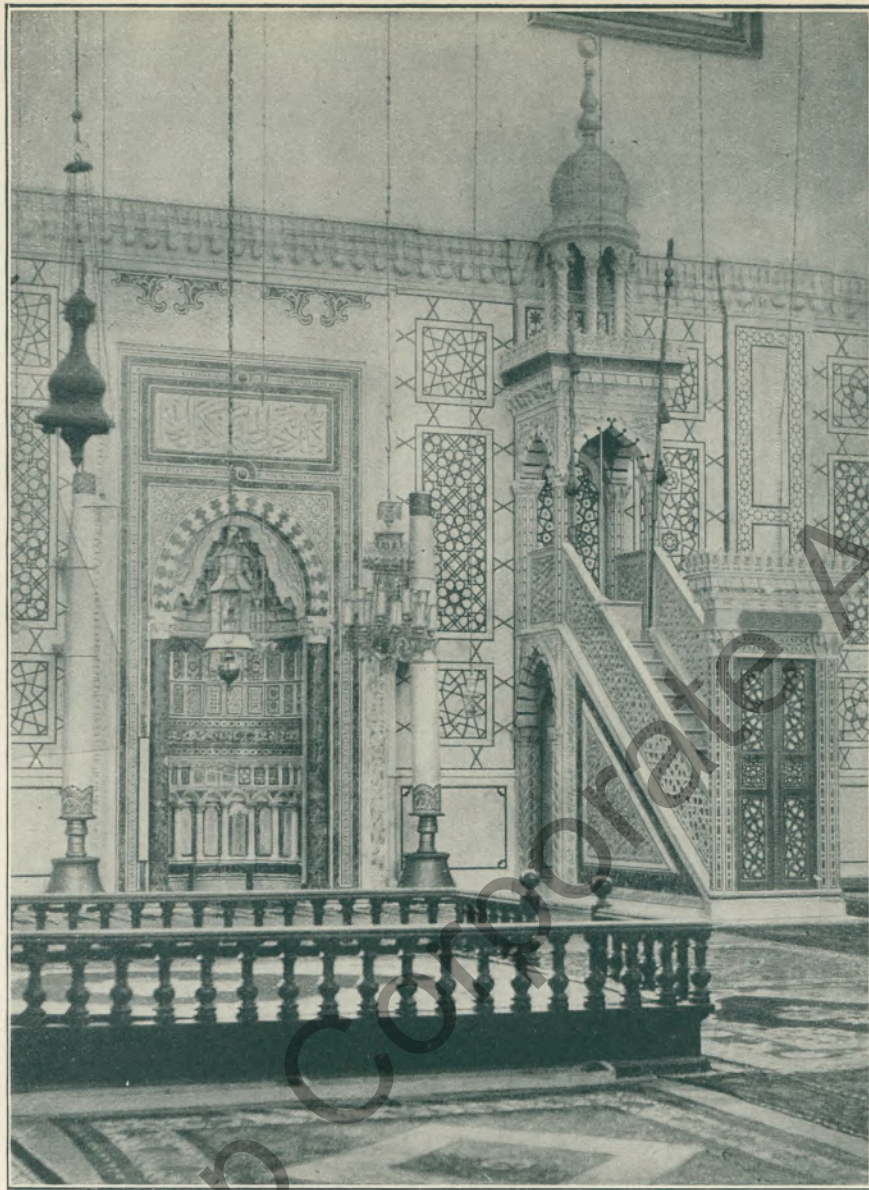
Bäcker und Metzger, Gold- und Silberschmiede, Schreiner und Drechsler, die noch auf die gleiche altväterliche Art das Handwerk üben wie vor Jahrtausenden und dabei bisweilen — ein überraschender Anblick — das Gerät mit den — Beinen halten!

Mit einem Male fühlt man sich, mitten aus dem lärmenden Getriebe heraus, in lautlose Ruhe versetzt: der riesige Hallenhof der Omajadenmoschee nimmt den von tausend widerstreitenden Sinnesindrücken betäubten Fremden mitleidig in seine Arme. Es ist, als sei ein Konzert von extremer Atonalität urplötzlich abgebrochen; Frieden und Andacht atmet der weite Marmorchhof. Die grelle Sonne zaubert tief-schwarze Schlagschatten der Tragepfeiler in die hochbogigen Arkaden, verschleierte Frauen kauern an uralten Säulen, am Reinigungsbrunnen nehmen die Gläubigen die religiösen Waschungen vor, und über dem marmornen Riesensaal wölbt sich das herrlichste Dach, das je eines Schöpfers Hand erschuf:

der tiefblaue Himmel des Südens. Haferfülle, fanatische Blicke treffen uns, und man erinnert sich wohl, daß dort draußen noch ganze Häuserviertel vom Bombardement beim Drusenaufstand her, bei dem — was wenige wissen — die deutschen Fremdenlegionäre die Sache der Franzosen retteten, in Trümmern liegen. Aber ich freue mich dieses schlecht verhehlten Jorns, denn er zeigt mir, daß die Damaszener noch nicht zu so hoffnungslosen Fremddienern, zu Lafaien und Schlep- pern von Cook und der



Am Rande der Wüste.



Innere der Djamadenmoschee,
im Vordergrunde der Grabstein Saladins.

American Express Company herabgesunken sind, wie so vielfach ihre Glaubensgenossen im Orient. . . .

Noch ein Rundgang unter der prächtigen Balkendecke der inneren Moschee hindurch, vorüber an dem Kuppelgrab, das das Haupt Johannes des Täufers birgt, bei dem der Damaszener noch heute schwört; dann wird's mir unter den mich begleitenden Blicken doch ein wenig unbehaglich zumute. Hinaus also durch das prachtvolle Marmortor, das schon dem alten römischen Tempel, der an der gleichen Stelle stand, zum Eingang diente; und schon wieder dringt — als hätte man sich bisher die Ohren zugehalten und nun plötzlich die Hände fortgenommen — der Lärm des Verkehrs, Geschrei und Geflüche, das gurgelnde und kullernde Geseilsche morgenländischen Handels rings auf den Wanderer ein. Und im

Gedränge und Geschiebe der Gasse hat man genug zu tun, um aufzupassen, daß einem nicht plötzlich ein Kamel oder Esel unsanft auf die Füße trete. Übrigens, diese armen Esel! Wenn man sieht, was alles ihnen aufgepackt wird, und wie sich dann schließlich noch ein fauler Kerl auf die Last obendrauf setzt, so wundert man sich wohl, daß die schmalen Läufe nicht unter dem Gewicht zusammenbrechen. Und dann Schläge und Püffe, vom Morgen bis zum Abend! Das Grautier macht ein gottergebenes Gesicht, und nur, wenn es einmal wiehert, so klingt es, als würde es geschlachtet. Eines weiß ich: wenn es eine Seelenwanderung gibt, so will ich meinetwegen als Maikäfer, Riesenschlange oder Faultier wiedergeboren werden; nur als Esel im Orient möchte ich nicht ein neues Dasein beginnen!

*Bleibe nicht am Boden heften,
Frisch gewagt und frisch hinaus!
Kopf und Arm mit heitern Kräften
Überall sind sie zu Haus;*

*Wo wir uns der Sonne freuen,
Sind wir jede Sorge los;
Daß wir uns in ihr zerstreuen,
Darum ist die Welt so groß.*

Goethe.



Diskussion.

Mauritius-Verlag.

Gemälde von Barthel Gilles.

Die wirkliche Wirtschaft.

Von Ludwig Reiners.

III. Warum trägt das Geld Zinsen?

A: Man spricht heute häufig davon, es sei unbillig, daß Geld Zinsen trage. Nur die Arbeit erzeuge die Güter. Der Zins sei daher eine Veraubung der wahrhaft Schaffenden; man müsse deshalb eine zinslose Wirtschaft herstellen. Was hältst du eigentlich von diesen Ansichten?

B: Wir wollen diesen Gedanken gemeinsam prüfen. Nehmen wir also einmal an, dieser Vorschlag ist verwirklicht: der Zins ist verboten, Darlehen werden zinsfrei gegeben. Was geschieht dann?

A: Dann leihe ich mir sofort 100 000 Mark zur Anschaffung von Maschinen. Ich habe heute gerade durchkalkuliert, daß sich vorläufig die Anschaffung für mich nicht rentiert, denn die Zinsen für die 100 000 Mark kosten mich mehr, als ich an Löhnen einspare. Aber wenn ich Darlehen zinslos bekommen kann, ist die Anschaffung durchaus rentabel.

B: Ich würde mir dann 100 000 Mark borgen und ein Haus bauen. Wenn ich keinen Zins dafür zu zahlen brauche, so muß ich nur noch jährlich 2000 Mark für Abnutzung rechnen; das ist weniger als meine jetzige Miete.

A: Genau so würden natürlich alle anderen Leute denken. Jeder würde sich Geld leihen wollen.

B: Es würden also offenbar dann viel mehr Darlehen gesucht als angeboten werden.

A: Wer soll aber dann entscheiden, an wen die vorhandenen Mittel ausgeliehen werden?

B: Das muß dann offenbar die Regierung einteilen. Wenn der Bauer Schulze Geld zum Ankauf einer Drillmaschine benötigt, der Fabrikant Meier zum Bau eines neuen Maschinenhauses und der Hausierer Müller zur Anschaffung eines neuen Schubkarrens, so müßte die Regierung prüfen und entscheiden, was hiervon am dringlichsten ist. Es müßte also die ganze Wirtschaft bis zum letzten Ansichtspostkartenhändler behördlich geregelt werden.

A: Ich verstehe: wenn der Zins verboten wird, so treten offenbar sofort zwei Folgen ein: erstens steigt die Nachfrage ungeheuer — denn jeder wird ein Haus bauen, Maschinen anschaffen, neue Möbel kaufen, wenn er unentgeltlich Darlehen bekommt —, und zweitens geht das Angebot an Darlehen scharf zurück — denn wer wird noch Geld sparen und an fremde Leute ausleihen, wenn er keine Vergütung dafür bekommt!

B: Ein Zinsverbot wäre nichts anderes als eine Art Höchstpreis für Darlehen, und zwar wird der Höchstpreis auf Null festgesetzt. Es treten daher alle Folgen ein, welche Höchstpreise zu haben pflegen: das Angebot verschwindet und die Nachfrage wächst. Außerdem würde sich ein ungeheurer Schleichhandel in Darlehen entwickeln.

Daran siehst du gleich, was der Zweck des Zinses ist. Der Zins hat die Aufgabe, die unbegrenzte Nachfrage nach Darlehen zu beschränken und mit dem knappen Angebot in Einklang zu bringen.

A: Es ist ja klar, daß die Nachfrage nach Darlehen praktisch so gut wie unbegrenzt ist. Jeder Unternehmer benötigt für seinen Geschäftsbetrieb Vermögen; denn er muß ja Produktionsmittel besitzen und Vorräte unterhalten. Dies Vermögen muß er entweder selber haben oder sich ausleihen.

B: Damit nähern wir uns dem Kern der Frage. Das in einem Geschäft steckende Vermögen nennt man bekanntlich Kapital. Kapital ist also eine bestimmte Art von Vermögen. Wenn ich 1000 Mark gespart habe, so kann ich sie nämlich auf zwei Arten verwenden. Entweder kaufe ich mir Juwelen, Kunstgegenstände oder ähnliche Dinge — das wollen wir Genußvermögen nennen —, oder aber ich lege sie in irgendeinem Geschäft an —, das wollen wir Erwerbsvermögen oder Kapital nennen.

Hierfür gibt es nun verschiedene Möglichkeiten: wenn ich selbst ein Geschäft habe, kann ich meine Ersparnisse in der eigenen Firma anlegen; wenn ich keines habe, so kann ich sie zu einer Bank oder Sparkasse tragen, die sie dann an einen Unternehmer ausleiht. In allen diesen Fällen habe ich meine Ersparnis in Kapital verwandelt: das gesparte Geld fließt einem Unternehmer zu, und dieser verwendet es in seinem Geschäft. In wirtschaftlichem Sinn ist jeder, der ein Sparkassenguthaben besitzt, ein kleiner „Kapitalist“, wenn auch der Sprachgebrauch des Alltags dies Wort nur auf Besitzer größerer Vermögen anwendet. Die Güter, in denen der Unternehmer das Kapital anlegt oder — wie man zu sagen pflegt — es investiert, also die Fabrikgebäude, Maschinen oder Warenvorräte, wollen wir Kapitalgüter nennen.

A: Und der Zins wäre also die Prämie dafür, daß ich einen Teil meines Einkommens nicht verbraucht, sondern gespart und in Kapital verwandelt habe?

B: So ist es. Wir müssen uns aber diesen Sachverhalt noch genauer darlegen.

Jede Produktion braucht Zeit. Wenn ich heute eine Spinnweberei eröffne, so muß ich mehrere Monate lang Baumwolle einkaufen und Löhne zahlen, ehe die ersten Gewebe verkauft und bezahlt sind. Noch viel mehr Zeit ist bei den Dauergütern nötig; es dauert Jahre oder Jahrzehnte, bis sich z. B. eine Eisenbahn bezahlt gemacht hat, das heißt bis der Unternehmer das Geld wieder herausbekommen wird, das er hereingesteckt hat.

Der einzelne Arbeiter kann nun nicht darauf warten, bis seiner Hände Arbeit verwertet ist. Er muß jede Woche seinen Lohn haben. Das Warten müssen andere für ihn übernehmen. Es muß also Leute geben, die nicht ihr ganzes Einkommen verbrauchen, sondern damit warten und während der Wartezeit es anderen zur Verfügung stellen. Diese Leute heißen Kapitalgeber oder Kapitalisten. Für das Warten erhalten sie als Prämie den Zins. Zins ist der Preis für das Warten, wie der große schwedische Wirtschaftsforscher Cassel überzeugend dargestellt hat.

Und warum kann nun der Kapitalnehmer diese Prämie zahlen?

A: Weil die Benutzung des Kapitals den Ertrag seiner Arbeit erhöht. Mit Maschinen kann er mehr produzieren als ohne Maschinen. Es kommt für ihn auf das gleiche heraus, ob er sich Maschinen leiht und hierfür eine Benutzungsgebühr zahlt oder ob er sich eine Geldsumme leiht, für die er Maschinen kaufen kann. Die Benutzung der Geldsumme hat also für ihn einen offenkundigen Wert; der Zins ist für ihn eine Benutzungsgebühr, so ähnlich wie die Miete die Gebühr für die Benutzung eines Hauses ist.

B: So ist es! Das Geld als solches — das heißt die Münzen oder Banknoten — tragen natürlich keine Zinsen, aber ich kann

hierfür Dinge erhalten, die den Effekt meiner Arbeit erhöhen, und deshalb bezahle ich den Zins. Du siehst das am besten an folgender Überlegung: jemand will von mir Geld leihen. Ich biete es ihm an, aber nur unter der Bedingung, daß er das Geld, so wie er es erhält, in seinem Kassenschrank liegen läßt.

A: Selbstverständlich würde für ein solches Darlehen kein Mensch Zinsen zahlen.

B: Hieraus siehst du: es ist eigentlich nicht richtig zu sagen: Geld trägt Zinsen. Nicht das bloße Geld als solches, sondern Geld, welches als Kapital verwandt wird, bringt Ertrag. Das Kapital nimmt nur die Geldform an, wenn es von Hand zu Hand geht.

A: Das ist mir jetzt klar! Nehmen wir an, nebeneinander stehen zwei Schuhfabriken, jede mit 100 Arbeitern. Der Besitzer der einen Fabrik hat ein größeres Vermögen, ein größeres „Kapital“ in seinem Geschäft stecken. Es ist angelegt in einem vollständigen Satz Schuhmaschinen. Der andere Besitzer hat kein solches Vermögen. Seine Arbeiter arbeiten noch alle mit der Hand. Selbstverständlich wird die erste Fabrik täglich vielleicht 250 Schuhe, die zweite noch nicht 100 Schuhe produzieren. Offenbar ist die Mehrproduktion der ersten der Verwendung der Maschinen zuzuschreiben. Es wäre daher auch ungerecht, etwa den Arbeitern der ersten den zweieinhalbfachen Lohn zu zahlen als denen der zweiten, weil das Ergebnis ihrer Arbeit zweieinhalbmal so hoch ist.

B: Offenbar würde auch ein sozialistischer Staat als Besitzer der Fabriken diese Vorheit nicht begehen. Auch er würde den Mehrertrag der Verwendung von Maschinen zuschreiben. An diesem Beispiel siehst du gleich, wie töricht die Annahme ist, der Kapitalzins beruhe nur auf einer Veraubung der Arbeiter. Der Kapitalzins beruht darauf, daß die Verwendung von Kapital den Ertrag der Arbeit erhöht. Bildlich könnte man sagen: der Arbeitslohn ist die Vergütung für die Leistung der Menschen; der Zins ist die Vergütung für die Leistung der Maschinen und anderen Kapitalgüter.

Jetzt gehen wir weiter. Ich sagte dir schon: ich kann meine Ersparnisse im eigenen oder im fremden Geschäft anlegen. Lege ich sie in meinem eigenen Geschäft an, so spricht man von Eigenkapital. Dann sind Unternehmer und Kapitalgeber identisch. Der Ertrag, den die Kapitalverwendung abwirft, verbleibt mir.

Nun kann aber natürlich nicht jeder seine Ersparnisse im eigenen Geschäft anlegen, denn der größte Teil des Volkes hat ja kein eigenes Unternehmen. Also leiht er sie an einen Geschäftsmann aus. Dann sprechen wir von Leihkapital. Unternehmer und Kapitalgeber sind dann zwei verschiedene Personen. Dann muß freilich der Unternehmer denjenigen Teil seines Ertrages, welchen er nur der Benutzung von Kapital verdankt, an den Kapitalgeber abführen; dies ist der Darlehenszins.

A: Mit anderen Worten: der Leihzins ist eine Folge davon, daß die Kapitalverwendung Ertrag abwirft.

B: So ist es. Jetzt können wir auch unseren früheren Satz über die Aufgaben des Zinses etwas genauer formulieren: der Zins bringt Kapitalangebot und Kapitalnachfrage in Einklang, gleichgültig, ob es sich um Eigen- oder Leihkapital handelt.

A: Und wie bringt er das im einzelnen zustande?

B: Nehmen wir an, ein Land benötigt sehr viel Kapital, also z. B. ein Kolonialland mit technisch unausgebauter Industrie; in dem Land wird aber nur wenig gespart. Wie wird dieser Zustand auf den Zins wirken?

A: Der Zins wird infolge dieses Mißverhältnisses natürlich steigen.

B: Dies Steigen hat nun zwei entscheidende Wirkungen. Erstens werden hierdurch die Bewohner zur Kapitalbildung ermuntert und es wird Kapital vom Ausland hereingezogen; es steigt also das Kapitalangebot. Und zweitens werden auf



Monatsende.

Zeichnung von W. Heier.

diese Weise nicht mehr alle Kapitalanlagen lohnend sein. Nur Unternehmen, bei denen eine stärkere Kapitalverwendung besonders vorteilhaft ist, werden diesen hohen Zinsfuß tragen. Es fällt also die Kapitalnachfrage. Der hohe Zinsfuß zwingt gleichsam, wie Adolf Weber einmal gesagt hat, die Unternehmer durch Androhung hoher Geldstrafen, nämlich eines Verlustabschlusses, das Kapital rentabel zu verwenden oder aber es nicht zu entleihen.

A: Der Zinsfuß lenkt also das Kapital automatisch zu den Stellen hin, wo die Kapitalverwendung am meisten Ertrag abwirft.

B: Du machst dir das am besten an folgender Geschichte klar:

Ein Münchener Architekt hat bekanntlich einen Plan ausgearbeitet, einen Teil des Mittelmeeres trockenzulegen und mit diesem Wasser die Sahara zu bewässern. In einer Diskussion fragte ich ihn, ob dies Projekt, dessen Kosten, glaube ich, 20 oder 30 Milliarden betragen, denn auch rentabel sei. Er antwortete mir, an ein derartiges Projekt dürfe man nicht mit dem nüchternen Rechenstift der Rentabilitätsrechnung herangehen; ein anderer Diskussionsredner meinte, die heutige kapitalistische Wirtschaft werde ja vielleicht diesen gigantischen Plan aus Rentabilitätsgründen nicht verwirklichen, aber eine spätere sozialistische Weltregierung werde diesen Gesichtspunkt nicht mehr berücksichtigen.

Nehmen wir also an, das gesamte Wirtschaftsgeschehen der Erde werde von einer solchen Zentralstelle geregelt. Auch diese Stelle wird dann den Begriff des Kapitals — gleichgültig, unter welchem Namen — kennen, denn auch sie wird Produktionsmittel verwenden und Vorräte unterhalten müssen. Auch sie wird natürlich nicht beliebig viel derartige Projekte ausführen können, denn den größten Teil ihrer Arbeitskräfte wird auch sie dazu verwenden müssen, um Verbrauchsgüter zu erzeugen; nur einen Teil der Arbeiterschaft wird sie für Produktion von Kapitalgütern abzwiegen können, denn diese Produktion bedeutet ja immer einen Verzicht auf augenblick-

lichen Mehrkonsum. Auch sie wird daher eine Auswahl treffen müssen, welche Projekte sie verwirklicht.

Bei dieser Auswahl wird sie prüfen müssen, wie bei jedem Projekt das Verhältnis von Aufwand und Ertrag ist. Sie wird sich also fragen: wieviel Güter und Arbeitskräfte muß ich für das Projekt aufwenden und wieviel kommt im Vergleich zu anderen Projekten heraus. Daher wird auch sie bestimmt nicht mit einem Aufwand von 30 Milliarden einen Teil des Mittelmeeres austrocknen, solange sie durch bessere Bearbeitung des vorhandenen Bodens mit vielleicht 5 Milliarden Kapitalaufwand ebenso viele Bodenprodukte gewinnen könnte wie aus dem trockengelegten Mittelmeer. Und wenn sie so Aufwand und Ertrag prüft, dann wird sie hierbei im großen und ganzen die gleichen Projekte auswählen, welche heute durch das System der Zinskalkulation ausgewählt werden, nämlich diejenigen, welche die höchste Produktivität ausweisen. Sie hat dann im Effekt nichts anderes gemacht, als die Verzinsung jedes Projektes kalkuliert.

Das Wesen des Kapitals und des Zinses haben wir uns klargemacht. Jetzt müssen wir uns noch etwas anschaulicher machen, wie das Kapital in der wirklichen Wirtschaft eigentlich aussieht. Wir müssen hierzu die Güter etwas näher betrachten, in denen der Geschäftsmann sein Kapital — eigenes oder fremdes — anlegt, also die Kapitalgüter, wie wir sie nannten.

A: Das ist doch sehr einfach. Man braucht sich ja nur die Aktivseite einer Bilanz vorzustellen. Da stehen vor allem Grundstücke, Fabrikgebäude, etwaige Arbeiterwohnungen, Maschinen und sonstige Anlagen...

B: Halt; alle diese Güter haben gemeinsam, daß sie dauernd stehenbleiben und nur allmählich abgenutzt werden; es sind Dauergüter. Das Kapital, welches in ihnen angelegt ist, nennt man Anlage- oder stehendes Kapital.

Eine Sonderstellung unter ihnen nimmt der Grund und Boden ein. Privatwirtschaftlich ist er natürlich eine Kapitalanlage wie jede andere. Volkswirtschaftlich gesehen hat er aber einige besondere Eigenschaften: er ist unvermehrbar und

unzerstörbar. Man rechnet ihn deshalb gewöhnlich nicht zu den sonstigen Kapitalgütern, sondern betrachtet ihn als selbständigen Produktionsfaktor neben Arbeit und Kapital.

Und worin legt der Unternehmer sein Kapital noch an?

A: Es steckt ferner in seinem Warenlager, also Rohstoffen, Halbfabrikaten und Fertigwaren, ferner in seinen Außenständen, das heißt den Forderungen an die Kundschaft, und schließlich in seinen Kassenbeständen und Bankguthaben.

B: Man nennt diese Posten bekanntlich Betriebskapital oder umlaufendes Kapital, weil sie unaufhörlich durch den Betrieb hindurchfließen. Die Warenlager eines Betriebes müssen wir natürlich auch zu den Kapitalgütern rechnen, auch wenn sie aus Verbrauchsartikeln bestehen, denn auch sie gehören zum Geschäftsvermögen, auch in ihnen ist Kapital angelegt, solange sie Vorräte eines Unternehmens bleiben.

A: Der Rock, der mit tausend anderen beim Konfektionär auf der Stange hängt, ist also Kapitalgut. Der Rock, den ich an habe, hat dagegen aufgehört Kapitalgut zu sein.

B: Jawohl! Ferner bilden ein Teil des Betriebskapitals die Forderungen an die Kunden. Wir können sie als unbezahlte Warenlieferungen betrachten. Schließlich gehören dazu die Kassenbestände. Man könnte vielleicht darüber streiten, ob man auf diese Posten überhaupt das Wort Kapital anwenden soll. Denn diese Summen sind ja noch gar nicht „angelegt“; sie sind noch in dem gleichen Zustand, in dem der Sparer sie dem Geschäftsmann zur Verfügung stellte. Aber da auch sie einen notwendigen Bestandteil des Geschäftsvermögens bilden, wollen wir sie, dem Sprachgebrauch der Geschäftswelt folgend, auch als Teil des Betriebskapitals betrachten. Sie bilden gleichsam die flüssigste, beweglichste Form des Kapitals.

Im übrigen verwendet der Sprachgebrauch des Alltags das Wort Kapital nicht ganz einheitlich, und auch die Wissenschaftler sind sich hier nicht ganz einig. Bald bezeichnet man das in dem Geschäft stehende Vermögen als Kapital, bald die Güter, in denen es angelegt ist. Wenn jemand sagt, er hat einen Teil seines Kapitals im Ausland angelegt, so meint er das abstrakte Vermögen; wenn ein anderer dagegen Maschinen und Fabrikgebäude Kapital nennt, so verwendet er das Wort für konkrete Güter. Wir selbst wollen, wie gesagt, das werbend angelegte Vermögen Kapital nennen und die Güter, in denen es steckt, Kapitalgüter. Manche Wissenschaftler bezeichnen auch die konkreten Kapitalgüter als Sachkapital.

A: Du hast als Kapitalgüter die Fabrikgebäude, Maschinen, Warenvorräte bezeichnet. Wie steht es aber mit den Wohnhäusern?

B: Wenn ein Terrainunternehmer Mietshäuser baut, so legt er in diesem Geschäft sein Vermögen an, um damit Geld zu verdienen: diese Mietshäuser sind also einwandfrei Kapitalgüter. Anders steht es freilich, wenn derselbe Mann sich selbst eine Villa baut. Hier kann man darüber streiten, ob dies Haus zu seinem Genußvermögen gehört oder als Kapitalanlage bezeichnet werden soll.

A: Aus Zweckmäßigkeitsgründen scheint mir das Richtige, auch das eigene Wohnhaus als Kapital aufzufassen. Denn sonst würde ja jemand, der sein eigenes Haus weitervermietet und in ein Mietshaus zieht, durch diesen Umzug sein eigenes Haus zum Kapitalgut machen und damit das Kapital der Nation vermehren.

B: Ich bin der gleichen Meinung. Schwieriger liegt der Fall bei den öffentlichen Verwaltungsgebäuden, Krankenhäusern usw. Hier ist von einer Vermögensanlage und einem „Geschäft“, also einem Erwerbsunternehmen, keine Rede mehr. Es gibt auch keinen direkten Ertrag mehr und keinen Vergleich zwischen Aufwand und Ertragnis. Hier könnte man also höchstens noch in einem ganz bildlichen Sinn von „Kapital“ reden.

Die Erscheinungsformen des Kapitals haben wir betrachtet. Jetzt können wir uns zum Schluß noch eine zweite Funktion klarmachen, welche der Zins in der Wirtschaft hat.

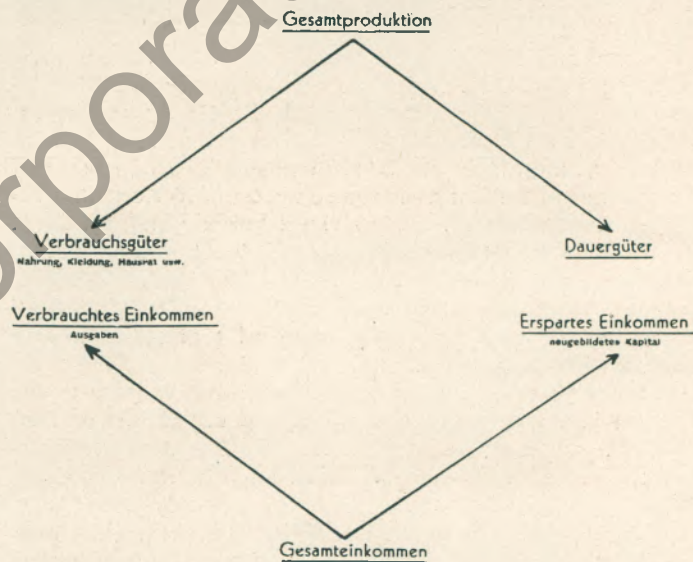
Nehmen wir wieder ein Beispiel. Der Geheimrat Schulz hat sich 1000 Mark für seine Ferienreise im Juli gespart. Er schließt das Geld in seinen Schreibtisch. Das hat eine unerwünschte Wirkung. Die 1000 Mark fallen nämlich bis zum Juli als Kaufkraft aus.

Wie wäre es dagegen, wenn Schulz das Geld auf der Bank einzahlen würde?

A: Dann würde es die Bank an irgendeinen Geschäftsmann ausleihen. Dieser würde es zum Teil verwenden, um eine neue Maschine oder neue Werkzeuge zu kaufen, oder es anderweitig zu Zahlungen benutzen.

B: In diesem Fall würde es also sofort wieder als Kaufkraft auftreten!

Genau so ist es mit allen Ersparnissen. Ein Geschäftsmann hat 20000 Mark Einkommen; 15000 Mark gibt er aus, 5000 Mark spart er. Die gesparten 5000 Mark verwendet er dazu, sein Geschäft zu vergrößern; er schafft sich z. B. eine neue Maschine an. Dann erscheinen also die ganzen 20000 Mark wieder als Kaufkraft, und zwar die Verbrauchsquote von 15000 Mark auf dem Markt der Konsumgüter und die Sparquote von 5000 Mark auf dem Markt der Kapitalgüter. Wir können das auch so ausdrücken: die Konsumgüter — Nahrungsmittel, Kleidung, Hausrat — werden aus der Verbrauchsquote des Einkommens gekauft, die Kapitalgüter — Maschinen, Verkehrsmittel, Gebäude — aus dem neu gebildeten Kapital. Man kann sich das etwa so veranschaulichen:



Nun wird dir auch klar sein, welche Rolle der Zins bei diesen Vorgängen spielt.

A: Der Zins veranlaßt die Sparer, ihre Ersparnisse nicht in den Schreibtisch zu schließen oder in den Strumpf zu stecken, sondern sie der Wirtschaft zuzuführen. Sie zahlen sie nämlich bei Banken oder Sparkassen ein, und diese leihen sie sofort an die Geschäftswelt aus.

B: Dank des Zinses gibt es heute kein „nicht angelegtes Kapital“ mit Ausnahme der baren Kassenbestände. Kassenbestände sind freilich „zurückgehaltene Nachfrage“. Aber sie sind nicht sehr umfangreich.

Und je dringender die Wirtschaft Kapital benötigt, desto höher steigt der Zins und desto mehr werden die Geschäftsleute veranlaßt, ihre Kassenbestände klein zu halten. Wie ein Magnet zieht der Zins das tot liegende Geld aus den Taschen und Kassen der Leute heraus und leitet es als Kaufkraft in die Kanäle der Wirtschaft.

A: Vielleicht unterhalten wir uns später darüber, warum trotzdem in Deutschland die Kapitalbildung gegenwärtig hinter dem Bedarf zurückbleibt.

(Fortsetzung folgt.)



Lichtbild: E. D. Goppé.

Pittsburgh, der Mittelpunkt der amerikanischen Stahlindustrie.



in Übersee

Von Fritz Wilhelm.

(3. Fortsetzung.)

IV.

Ich lerne allmählich, wie man lady friends, Kollegen, Vorgesetzte und Cowboys behandelt — Mit der Telefonstippe durch die Prärie — Abschied — Am falschen Platz — Ich „informiere“ mich — Rückkehr in die Heimat.

In Kansas City angekommen, bezogen meine lady friend und ich ein ihr empfohlenes boarding house (Pension), in dem vornehmlich junge Ehepaare unserer Gesellschaftsklasse — Pfarrer, Ärzte, Rechtsanwälte usw. — wohnten. In Deutschland würde ein solches Vorgehen wohl Anstoß erregen, in den USA. dagegen durchaus nicht, solange das Freundschftsverhältnis zwischen einem jungen Mädchen und ihrem Freund in den erlaubten Grenzen bleibt. Andernfalls wäre man damals aber sofort gezwungen worden, auszugehen. Die amerikanische Lady der damaligen Zeit war im Punkte sexueller Moral sehr prüde.

In diesem boarding house in der häßlichen Stadt Kansas City, die damals innerhalb von zehn Jahren von einem

kleinen Landstädtchen von wenigen tausend Einwohnern zu einer Großstadt von etwa einer halben Million angewachsen war, habe ich die schönsten sechs Monate während meines USA.-Aufenthaltes verlebt. Außer meiner lady friend und mir wohnten in der Pension noch acht Ehepaare, die sehr gut miteinander harmonierten, und die uns nach kurzer Zeit in ihren Kreis aufnahmen. Wenn wir uns nach getaner Arbeit zum gemeinsamen Abendessen zusammensanden, verlebten wir stets richtige Feierstunden im wahrsten Sinne des Wortes; gleichgültig, ob wir den Abend in der Pension oder außerhalb verlebten, wir waren eine große Familie.

Meinem Bankkonto bekam der Aufenthalt in Kansas City aber sehr schlecht. Obwohl der Pensionspreis durchaus im

richtigen Verhältnis zu meinem Gehalt stand, wurde mein Bankkonto von Monat zu Monat kleiner, weil mein Leben an den Abenden und Sonntagen zu viel Geld kostete. Wenn wir ausgingen, bezahlte bei jeder Gelegenheit immer nur einer von uns Männern nach nordamerikanischer Sitte, und zwar ging es der Reihe nach um. Auch wenn wir alle gemeinsam ins Theater gingen, wurden die Theaterbillette nur von einem von uns gelöst. Wenn mich die Besorgung der Theaterbillette traf, dann ging an einem Abend ein guter Teil meines Monatsgehaltes drauf.

Obgleich mein Vorgehen ganz unamerikanisch war, weil jeder Yankee sein Bankkonto von Monat zu Monat wachsen sehen will, machte ich doch mit, weil ich in diesem halben Jahr zwischen den lebensklugen Menschen der verschiedensten Berufe viel gelernt hatte, was ich in meinem späteren Leben mit Vorteil verwenden konnte. Ich hatte mir ja auch in St. Louis genug gespart, um ein paar Monate lang zusehen zu können.

In meiner Firma, der Kansas City Telephon Co., fand ich sehr angenehme dienstliche Verhältnisse vor. Als ich mich bei meinem Chefingenieur meldete, empfing er mich in seinem Büro mit dem Hut auf dem Kopf — stark ins Genick geschoben — und die Beine auf den Schreibtisch gelegt. Zu dieser Stellung verführten die amerikanischen Schreibtischfessel, weil Sitz und Rückenlehne in ihrer Ruhelage nur durch eine Feder gehalten werden, die bis zu einem gewissen Grade nachgibt, wenn man sich zurücklehnt. Solche Schreibtischfessel sind wundervoll praktisch, weil man sich bei Besprechungen zurücklegen kann und dadurch der Körper in eine Lage gebracht wird, in der er gut ausruht, auch wenn man es unterläßt, die Beine auf den Tisch zu legen.

Als mein neuer Chef bei meinem Eintreten durchaus nicht Miene machte, seine Stellung zu ändern, benahm ich mich auch ganz amerikanisch, indem ich eine Hand in die Hosentasche steckte, mich auf seinen Schreibtisch setzte, die Füße auf einen Stuhl stellte und meinen Hut ebenfalls ins Genick schob, im übrigen aber sehr bescheiden blieb. Da ich noch einen meiner aus Deutschland mitgebrachten Anzüge trug, erkannte er, trotz meines guten Englisch, daß ich noch nicht lange in den USA. war. Als ich ihm auf seine diesbezügliche Frage antwortete, daß ich etwas über ein halbes Jahr in den USA. lebte, meinte er lächelnd unter Hinweis auf mein Benehmen, daß ich in seinem Lande schon viel gelernt habe; denn wie er auf einer Europareise beobachtet hätte, wäre es in Deutschland nicht Sitte, seinem neuen Chef in dieser Weise zu begegnen. Im stillen dachte ich, in Deutschland würde mich auch niemand mit den Füßen auf dem Tisch empfangen.

Die Art und Weise, in der mich mein Chef mit meinen neuen Kollegen bekannt machte, zeigte mir, daß ich mich ihm gegenüber richtig benommen hatte. Wer zu schüchtern in den USA. auftritt, wirkt nicht vertrauenerweckend.

Ich saß in unserem Büro mit einem halben Duzend Ingenieuren zusammen, und wir hatten die Aufgabe, den Stadttelephonbetrieb in Ordnung zu halten und nach den Nachbarorten Ferntelephonkabel zu verlegen; denn Kansas City war zu der damaligen Zeit noch nicht mit den entfernten Nachbarorten durch direkte Leitungen verbunden.

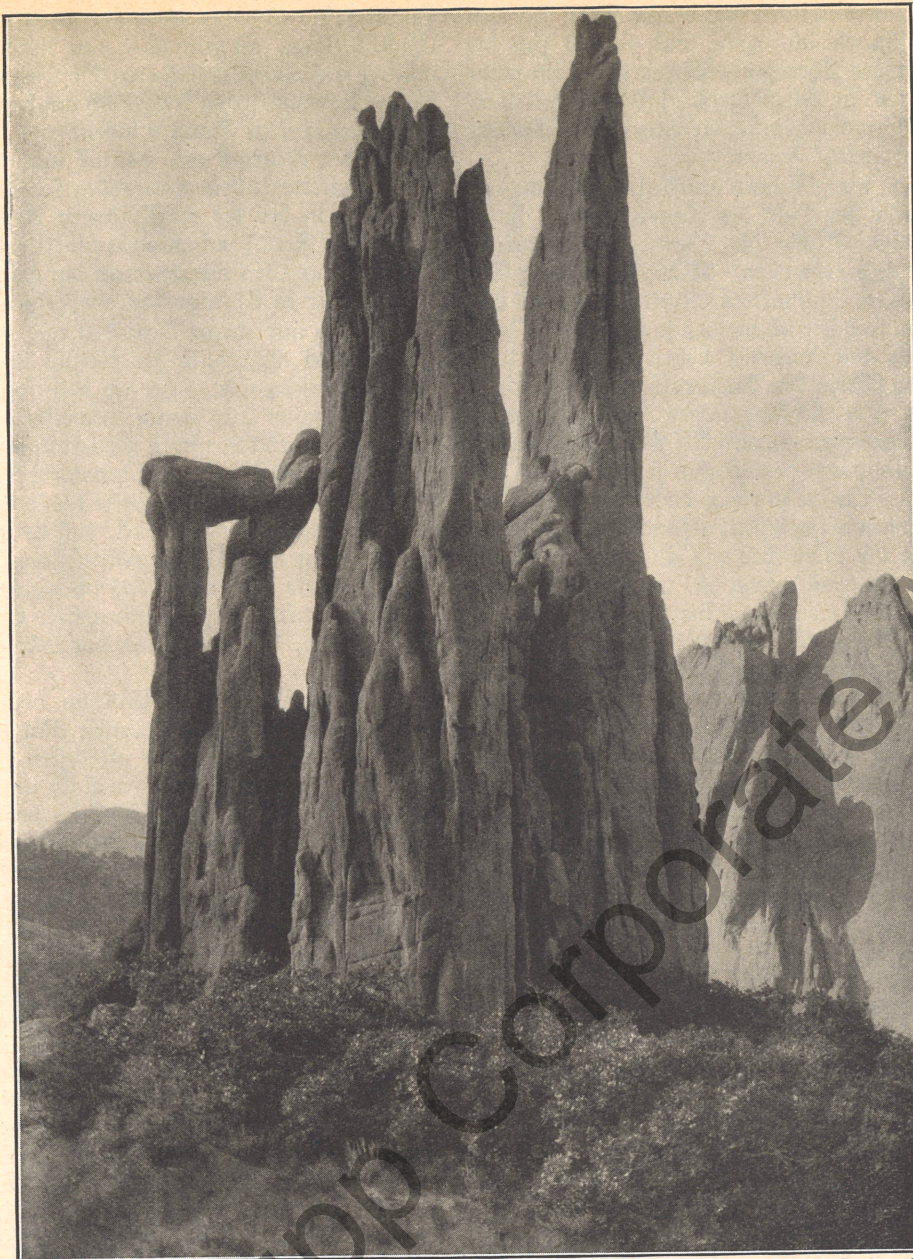
Der Telephondienst, der in den USA. von Privatgesellschaften betrieben wird, funktioniert sehr gut. Die Konkurrenz spornet zu höchsten Leistungen an. Wir Ingenieure haben uns fortgesetzt den Kopf zerbrochen, wie wir den Telephondienst verbessern könnten. Meine amerikanischen Kollegen waren sehr intelligent, und ich konnte viel von ihnen lernen. Während wir deutschen Ingenieure auf dem Starkstromgebiete (elektrische Licht- und Kraftanlagen) mindestens gleichwertig, wenn nicht überlegen waren, mußte man zu der damaligen Zeit ohne weiteres anerkennen, daß uns die Nordamerikaner in der Telephonie voraus waren.

Zur Illustration der Erziehung des Nordamerikaners zum

Selbstbewußtsein und Patriotismus — wobei selbst nicht vor Fälschungen zurückgeschreckt wird — sei erwähnt, daß ich kurz nach meinem Eintritt in die Dienste der Telephongesellschaft mit einem amerikanischen Kollegen ein Gespräch hatte, das mich geradezu empörte. Der Kollege hieß von B., man sah aus seinem Namen schon, daß er deutscher Abstammung war, worauf er auch sehr stolz war, wenngleich er kein Wort deutsch sprach, weil schon seine Ureltern nach den USA. ausgewandert waren. Ein echter, vornehm denkender deutscher Edelmann war er aber trotzdem geblieben, was ich ihm auch beim Abschied gesagt habe. Dieser deutschfreundliche amerikanische Kollege fragte mich allen Ernstes, was wir in Deutschland eigentlich für elektrische Maschinen bauten, ob wir auch in der äußeren Form einfach die USA.-Maschinen nachbauten? Ich beantwortete seine Frage mit einer Gegenfrage, indem ich ihn ersuchte, mir zu sagen, wer das dynamo-elektrische Prinzip erfunden hat, auf dem ja doch alle elektrischen Maschinen basieren. Prompt antwortete dieser Absolvent einer der besten technischen amerikanischen Universitäten: Edison. Ich fragte weiter, ob dieses tatsächlich an amerikanischen Universitäten gelehrt würde, was er mit dem Brustton der Überzeugung bejahte. Als ich ihm dann in langer Auseinandersetzung bewies, daß diese Theorien von Werner von Siemens aufgestellt wurden, war er ganz niedergeschlagen und ärgerte sich schandbar über seine dumme Frage, die er an mich gerichtet hatte. Ich hatte durch diese ruhige Diskussion meine Stellung unter meinen Kollegen sehr gehoben, und ich kam allen deutschen Ingenieuren auf Grund dieser und vieler anderen ähnlichen Erfahrungen im Verkehr mit Yankees nur empfehlen, mit ruhiger Sicherheit die Großtaten unserer Nation zu verteidigen, dann kommt man glänzend mit ihnen aus. Das nur zu oft beobachtete kriecherische Anbeten der amerikanischen Bluffs von seiten eines Teiles unserer Landsleute, womit sie sich die Sympathie der Yankees zu erwerben hoffen, ist ebenso verkehrt wie ein großsprecherisches Gegenbluffen mit unbewiesenen Behauptungen, was auf die Yankees keinerlei Eindruck macht, weil sie im Bluffen unbedingt größere Begabung und längere Praxis haben.

Ein Ereignis fällt in diese Zeit, das mich damals mit großer Freude erfüllte. Ich erhielt den Auftrag, mit einer Kolonne ein neues oberirdisches Telephonkabel durch die damals noch an Kansas City unmittelbar angrenzende Prärie zu verlegen, auf der die Cowboys noch ihre großen Viehherden hüteten.

Als wir die ersten paar Meilen gebaut hatten, wurde ich beritten gemacht, was mir als Landwirtssohn viel Spaß machte, weil ich bei meinem Vater, der zeit lebens ein begeisterter Kavallerist war, recht gut reiten gelernt und stets viel für den Reitsport übrig hatte. Ich zog mit meinem Troß stolz hinaus, wir kampierten die Woche über in Zelten, und nur zum Weekend ritt ich zurück nach Kansas City zur Berichterstattung bzw. zum Empfang weiterer Anweisungen. Wir waren ganz aufeinander angewiesen, und nur ab und zu besuchten uns zum Abend Cowboys, die anfänglich sehr verschlossen waren; aber später unterhielten wir gute Kameradschaft mit diesen rauen, aber ehrlichen Gesellen, die Künstler im Reiten und Revolververschießen waren. Wenn ich mich auch wohlweislich hütete, mit ihnen im Kunstreiten konkurrieren zu wollen, gewann ich doch sehr bald ihre Sympathie, weil ich es verstand, mich auf dem Rücken eines Pferdes zunftgemäß zu benehmen. Bier und Whisky, die ich stets in kleinen Mengen bei mir hatte — der Staat Kansas war damals noch nicht alkoholfrei —, trugen erheblich dazu bei, den Verkehr mit unseren Gästen angenehm zu gestalten. Ich mußte mich nur sehr davor hüten, ihnen zuviel Alkohol vorzusetzen; denn im betrunkenen Zustande sind diese Kerle sehr gefährlich und greifen leicht zum Revolver, selbst bei der kleinsten Meinungsverschiedenheit. Die wilden Szenen, die ich in Kansas City beobachtet hatte,



Lichtbild: E. D. Hoppé.

Die „Kirchtürme“ im „Garten der Götter“.
Eine Perle amerikanischer Naturschönheit im Felsengebirge Colorados.

wenn die Cowboys Teile ihrer Herden in die großen Schlachthäuser brachten, empfahlen mir äußerste Vorsicht. Auf den Straßen der Stadt fanden dann dauernd nächtliche große Pferderennen mit vielem Schießen statt, wobei oft Menschenleben gefährdet wurden. Das Leben eines Menschen gilt den Cowboys nicht viel. Bekommen sie Streit untereinander, dann bleibt derjenige am Leben, der den Revolver am schnellsten schußbereit hat; denn vorbei schießt ein Cowboy nicht. Bekommen diese Kunstschützen mit einem Outsider Krach, dann lassen sie ihn tanzen, das heißt sie schießen immer schneller nach den Stellen, an denen die Füße ihres Opfers standen, die das selbe ganz schnell hochzuheben hat, da andernfalls die Kugeln die Füße zerschmettern würden. Dieser Scherz wird fortgesetzt, bis das Opfer erschöpft zusammenbricht. Verschiedentlich war ich in den Gaststätten von Kansas City Zeuge solcher Szenen, die in solchen Zeiten direkt zu Wildweststätten gemacht wurden. Dagegen konnte sich das feinste Restaurant nicht schütten, da die sonst gute Polizei mit diesen Kerlen nicht fertig wurde. Hatten sie irgendetwas ausgefressen, dann verschwanden sie in der weiten Prärie, wo die Polizei sie nicht finden

konnte. Hinzu kam, daß solche Jagden auf verbrecherische Cowboys in der Prärie für die Polizei äußerst gefährlich waren.

Nach dieser Schilderung ist es verständlich, daß der Mut der Jugend dazu gehörte, um sich über die Aufgabe zu freuen, ein Telephonkabel durch die Prärie zu verlegen. Die Genugtuung, schon in jungen Jahren eine ganz selbständige größere Aufgabe lösen zu dürfen, überwog die Vorstellung der Gefahren, die der Optimismus der Jugend nicht recht sehen wollte. Nur als ich nach fünf Wochen einsamer Arbeit erfuhr, daß die Cowboys einen Rinderdieb — dem Brauch entsprechend — buchstäblich bei lebendigem Leibe auseinandergerissen hatten, fiel es mir fortan recht schwer, beim Verkehr mit diesen wilden Gefellen die erforderliche Unbefangenheit an den Tag zu legen.

Da es naturgemäß ungeheuer schwer war, daß die Cowboys — insonderheit in dunklen Nächten — ihre großen Herden vor Dieben schützten, hatte sich das grausame ungeschriebene Gesetz herausgebildet, daß bei jedem Rinderdieb, der gefaßt wurde, an Armen und Beinen vier Pferde mit langen Leinen

angespannt wurden. Vier Combos jagten mit diesen Pferden nach verschiedenen Himmelsrichtungen, und sobald sich die Leinen spannten, wurde der Körper des Verurteilten im wahren Sinne des Wortes in lebendigem Zustande zerrissen. Angeblich soll diese Abschreckungsjustiz die Anzahl der Rinderdiebstähle stark heruntergesetzt haben.

Wie immer im Leben, war ich nach glücklicher Beendigung der gefährlichen Arbeiten der Held des Tages, und ich hatte mir in weitestgehendem Maße die Wertschätzung meiner Vorgesetzten und Kollegen erworben. Wäre es meiner Geschicklichkeit nicht gelungen, ernsthaftere Streitigkeiten mit den Combos zu vermeiden, so hätte ich meinen jugendlichen Optimismus wahrscheinlich mit meinem Leben bezahlt. Der Yankee pflegt in solchen Fällen den Ausspruch zu tun: such is life (so ist das Leben). Die Achtung seiner Mitmenschen — insonderheit seiner Vorgesetzten — und Erfolge gewinnt man durch nichts leichter als durch den Einsatz seines Lebens bei notwendigen Arbeiten. Die Wahrheit dieser Ansicht habe ich in meinem langen Leben oft bestätigt gefunden. Aus diesem Grunde kann man alle die Menschen als glücklich veranlagt bezeichnen, deren Energie groß genug ist, um die Regungen des Selbsterhaltungstriebes wenigstens bis zu einem gewissen Grade eindämmen zu können. Glücklicherweise die Nation, in der es viele gibt, die solche Charaktereigenschaften aufzuweisen haben. Sie kann nicht untergehen und wird sich immer wieder die Weltgeltung verschaffen, die der hoch zu bewertenden Eigenschaft, „ein mutiges Volk“ zu sein, entspricht. Wenn es uns im Augenblick so schlecht geht und wir so viele Mißerfolge haben, dann liegt das nicht zum wenigsten daran, daß von unserer Generation, die heute in Deutschland an leitenden Stellen steht, zu viele mutige und tapfere Männer unter dem Rasen liegen. Die geringe Anzahl der übriggebliebenen tapferen Menschen reicht nicht aus, um der Jetztzeit das ihren Charaktereigenschaften entsprechende Gepräge zu geben. Wenn aber erst die jüngere Generation ans Ruder kommt, die Nachkommen unserer gefallenen Helden, die von ihren Vätern den „Mut“ geerbt haben, dann wird unser liebes deutsches Vaterland wieder von Männern geführt werden, die in hohem Maße die schöne deutsche Eigenschaft „Mut“ haben. Ein mutiger Mann hat auch, wie Bismarck sagte, „Zivilcourage“, die für einen erfolgreichen Führer unerlässlich ist.

Als es mir auch in Kansas City gelang, mich in meinem Beruf durchzusetzen, faßte ich den Entschluß, in den USA. zu bleiben, obwohl mir das Leben außerhalb meines Berufs nicht zusagte. Ich schrieb deshalb an die deutsche Faraday-Gesellschaft, von der ich zur Technischen Hochschule und später nach den USA. nur studienhalber beurlaubt war, sie möchte mich aus den Reihen ihrer Ingenieuramtwärter streichen, weil ich mich entschlossen hätte, in Nordamerika zu bleiben. Postwendend erhielt ich von dem Dezernenten der Abteilung, in der ich seinerzeit praktisch gearbeitet hatte, die Mitteilung, daß ich doch auch im Dienste der Faraday-Gesellschaft ins Ausland gehen könne, wenn mir ein Leben in Übersee so gut gefiele. Diesen Bescheid schickte ich an meine über alles geliebte, weltfluge Mutter, mit der ich in sehr regem Briefwechsel stand, und erbat ihren Rat. Sie bekräftigte in ihrer Antwort, daß sie mir in keiner Weise hinderlich sein wolle, daß es ihr aber ein sympathischer Gedanke sein würde, wenn ihr einziger Sohn wenigstens im Dienste der deutschen Industrie in fernen Ländern leben würde. Dieser Wunsch meiner Mutter, zu deren kluger Beratung ich stets ein uneingeschränktes Vertrauen gehabt habe, war für meine Entscheidung ausschlaggebend; ich teilte der Faraday-Gesellschaft mit, daß ich ihren Vorschlag, für sie nach Übersee zu gehen, annehmen wolle, und erbat die Befamngabe der Bedingungen. Mir wurde mitgeteilt, daß ich ein Jahr in den verschiedenen technischen Abteilungen der Gesellschaft informativ ausgebildet werden solle, um dann in ein noch zu bestimmendes Überseeland entsandt zu werden.

Zuvor sollte ich aber noch ein weiteres halbes Jahr in den USA. bleiben, um mich über eine Anzahl Fragen zu informieren, die auf einem besonderen Bogen zusammengestellt waren. Diese Informationen konnte ich am leichtesten in den Fabriken bekommen, die in Chicago lagen.

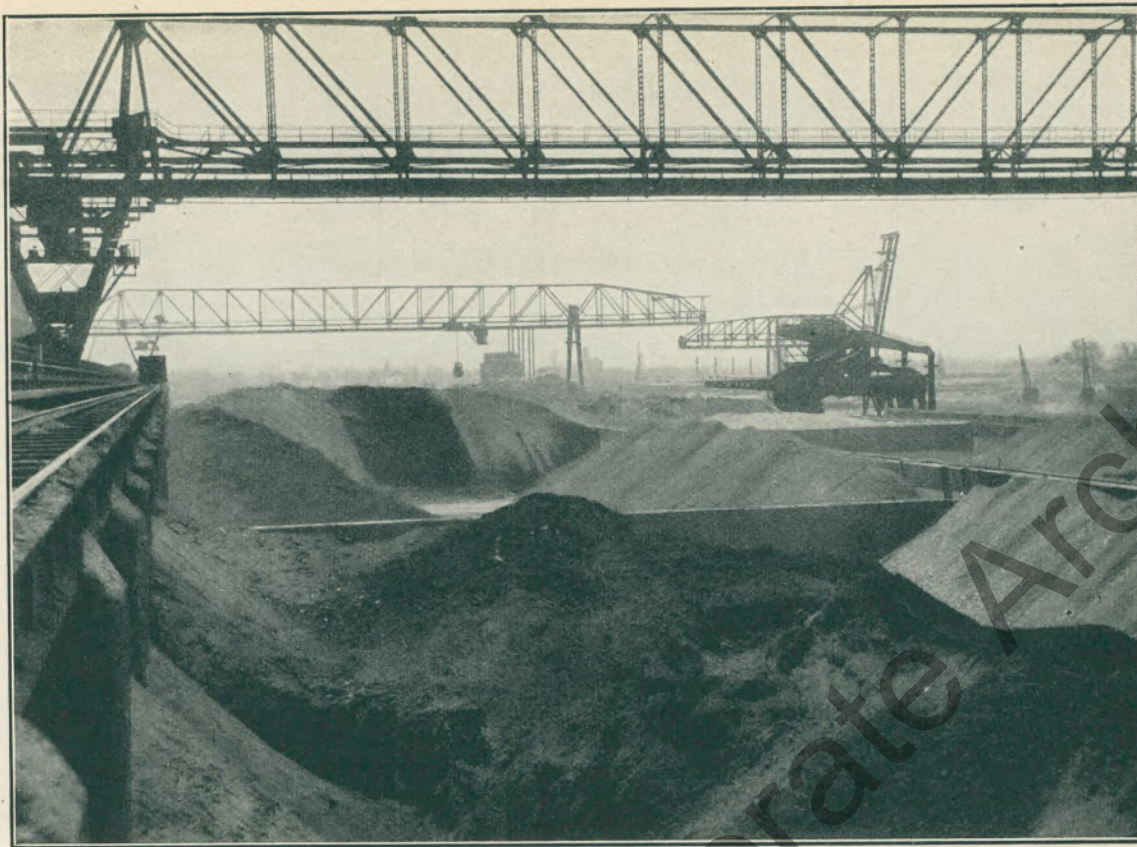
Mit der Begründung, daß ich mich weiter ausbilden wolle und hierzu vor allem notwendig sei, daß ich in einer Fabrik arbeitete, in der die verschiedenen Apparate und Einrichtungen großer Fernsprechanlagen fabriziert wurden, ließ ich mich von meinem Chefingenieur an die größte Fabrik auf diesem Gebiete, die in Chicago lag, empfehlen.

Obgleich mir meine Tätigkeit und mein Leben mit meiner lady friend außerhalb des Berufs in Kansas City sehr ans Herz gewachsen war, setzte ich doch sogleich den Tag fest, an dem ich Kansas City verlassen wollte. Je näher der Tag der Abreise heranrückte, um so schwermütiger wurde ich. Ich war nicht unempfindlich für die Romantik des wilden Westens, und die Welt, in der ich lebte, hatte ich so lieb gewonnen, nicht am wenigsten meine lady friend, daß es meiner ganzen Energie bedurfte, um wirklich am festgesetzten Tage abzureisen. Ich wußte damals noch nicht, daß ich gleichzeitig von dem USA.-Leben Abschied nahm, das mir gefiel. Sogleich vorweg möchte ich bemerken, daß mir später das Leben in Chicago gar nicht zusagte.

Auf dem Wege nach Chicago besuchte ich noch meinen Vetter in Nebraska, auf dessen Rat ich nach Nordamerika gefahren war, und verlebte als dessen Gast drei wunderschöne Wochen. In seinem Hause traf ich mit viel jungem Volk zusammen, in dessen Gesellschaft ich bald die Abschiedswehen, unter denen ich seit Kansas City litt, überwand. Ein sprachloses Erstaunen rief ich aber hervor, als ich meinen Verwandten und deren Freunden mitteilte, daß ich wieder nach Deutschland zurückkehren wolle. — Alle sagten mir: „Du willst wieder die USA. verlassen, obwohl du hier so gute Erfolge hast? Wenn jemand zurückgeht, der sich hier nicht durchzusetzen vermag, dann kann man das verstehen, aber dein Entschluß ist uns unverständlich.“

Ich traf im Hause meines Veters fast ausschließlich Menschen, die entweder selbst aus Deutschland ausgewandert waren oder in erster Generation von deutschen Auswanderern abstammten; trotzdem konnten sie es alle nicht begreifen, daß ich wieder nach Deutschland zurück wolle. Da es ihnen wirtschaftlich allen gut ging, hatten sie ihre zweite Heimat so lieb gewonnen, daß ihnen der Gedanke, wieder nach Deutschland zurückzukehren, töricht erschien. Sie wiesen immer wieder darauf hin, wie viele Möglichkeiten es in den USA. für einen fleißigen und tüchtigen jungen Mann gebe und wie eng dagegen die Verhältnisse in Deutschland seien. Über die Richtigkeit dieser Anschauung läßt sich nicht streiten, aber ich wollte ja auch nicht in Deutschland bleiben, sondern nur im Dienste der deutschen Industrie nach Übersee gehen. Diese Überlegung machte meinen Entschluß verständlicher.

In Chicago meldete ich mich in der Fabrik, an die ich von Kansas City empfohlen worden war. Ich wurde auf Grund meines Empfehlungsschreibens sogleich zum Personalchef gebracht, und der entschied, daß ich zuerst im Konstruktionsbüro arbeiten sollte. Mein Schreck war nicht gering; denn ein sauberer Zeichner war ich noch nie gewesen. Bisher war ich stets in Betriebsstellungen gewesen, in denen man mehr oder weniger nur mit Skizzen arbeitet. Skizzieren konnte ich gut, aber das saubere Zeichnen mit Schiene und Dreieck war nie meine starke Seite. Mir war diese Arbeit sehr langweilig und deshalb verhaßt. Ein schwacher Versuch, sogleich ins engineering office zu kommen, wo die Projekte entworfen und die Skizzen angefertigt wurden, die das Konstruktionsbüro auszuführen hatte, wurde rundweg mit der Begründung abgelehnt, ich müßte zuerst im Konstruktionsbüro Erfahrungen sammeln, ehe ich projektieren könnte. Ich ergab mich in mein



Die gewaltigen Erzlager der Ford-Werke in Detroit (Michigan).

Lichtbild: E. D. Hoppé.

Schicksal, machte mich aber sogleich mit dem Gedanken vertraut, bald wieder aus der Firma hinauszufiegen, wenn nicht ein Wunder geschah. Glücklicherweise meinte es das Schicksal gut mit mir. Als mir die erste Skizze zur Ausführung übergeben wurde, arbeitete ich sie zuerst sehr genau durch und entdeckte dabei einen Irrtum des engineering office. Ich machte den Chefkonstrukteur auf den Fehler aufmerksam, worauf er mich mit großer Genugtuung zum Chef vom engineering office sandte, damit in dessen Büro der Fehler behoben würde. Bevor ich diesen Auftrag ausführte, fertigte ich schnell eine neue Skizze an, bei der die Aufgabe besser und praktischer gelöst war als auf der alten, wozu ich dank meiner im Betriebe in Kansas City erworbenen Erfahrungen durchaus in der Lage war. Als ich zu dem Gewaltigen des engineering office kam, war der sehr erfreut, daß ich mit Überlegung gearbeitet und den Fehler sofort erkannt hatte, bevor in der Werkstatt durch fehlerhafte Anfertigung unnötige Kosten entstanden waren. Als ich ihm dann auch noch meine neue Skizze zur Genehmigung vorlegte und er die von mir gefundene Lösung für sehr praktisch hielt, erregte ich seine Aufmerksamkeit, und er erkundigte sich sehr eingehend danach, wo ich mir meine Erfahrungen erworben hätte. Dieses Zwischenspiel sollte mich später vor der Entlassung bewahren.

Als ich nach der zweiten Woche meine, wie ich selbst bekennen muß, unsaubere Konstruktionszeichnung ablieferte, war der Chefkonstrukteur entsetzt und erklärte rundweg, daß er die Zeichnung nicht an die Werkstatt weitergeben könnte. Ich bekannte mich durchaus zu seiner Ansicht, machte ihn aber gleichzeitig darauf aufmerksam, daß ich nicht Konstrukteur, sondern Vertriebsingenieur und mein Platz im engineering office sei. Der Chefkonstrukteur stellte mir daraufhin anheim, mich darüber mit seinem Kollegen vom engineering office einmal zu unterhalten. Da ich diesen Mann, wie zuvor erwähnt, vor reichlichen Unannehmlichkeiten bewahrt, indem ich ihn auf einen Fehler seines Büros aufmerksam gemacht

hatte, war er sofort bereit, mich für sein Büro zu verpflichten. Nur wegen des Gehaltes konnten wir uns nicht sogleich einigen, weil er mir nur wenig mehr bezahlen wollte, als ich in dem schlecht zahlenden Konstruktionsbüro erhielt, während ich entsprechend meiner neuen viel verantwortlicheren Stellung honoriert werden wollte. Wir einigten uns auf meinen Vorschlag, daß ich einen Monat gewissermaßen auf Probe bei ihm arbeiten sollte. Stellte ich ihn zufrieden und wünschte er eine Fortsetzung meiner Tätigkeit, dann hätte er mich auch schon für den ersten Monat entsprechend meiner Forderung zu bezahlen. Sollte ich meinen Posten nicht ausfüllen, dann würde ich die Firma verlassen, und er brauchte mich in dem Falle für den Probemonat nur in Höhe seines niedrigen Angebots zu honorieren. Dieser Vorschlag wurde sofort angenommen; denn ein derartig sicheres Auftreten verfehlt niemals seine Wirkung auf einen Yankee. Ich hatte damit erreicht, was ich wollte, denn ich blieb wesentlich länger über den Probemonat hinaus in der Fabrik, da ich dort vieles sah, was mich in die Lage versetzte, die Fragen meiner zukünftigen deutschen Firma zu beantworten.

Während ich als Konstrukteur nur bestimmte Fabrikräume betreten durfte, die unmittelbar mit meiner Arbeit zusammenhingen, konnte ich nunmehr ungehindert sämtliche Werkstätten aufsuchen und mich nach Herzenslust informieren.

Als ich kurz nach meinem Eintritt in einer mich nichts angehenden Werkstatt von der Werkstattspolizei gefaßt wurde, klang die Ausrede glaubhaft, daß ich mich in dem großen Fabriketablisement verlaufen hätte, und ich kam deshalb mit einer Verwarnung davon. Leider schnappte mich wenige Tage darauf derselbe Kriminalbeamte, womit ich mir die zweite Verwarnung zuzog unter dem Hinweis, daß ich beim dritten Male fristlos entlassen würde. Mit welcher Genugtuung begegnete ich dem gleichen Kriminalbeamten kurz nach meiner Versetzung ins engineering office! Der gute Mann stürzte mit triumphierendem Grinsen auf mich zu und wollte mich

abführen. Als ich ihm dann meinen Werkstättenausweis vorlegte, der ihn über meine neue Tätigkeit aufklärte, zog er betroffen ab, während ich ungeschoren mit lächelndem Gesicht weiterging.

Eine Klippe war aber doch noch zu umschiffen, als ich in die neue Abteilung kam. Ich mußte mit der Kundschaft schriftlich verkehren, das heißt: ich mußte lange Geschäftsbriefe schreiben und große Kostenanschläge mit Beschreibungen diktieren. Wenn ich auch die englische Sprache recht gut beherrschte, so war mir der komplizierte englische Geschäftsbriefstil mit den juristischen Klauseln doch noch nicht ganz geläufig. Ich holte mir deshalb die am intelligentesten aussehende Stenotypistin aus dem zentralen Schreibbüro und freundete mich mit ihr an. Ich erfuhr, daß ihr Verlobter zu der damaligen Zeit eine Montage außerhalb leitete, worauf ich sie zu einem gemeinsamen Theaterbesuch einlud und damit schnell ihr ganzes Wohlwollen erwarb. Es war selbstverständlich, daß mein Diktat nunmehr in ein einwandfreies, geschäftsmäßiges Englisch übertragen wurde und sie mir bei den juristischen Redewendungen helfend zur Seite stand.

Diese besseren Stenotypistinnen wurden in der damaligen Zeit in den USA. glänzend bezahlt, aber ihre Leistungen waren auch dementsprechend. Man konnte sich ruhig einmal verdiktieren, die holperigen Sätze wurden bei der Übertragung ohne weiteres umgestellt.

Mein Leben war während dieser Zeit sehr schwer. Tagsüber mußte ich sehr angestrengt im Büro arbeiten, und abends machte ich große Ausarbeitungen mit Skizzen für meine künftige deutsche Firma. Ich arbeitete oft bis lange nach Mitternacht. Auf die Freuden des Lebens mußte ich gänzlich verzichten. Nur an den Sonntagnachmittagen bummelte ich durch die ungeheuer große, aber sehr häßliche Stadt. Nur das Billenviertel am Lake Michigan war recht hübsch, dort hatten die Multimillionäre ihre Paläste. Zu der damaligen Zeit habe ich es mir nicht träumen lassen, daß ich ein paar Jahre später in einem dieser Paläste Gast sein würde, gelegentlich einer Reise nach Japan via USA.

Als ich in meiner Fabrik genug gelernt hatte, bat ich unter einem plausiblen Grund um meine Entlassung, die mir zu meiner Freude nur sehr widerwillig gegeben wurde. Ich hatte aber keine Zeit zu verlieren, ich mußte noch andere Betriebe in Chicago kennenlernen.

Da ich in der neuen Fabrik, zu der ich ohne jegliche Empfehlung kam, auch wieder nur als Konstrukteur eingestellt werden sollte, was meine Bewegungsfreiheit in den Werkstätten wieder stark gehemmt hätte, suchte ich kurz entschlossen meinen blauen Anzug hervor und ließ mich durch die Arbeiterannahme als Elektriker einstellen. Ich war ja noch Mitglied der Elektrikerunion, weshalb dem nichts im Wege stand. Auf einen Mann im blauen Anzug wurde weniger aufgepaßt; als solcher war es viel leichter, sich über alles eingehend und schnell zu informieren. Die Zeichnungen lagen unachtsam in den Werkstätten umher, und es fiel gar nicht auf, wenn man sie abends mit nach Hause nahm, sie mußten frühmorgens nur rechtzeitig wieder an ihrem Platz liegen.

Für einen Deutschen war der Verkehr mit den Fabrikarbeitern nicht schwer, weil diese in Chicago zumeist deutscher Abstammung waren und sich deshalb gern etwas von Deutschland erzählen ließen. Auffallend ist die ungeheure Sparsamkeit der Arbeiter in den nordamerikanischen Städten, die von Nachkommen deutscher Eltern bevölkert sind.

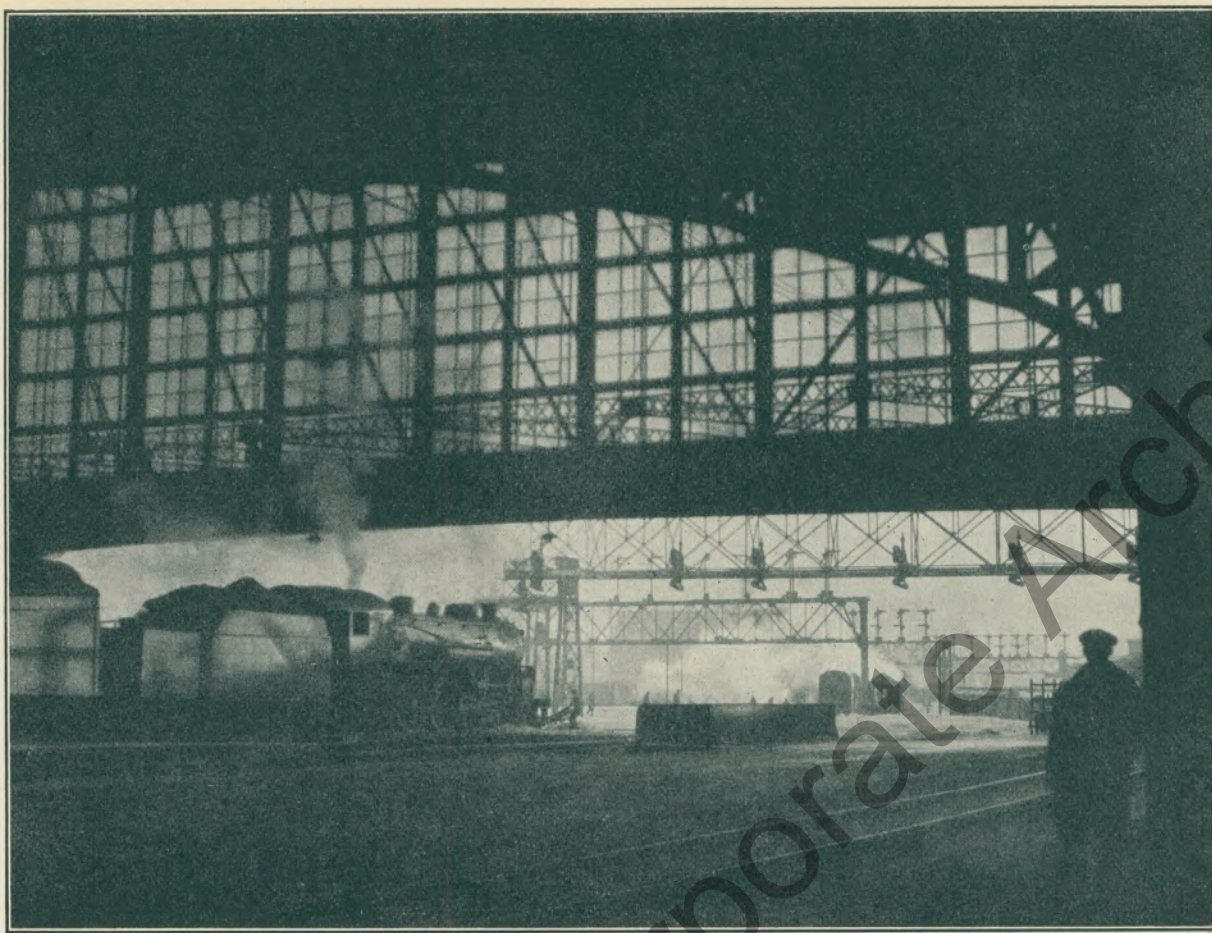
Obwohl zu der damaligen Zeit viele Deutsche in Chicago lebten, waren deutsche Laute auf den Straßen selten zu hören. Der Yankee liebt es nicht, wenn in seiner Gegenwart eine andere als die Landessprache gesprochen wird, und hierauf nehmen die Ausländer unwillkürlich Rücksicht. Der Engländer ist dagegen viel unempfindlicher, wie ich später bei meinen Besuchen in London feststellen konnte. In den Straßen und

insonderheit auf den Omnibussen Londons hörte man viel ungeniert deutsch sprechen.

Sehr unangenehm war schon zu der damaligen Zeit die große Unsicherheit in den Straßen Chikagos. Schon am Spätnachmittag kam es vor, daß die Insassen der Straßenbahnen in den Vororten von hands-up-Leuten ausgeplündert wurden. So etwas ist nur möglich, wenn die Polizei mit den Verbrechern unter einer Decke steckt. Als an Ordnung gewöhnter Deutscher fragt man sich unwillkürlich, wie es möglich ist, daß der Bürger es sich gefallen läßt, wenn seine Stadt so unter der Tyrannei von Verbrechern leidet! — Der arme Bürger ist dagegen ganz machtlos, weil die Stadtverwaltungen in weitem Maße bestochen sind und die heiliggehaltene Verfassung der USA. keine Handhaben gibt, hierin eine Änderung herbeizuführen. Der Bürgermeister von Chicago z. B. wird immer auf zwei Jahre gewählt, und er erhielt zu der damaligen Zeit ein Jahresgehalt von zweihunderttausend Dollar; um aber gewählt zu werden, mußte er eine Million Dollar aufwenden. Diese Summe wollte er nicht nur während der zwei Jahre wiedererwerben, sondern er wollte noch ein sehr reicher Mann während seiner Amtsperiode werden. Bei seiner Wahl brauchte der Oberbürgermeisterkandidat aber auch noch viele Helfershelfer, die für ihre Dienstleistungen entschädigt werden wollten, und zwar sehr reichlich und möglichst mühelos, was sich am leichtesten in der Form erreichen ließ, daß alle einträglichen Ämter kurz nach der Oberbürgermeisterwahl durch die Gefolgschaft des gewählten neuen Stadthauptes besetzt wurden. Das ging herunter bis zum Schußmann, der in der damaligen Zeit in den USA. verhältnismäßig gut bezahlt wurde und viele Gelegenheiten hatte, sein Einkommen durch Bestechungsgelder erheblich zu vergrößern, was er auch ausnützte.

Eigenartig war es nur, daß höchst selten oder vielleicht niemals Damen ausgeraubt wurden. Selbst Männer in Damengesellschaft wurden zumeist von Belästigungen verschont. Nur wenn ganze Züge oder Straßenbahnen ausgeplündert wurden, verschonte man die Ladys nicht. Es hängt wohl mit der Sonderstellung zusammen, die die Frau in den USA. einnimmt. Die hohe Achtung vor dem schönen Geschlecht ist darauf zurückzuführen, daß es zum mindesten früher den Frauen hoch angerechnet wurde, wenn sie ihre Männer nach dem wilden Westen begleiteten, und außerdem hat es eine Frau in den USA. sehr schwer. Nur die sogenannten „upper ten“ (oberen Zehntausend) können es sich leisten, Dienstboten zu halten; die weniger begüterten Familien sind bei allen Hausarbeiten auf den Fleiß der Hausfrau angewiesen, falls es die Familie nicht vorzieht, in Pensionen zu leben.

In Chicago war ich einige Monate mit meinem besten Studienfreunde zusammen, einem österreichischen Baron v. H. Dieser gewandte, äußerst begabte und sehr elegante Mensch hatte auf unserer lieben Alma mater in Darmstadt sowohl die Dipl.-Ing.-Vor- wie -Hauptprüfung mit Auszeichnung bestanden und kam dann auf Grund meiner ausführlichen Berichte über die Zustände in den USA. und wegen der damaligen schlechten Konjunktur für Ingenieure in Deutschland und Österreich zu mir nach Chicago. Leider stellte sich sehr bald heraus, daß er für die USA. ganz ungeeignet war. Spätestens nach vierzehn Tagen flog er aus jeder Stellung wegen Unfähigkeit heraus. Er konnte sein umfassendes technisches Wissen in den veränderten Verhältnissen nicht in ein Können umsetzen; er war zu unpraktisch veranlagt, um sich schnell den völlig anderen Arbeitsbedingungen anpassen zu können. Seine fortgesetzten Mißerfolge nahmen ihm jedes Selbstvertrauen und stimmten ihn so traurig, daß er wohl in den USA. untergegangen wäre, wenn ich ihn nicht fast mit Gewalt nach Europa zurückgebracht hätte. Er war so ungeheuer stolz, daß er lieber in den USA. vor die Hunde gehen, als nach einem Fiasko zu seinen Eltern nach Wien zurückkehren wollte. Sein



Bahnhof in Boston (Massachusetts).

Bild: E. D. Goppé.

Vater hat mich später mit Dankesbezeugungen überhäuft, weil ich so energisch in das Schicksal seines Sohnes eingegriffen hatte. In seiner schönen Vaterstadt hat er dann später im Dozentenberuf glänzend gearbeitet, bis der Tod schon frühzeitig seinem Streben auf dieser Welt ein Ende setzte.

Da ich während des letzten halben Jahres in den USA. tatsächlich nur gearbeitet hatte, mir außerdem Chicago gar nicht gefiel, wurde mir der Abschied von Nordamerika nicht sehr schwer. Nur wenn ich an die köstlichen Zeiten in St. Louis und Kansas City dachte, beschlich mich ein wehmütiges Gefühl, das aber nur immer kurze Momente andauerte, weil die Freude, mein altes, liebes Vaterland und meine geliebte Mutter bald wiedersehen zu können, alles überstrahlte. Damals wußte ich noch nicht, daß mich manche bittere berufliche Enttäuschung in der Heimat erwartete.

Um das Leben auf einem englischen Dampfer kennenzulernen und außerdem um London zu sehen, fuhren mein Freund v. H. und ich mit einem „White-Star-Dampfer“ nach Liverpool. Auf der Fahrt nach Europa machten wir recht interessante Studien. Die Passagiere waren vornehmlich Engländer, die in den USA. lebten und eine kurze Erholungsreise nach ihrer alten Heimat unternahmen. Auch sie hatten ihre zweite Heimat Nordamerika schätzen gelernt, aber sie wiesen bei jeder passenden Gelegenheit darauf hin, daß sie Engländer waren. Als ich zu einem vielleicht zwölfjährigen kleinen Mädchen einmal im Scherz sagte: „Komm hierher, kleines Yankee girl“, da machte das Kind einen Knix und antwortete sehr bestimmt: „Excuse me, I am british“ (Ich bitte um Verzeihung, ich bin Engländerin). Obwohl das Mädchen England noch nicht gesehen hatte — es war in den USA. geboren und erzogen —, war es bereits stolz auf seine englische Nationalität.

Diese kleine Episode hat damals, als ich die Engländer noch nicht so genau kannte, einen starken Eindruck auf mich gemacht. Allerdings machte das ausgeprägte Nationalbewußtsein der englischen Einwanderer sie bei den Yankee nicht sonderlich beliebt. Die deutschen Einwanderer waren ohne Zweifel mehr geschätzt, weil sie ihr Deutschtum nicht so stark hervorkehrten. Im Interesse Deutschlands war es aber zu bedauern, daß unsere Landsleute in den USA. zumeist auf ihre Deutschstämmigkeit zu wenig stolz waren. Schließlich hat ja aber jedes Volk seine Stärken und Schwächen.

Als ich nach etwa anderthalbjähriger Abwesenheit Deutschlands Grenze, über Holland kommend, überschritt, hätte ich die ganze Menschheit umarmen mögen vor Freude. Das Wiedersehen mit meiner unvergeßlichen Mutter und meiner einzigen Schwester schuf Stunden großen Glücks.

Auch das Zusammentreffen in Berlin mit meinen dort anwesenden Jugend- und Studienfreunden brachte manche fröhliche Stunde. Sehr erstaunt war ich nur, als mir meine Darmstädter Freunde aus der Studienzeit, mit denen ich so viel glückliche Stunden durchtolzt hatte, übereinstimmend schon nach kurzer Zeit erklärten: „Du bist ein anderer Mensch geworden. Äußerlich bist du der gleiche geblieben, aber sonst bist du kaum wiederzuerkennen.“ — Ich hatte die innere Veränderung nicht bemerkt und glaubte genau der alte zu sein. Als ich dann aber meinen Dienst bei der Berliner Faraday-Gesellschaft antrat, fing auch ich an zu merken, daß mein Denken und Fühlen recht stark von dem meiner gleichaltrigen Kollegen verschieden war. Vor allem wurde mir bewußt, daß ich eine viel ernstere Lebensauffassung bekommen hatte und systematischer arbeitete.

(Fortsetzung folgt.)

Die deutsche Sprache im Wandel der Zeit.

Von Studiendirektor Mosenthin, Baden-Baden.

Unsere deutsche Muttersprache ist unter allen lebenden Sprachen diejenige, welche die meisten neueren Sprachen an Reichtum und Kraft, an Bildsamkeit und Geschmeidigkeit übertrifft. Wenn wir ihre Geschichte betrachten, so hat sie einen Wandel durchgemacht, dessen Ursprung weit über die vorgeschichtliche Zeit zurückreicht. Aus der Ursprache, dem Indogermanischen, sind noch Sprachwurzeln übriggeblieben, die allerdings heute nur noch in ihren letzten Resten erkennbar sind. Es ist ein weiter Weg durch diese vielen Wandlungen unserer Sprache bis zur großen Einheit der neuhochdeutschen Schriftsprache Luthers. Aber auch heute noch gibt es keinen Stillstand in der Entwicklung. Neue Formen und Verbindungen von Wörtern, ja ganz neue Wörter werden nach innerer Notwendigkeit geschaffen, so daß sich ein nie endender Kampf zwischen Altem und Neuem entspinnt. Es ist ein ständiges Werden und Vergehen auf dem Gebiet des Wortschatzes, der Wortbildung, -bedeutung und -fügung. Natürlich ist dieser Wandel ein ganz allmählicher, nirgends läßt sich genau sagen, wo die eine Periode aufhört, die neue beginnt. Die Sprache wird eben nicht durch die Grammatiker gebildet, sondern durch das Volk, durch Geistesgrößen, Dichter und Schriftsteller und ist in einem ständigen Fluß. Wie verschieden ist nach Umfang und Inhalt der Wortschatz der einzelnen Stände! Der Arbeiter, der Bauersmann können den Bedarf ihres sprachlichen Lebens mit wenigen Hunderten von Wörtern bestreiten, während dem Gebildeten ein Schatz von vielen Tausenden kaum genügt. Dabei ist je nach Beschäftigung und Anschauung eines Menschen sein Wortschatz, über den er verfügt, ein verschiedener. Der Kaufmann, Fischer, Bienenzüchter, Bergmann, Seemann und Jäger haben ihre eigenen Wortwendungen. Wie schnell aber wechseln zu verschiedenen Zeiten die Lebensanschauungen! Mit dem Untergang des Ritterwesens, der alten Lehnverfassung, mit dem Absterben alter Rechtsformen, mit dem Aufgeben astronomischen Studiums sind zahlreiche, diesen Gebieten entnommene Wörter dem Untergang verfallen. Ganz allmählich geschieht dieser Untergang des Bestehenden, Schritt um Schritt muß das Neue gegen das Alte sich Bahn brechen, aber alte Wörter und Ausdrucksweisen, so viele Wendungen lassen Reste in der Sprache zurück, die, weitergetragen, ihrer Entstehung nach oft gar nicht mehr erkannt werden. Dieser Wandel unserer Sprache gibt einen getreuen Querschnitt durch unser gesamtes Kultur- und Geistesleben. In der Sprache spiegelt sich nicht bloß das Leben der verschiedenen Stände, auch ihr Denken, ihre Beschäftigung, ihre Anschauungen lagern sich in ihr ab. Darum ist es natürlich, daß sich in unserer heutigen Umgangssprache eine Fülle alten Kulturgutes birgt, eine Galerie von alten Bildern aus den verschiedensten Jahrhunderten, was alles erst nach genauerer Untersuchung verstanden werden kann. Wer denkt heute noch bei dem Gebrauch des Wortes „Fensterhebe“ daran, daß „Scheibe“ einen runden Gegenstand voraussetzt? Hier wird eben der Name der früheren Bügelscheiben alter Kirchen oder versteckter Bodenfenster weitergeführt. „Die Uhr läuft ab“, „ist abgelaufen“, „wird gestellt“ sind Ausdrücke, die auf unsere Uhren nicht mehr passen, sondern an die Sanduhr erinnern. „Ich traue dem Landfrieden nicht“ reicht bis ins 16. Jahrhundert zurück. Wenn der Kaufmann mit seiner Ware von weit her kam, traute er dem abgeschlossenen Landfrieden nicht und fühlte sich vor Überfall nicht sicher, zumal wenn seine Stadt mit benachbarten Rittern in Fehde lag. Heute denkt kein Mensch an

Raubrittertum, wenn er mit dieser Redewendung sein Bedenken aussprechen will. „Er hat Lunte gerochen“ erinnert an vergessene Kriegsführung. Lunte ist der glimmend gehaltene Hanfstrich, der zum Anzünden des Pulvers auf der Pfanne bei Geschützen und Gewehren bereitgehalten und weithin gerochen wurde, also den anrückenden Feind bekundete. Auch die Zeit des Rittertums mit den Turnieren aus den glanzvollsten Tagen fernster Vergangenheit hat bis auf den heutigen Tag in der Sprache ihren Niederschlag hinterlassen, wie Redensarten „in die Schranken treten“, „eine Lanze brechen“, „aus dem Sattel heben“, „auf den Sand setzen“, „mit offenem oder geschlossenem Visier kämpfen“ beweisen. Wie wenigen ist hier Herkunft und Bedeutung klar!

Der Volksmund hat oft auch Redewendungen übernommen, die, weil nicht mehr verstanden, einfach umgewandelt wurden, je nachdem sie an Bekanntes anklingen. Daraus ergaben sich häufig offenbare Sprachirrtümer, weil der einfache Mann die ursprüngliche Bedeutung nicht verstand, Unverstandenes aber beliebig wandelte. Das Wort „Sündflut“ hat sprachlich mit „Sünde“ nichts zu tun, sondern lautete „sinflut“, wo „sin“ = groß bedeutet. Das Volk machte sich das unverständene Wort mundgerecht, indem es bei der „großen Flut“ an die für die Sünde geschickte dachte. Dieser Vorgang, Volksetymologie genannt, zeigt deutlich, wie willkürlich, ja oft sinnverwirrend diese Wandlungen erfolgten. „Sauerland“, der südlichste Teil des alten Sachsenlandes, also ursprünglich „Südland“ oder „Süderland“, hat die ursprüngliche Bedeutung vollkommen verwischt. Der Maulwurf oder Moltwurf (= „Erdwerfer“) wirft die Erde mit den Hinterbeinen, nicht wie die Verunstaltung andeuten will, mit dem Maule. Bei „Kommissbrot“ denkt niemand mehr an Kommissionsbrot, das Wallenstein an seine Soldaten pünktlich durch „Kommissionen“ verteilen ließ. „Morgensund hat Gold im Mund“ d. h. in der Hand (die „munt“, noch im Vormund = Vorhand, Schuß), um es dem am Morgen Fleißigen zu geben.

Welch weiter Ausblick eröffnet sich aber schließlich auf dem Gebiete des Bedeutungswandels der Wörter! Nur einige Beispiele mögen genügen, den ständigen Wandel in der Wortbedeutung zu zeigen: „Gift“ = das Gegebene, die Gabe (heute noch in „Mitgift“), „schlecht“ = schlicht, „albern“ = aufrichtig, „Dünkel“ = Meinung, „Hochmut“ = hoher Mut, „Dirne“ = Mädchen.

So kann der Sprachforscher überall den Wandel und Wechsel, das Auf und Nieder in der deutschen Sprache verfolgen. Vieles Lehrreiche und Interessante eröffnet sich dem Forscherblick. Es ergeben sich auch geschichtliche Aufschlüsse, die den großen Einfluß nachweisen, den unser Volk durch die Berührung mit der Kultur anderer Nationen, so der Römer und Kelten, durch Entlehnung aus dem Französischen und Italienischen erfahren, je nach den wechselnden Berührungen mit diesen Nationen. Eine eigentümliche, ja charakteristische Erscheinung eröffnet sich auch noch durch die Tatsache, daß in der volkstümlichen Handelsprache viele Ausdrücke, wie „Pleite“, „Moos“, „schachern“, „schofel“ und andere, aus der hebräischen Sprache sich bildeten, die wir der jüdischen handeltreibenden Bevölkerung unter uns zu verdanken haben.

Doch genug! Wer von diesen Gesichtspunkten aus seine Muttersprache prüfend durchforscht, dem hat sie viele wertvolle und interessante Geheimnisse zu offenbaren. „Die Worte werden dir manches sagen, verstehst du nur sie auszufragen.“

Fahrzeuge

in vorchristlicher Zeit.

Eine
kulturgeschichtliche
Studie.

Von

Dipl.-Ing. M. Preuß.

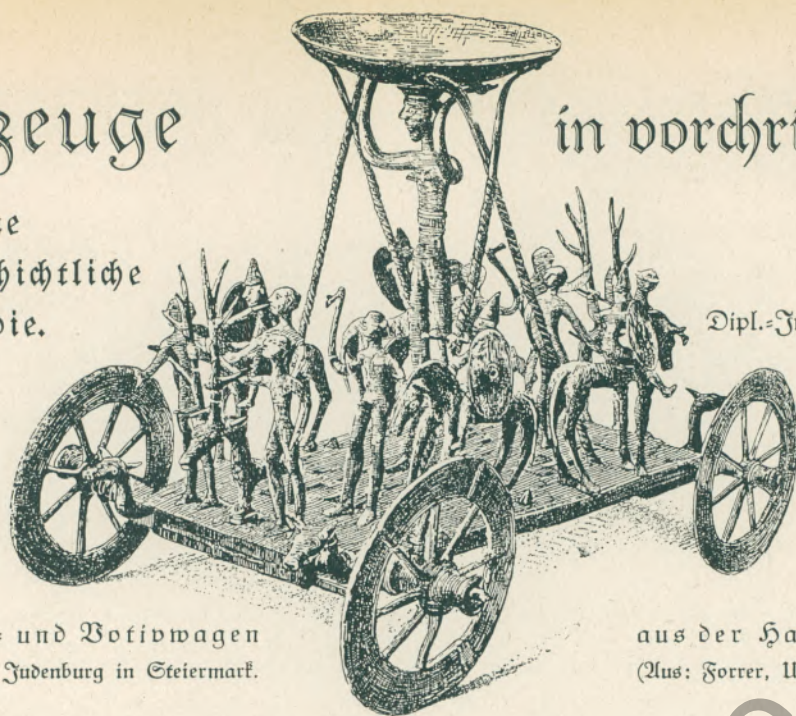


Abb. 1.

Bronzener Sonnen- und Botenwagen
Sundort bei Judenburg in Steiermark.

aus der Hallstattzeit.

(Aus: Forrer, Urgeschichte des Europäers.)

Wenn man auch annehmen muß, daß in vorgeschichtlicher und auch in geschichtlicher Zeit jahrtausendlang Fahrzeuge für den Menschentransport im heutigen Sinne nur ganz selten in Anwendung waren, so kann man doch aus mancherlei Anzeichen schließen, daß in frühesten Zeiten der Menschheit die Mittel zur Bewegung von Lasten, sogar recht großer Lasten, bereits sehr ansehnliche gewesen sein müssen. Anders wären die gewaltigen Kultsteine von Stonehenge in England oder die Steinriesen von Carnac in Frankreich und die Obeliskten Ägyptens, von denen einige bis zu 500 Tonnen schwer waren, nicht an ihren Aufstellungsort gekommen. Sie nötigen uns als stumme Zeugen aus ferner Zeit Hochachtung ab vor den damaligen Bewegungsmitteln und den Menschen, welche sie erdacht haben.

Schlitten, Rollen und Walzen, mit denen die frühgeschichtlichen Menschen ihre Lasten in Bewegung gesetzt haben, erlauben zwar nur einen sehr langsamen Transport, reichen aber für den meist einmaligen Zweck, zu dem sie angewendet werden, auch heute noch aus.

Ein berühmtes Beispiel für eine Schwerlastenbewegung ist der durch Relieffdarstellungen mehrfach bezeugte Transport eines steinernen Flügelkolosses nach Kujundschik bei Ninive zum Palastbau des Sanherib und Assurbanipal, beides assyrische Könige zwischen 705 und 639 v. Chr. Der etwa 4½ Meter hohe und 1,8 Meter breite Stein (Abb. 2) liegt auf Schlitten, welche von Sklaven über allerdings unverhältnismäßig kleine, auf dem Bilde nur schwach sichtbare Rollen gezogen werden.

Über die Anwendung von Rädern und Wagen in alter Zeit würden wir wenig unterrichtet sein, wenn sie nicht so

eng mit der Vorstellung und dem Kultus der Götter und mit der Zurschaufstellung von Königsmacht und Würde zusammenhängen. Rad und Wagen sind uralte Symbole der Gottheit, besonders der Sonne, und von ihrer Darstellung und Verehrung untrennbar. In einem rossespannten Wagen fuhr der Sonnengott Helios nach der Anschauung der Griechen über das Firmament, und beim Julfest warf man dem germanischen Lichtgott Freyr zu Ehren strohummundene Räder brennend in die Luft oder ließ sie von den Bergen herunterspringen. Wagen wurden auch in einer Art Prozession zur Vor-

führung von Göttersymbolen verwendet. Um den Glauben an die Macht und Würde des Herrschertums mit dem Gebrauch des Wagens aufs engste zu verbinden, sorgten kluge Könige im Altertum dafür, daß Wagen nicht von jedermann benutzt wurden. Zu König Salomons Zeiten (970 bis 933 v. Chr.) war es im Frieden niemand erlaubt, sich für seine Person des Wagens zu bedienen.

Man sollte annehmen, daß die frühesten uns überlieferten

Darstellungen von Wagen durchweg solche mit zwei Rädern sind, weil es leichter ist, ein wendiges Fahrzeug mit zwei statt mit vier Rädern herzustellen und es ohne Zwang unter geringer Beanspruchung des Fahrgestelles durch Verwinden beim Fahren auf mangelhaften Wegen oder gar weglosem Boden fortzubewegen. Merkwürdigerweise ist aber diese Annahme nicht richtig, wie denn überhaupt festzustellen ist, daß die technische Entwicklung der Wagen im Laufe der Zeit und bei den verschiedenen Völkern recht eigenwillige Wege gegangen ist. So beweist z. B. ein Fund (aufbewahrt im Nationalmuseum in Budapest) von eisernen Wagenbeschlagteilen in Ungarn aus dem dritten Jahrtausend vor Christo, daß es schon

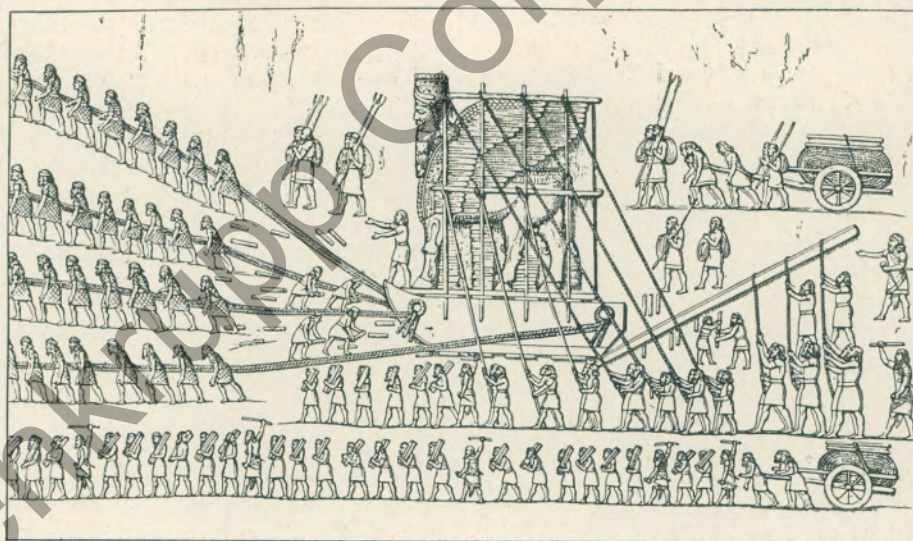


Abb. 2. Transport in Assyrien im 7. Jahrhundert v. Chr.

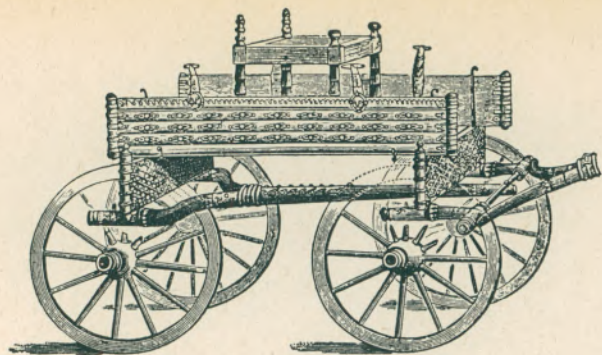


Abb. 3. Bronzebeschlagener Götterwagen
(La-Tène-Zeit)
aus dem Dejbjergmoor (Dänemark).
(Nationalmuseum Kopenhagen.)



Abb. 4. Bronzener Kesselwagen
aus dem Hügelgrab von Peckatel in Mecklenburg.
(Staatliches Museum, Schwerin.)

frühzeitig lenkbare vierrädrige Fahrzeuge gab, nämlich solche mit sogenanntem Königszapfen oder Reißnagel, um den sich das vordere Radgestell drehen konnte. Aber das scheint nur vereinzelt vorgekommen zu sein, und diese Erfindung ist bald wieder in Vergessenheit geraten. Die primitive Skizze auf einem Toncherben, der ebenfalls in Ungarn in einem Grabhügel bei Ödenburg gefunden wurde und einen vierrädrigen, mit zwei Vierfüßern bespannten Opferwagen zeigt, läßt einen Schluß darauf, daß das Original lenkbar gewesen ist, nicht zu.

Interessant, wenn auch für das Technische des Fahrwerkes wenig aufschlußreich, sind die an verschiedenen Stellen Mitteleuropas gefundenen bronzernen Kesselwagen, so der aus einem zweihügeligen vorgeschichtlichen Grab bei Peckatel in Mecklenburg, der im Museum in Schwerin aufbewahrt wird (Abb. 4). Bei dieser Ausgrabung zeigte es sich, daß die Tradition Jahrtausende hindurch sich auch in einer Gegend erhalten kann, durch die im Laufe der Zeit mancherlei Völkerschaften gezogen sind. Es ging dort vor der Öffnung der beiden bis dahin unberührten Grabhügel das Gerücht, die „Unterirdischen“ — das sind die in den Gräbern Beigesetzten — hielten im größeren von beiden Hügeln nächstlicherweile Zechgelage ab und holten hierzu aus dem anderen Hügel, nämlich dem, der den Kessel tatsächlich enthielt, ein fahrbares Gefäß. So spielten Sage und Phantasie um solche Kesselwagen und brachten sie in Zusammenhang mit dem großen Durst unserer Altvordern, als ob sie große Bowlen oder Metgefäße gewesen seien. Wahrscheinlich aber waren es auf Räder gestellte Gefäße zu heiligen Handlungen, z. B. Waschungen oder ähnlichen

Zwecken, wie es denn auch im Tempel Salomons unter den heiligen Geräten einen großen Kessel gab, das „eherne Meer“ der Bibel, dessen Abkömmlinge in christlicher Zeit die feststehenden Taufbecken in den Kirchen geworden sind. Ein prächtiges Stück der Götterverehrung muß der bronzene Sonnenwagen aus der Hallstattzeit gewesen sein. Sein Abbild wurde in Trundholm in Dänemark gefunden, hatte eine goldplattierte Sonnenscheibe und sechs Räder, auf denen Wagen und Pferd stehen (Abb. 5). Pferde waren in jener Zeit den Göttern geweiht, und so setzte man bei dieser Nachbildung auch gleich das Pferd auf Räder und machte so das ganze Motivstück, ähnlich unseren heutigen Kinderspielzeugen, fahrbar. Ein merkwürdiger Fund aus derselben Zeit ist der Bronzewagen aus Judenburg in Mecklenburg, an dessen Rädern technisch die breiten, gut durchgebildeten Naben auffallen (Abb. 1). Auf diesem Wagen ist nicht nur die Sonne in Form einer flachen Schale dargestellt, sondern auch die sie verehrende Volksmenge. Die Ähnlichkeit mit den Vorgängen auf der Plattform von Karnevalswagen unserer Tage ist auffällig.

Als ein Kunstwerk von technisch sehr hohem Range müssen zwei Wagen aus der La-Tène-Zeit angesprochen werden, welche im Moor von Dejbjerg in Dänemark gefunden wurden. Es waren vierrädrige, mit Bronze beschlagene, hölzerne Wagen etwa aus dem fünften Jahrhundert vor Christo. Ihre Felgen

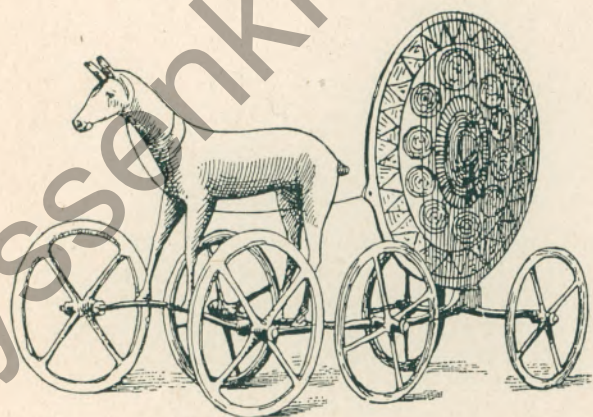


Abb. 5. Bronzener
Sonnenwagen mit goldplattierter Sonnenscheibe.
Hallstattzeit. Fundort: Trundholm (Dänemark).
(Aus: Forrer, Urgeschichte des Europäers.)



Abb. 6.
Wagen in Mitteleuropa zur Zeit der Kelten.
Getriebene Figuren auf der Situla von Valsch (Österreich).

Situlen waren eimerartige Gefäße aus Bronzeblech, die als Eimer für kostbare Weine, Öle und dergl. dienten und besonders als Ehrenpreise verliehen worden zu sein scheinen.
(Nach: Forrer, Urgeschichte des Europäers.)

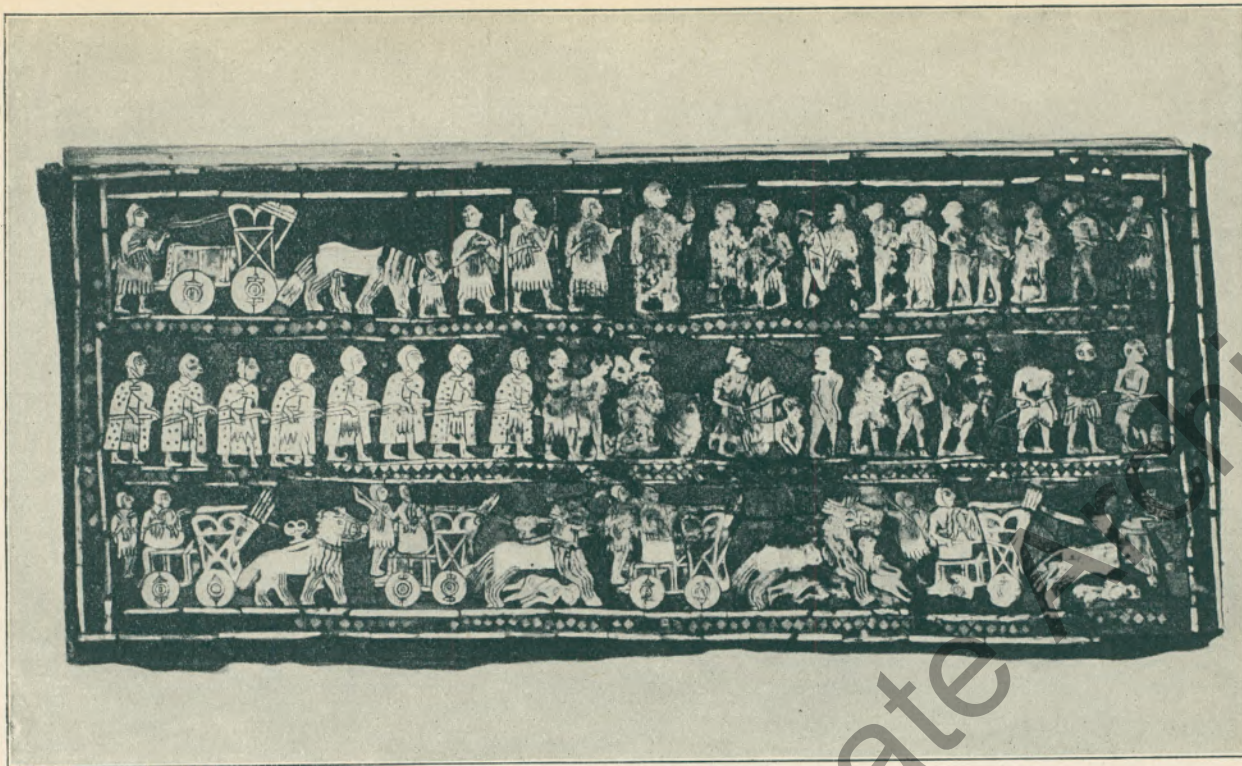


Abb. 7. Wagen der Sumerer

auf der „Königsstandarte in Ur“.

Aus: E. L. Woolley, „Ur und die Sinsflut“. Verlag F. A. Brockhaus, Leipzig.

waren aus einem Stück Holz gebogen, wozu ein ähnliches Verfahren angewendet worden sein wird, wie wir es heute noch gebrauchen, nämlich Dämpfen des Holzes und Einspannen in Zwingen, bis das Holz seine gebogene Form spannungsfrei beibehält. Die Speichen waren in Felge und Nabe sauber verzapft. Die Abmessungen der Räder sind nach unseren heutigen Begriffen in allen Einzelheiten zueinander gut proportioniert und zweckmäßig gestaltet. Unter der konservierenden Wirkung des Moores waren Teile dieser Wagen so wohl erhalten, daß man aus ihnen einen Wagen rekonstruieren konnte. Er steht im Nationalmuseum in Kopenhagen (Abb. 3).

Die uns auf Vasenbildern, Fresken, Mosaikbefeidungen, metallenen Schalen und Reliefs aus dem minoischen, griechischen, ägyptischen, assyrischen, persischen, phönizischen, keltischen oder etruskischen Kulturkreis überkommenen Darstellungen von Wagen sind meist zweirädrige Fahrzeuge. Es müssen manchmal recht merkwürdige, um nicht zu sagen puzige und unbequeme Verkehrsmittel gewesen sein. Die Situla von Watsch (Abb. 6) aus der Hallstattzeit gibt eine Vorstellung, wie solche Wagen damals in Mitteleuropa zur Zeit der Kelten ungefähr ausgesehen haben mögen. Einzelne Teile solcher Wagen waren Bronze- oder Eisen- oder Holz- oder Erzeugnisse der Schmiedekunst. Sichere Schlüsse auf das verwendete Material und auf die Technik der Herstellung von Einzelteilen können wir aus den uns überkommenen Darstellungen auf Kunstwerken nicht ziehen. Wir wissen aber, daß zuerst als Baustoff im allgemeinen Holz oder mit Kupfer, danach mit Bronze beschlagene Holzteile und später, noch während des Bronzezeitalters, auch Eisen zur Verwendung kam. Die Wiedergabetechnik bringt meist nur ein Zerrbild des tatsächlichen Wagens hervor. Das zur Darstellung verwendete Material — bei der Situla von Watsch ist es getriebenes Bronzeblech mit Ziselierungen —, das mehr oder weniger unvollkommene Handwerkzeug der Künstler, ferner die jeweilige Mode in der Kunststrichung und die Manier des Künstlers selber lassen eine genaue Wiedergabe des wirklichen Gegenstandes nicht zu. Aus einer Situla von Ruffarn

geht übrigens hervor, daß solche bronzernen, eimerartigen Gefäße, auf denen kultische Wettkämpfe dargestellt waren, Siegespreise bei sportlichen Veranstaltungen gewesen sind. Es ist dies eine Art der Anerkennung bei Wagen- und Pferderennen, wie sie noch heute, nach dreitausend Jahren, in Gebrauch ist.

Über die ältesten griechischen Wagen, das Material, aus dem sie hergestellt waren, ihre Verwendung zu Reise-, Sport- und Kriegszwecken sind wir aus der Ilias und Odyssee, deren Entstehung auf die Zeit um 900 bzw. 800 v. Chr. anzusetzen ist, gut unterrichtet. Auch über die mit ihnen erzielte Reisegeschwindigkeit gibt uns Homer Auskunft. So fuhr z. B. Telemach von Phlos nach Sparta in etwa zwölf Stunden. Der Weg führte teilweise durch Bergland und war ungefähr 90 Kilometer lang. In dem leichten zweirädrigen Reisewagen mit Pferdebespannung stand ein Sessel, und es war Raum für Futtermittel und zwei Mann. Dagegen benutzte Nauplios mit ihren Gefährtinnen zum Befördern der Wäsche des Königshauses der Phäaken an den Meeresstrand einen schwerfälligeren, vierrädrigen, stabilen Korbwagen mit Maultierbespannung. Die Fahrzeuge der Griechen waren also schon ganz für den besonderen Zweck, dem sie dienen sollten, entwickelt. Den Wagen, welcher die Leiche Alexanders des Großen von Babylon nach Alexandrien brachte, kennen wir aus dem Bericht eines Zeitgenossen. Man hat ihn hiernach rekonstruiert. Mit diesem für seine Zwecke würdig ausgestatteten Leichenwagen wurde eine Entfernung von etwa 2000 Kilometer zurückgelegt. Er war dazu stabil genug gebaut, hatte aber noch keine lenkbare Vorderachse, noch irgendeine Federung. Zu seiner Fertigstellung brauchte man zwei Jahre.

Die gewaltigen Züge Alexanders, der in wenigen Jahren mit seinen Macedoniern 25 000 Kilometer zurückgelegt hat, machen es wahrscheinlich, daß sein Heer über einen großen und guten Wagenpark verfügte. Die Macedonier werden wohl einen Teil der persischen Kriegswagen aus den königlichen Arsenalen beschlagnahmt oder als Kriegsbeute nach den gewonnenen Schlachten übernommen haben. Anders wäre

die Schnelligkeit der Bewegungen des Heeres, welches zum Teil durch weite Wüsten und Steppengebieten zog, nicht zu erklären. Die Perser hatten in ihrem großen Reich gute Heer- und Staatsstraßen und darauf eine Art Landpost, allerdings nur für Staatszwecke. Im Wagenbau haben sie manches von der hochentwickelten Wagenbaukunst der Sumerer, Hettiter, Hossäer und Assyrer übernommen. Ein Wagen mit Sonnenschuß war für den Gebrauch eines assyrischen Königs bestimmt. Die Radsterne bestehen aus Bronze- und Eisen in einem Stück mit Felge und Nabe. Um die Felge lag ein starker Holzfranz, der durch Bandklammern mit der Gussfelge verbunden war. Am äußeren Umfang des Rades saß eine große Anzahl Nägel mit kräftigen Köpfen, welche die Abnutzung des Holzes vermindern sollten.

Der genannte Wagen scheint ein Gebrauchswagen für die Ausfahrten des Königs gewesen zu sein. Der Wagenkasten ist über ein Rahmengestell geflochten. Er bietet Raum für drei bis vier Personen. In ihm sitzt, ähnlich den heutigen Behältern für Schirme und Stühle, eine geflochtene Trommel zur Aufnahme von Waffen.

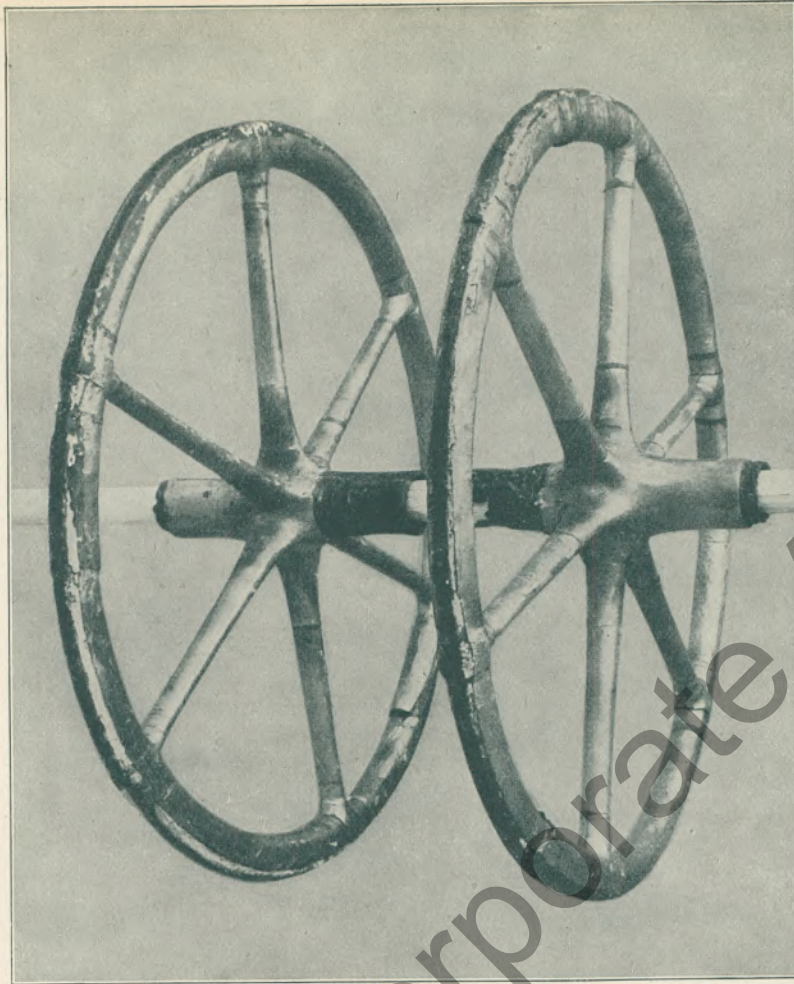
Über die Wagen der Sumerer haben wir durch eine in den Jahren 1922 bis 1929 vom Britischen Museum und der Universität von Pennsylvania veranstaltete Ausgrabung in Ur nähere Kenntnis. Ihre Fertigkeit im Wagenbau war für damalige Zeit erstaunlich weit vorgeschritten. In den Trümmern von Ur fand man beim Ausräumen einiger Königsgräber die sogenannte „Königsstandarte von Ur“ (Abb. 7). Es ist dies eine Mosaikarbeit auf Holz, aus Muschel- und Lapislazulistückchen kunstvoll zusammengesetzt. Obwohl das Holz zerfallen war, gelang es, die Mosaikstückchen in ihrer Lage zueinander genau so, wie sie der Künstler vor Jahrtausenden zusammengefügt hatte, zu bergen. Die eine Seite dieser Standarte stellt im oberen Feld den König mit seinem Wagen dar, im unteren den Auszug der sumerischen Wagen- truppe gegen den Feind. An dem vierrädrigen Wagen befindet sich vorne ein Holzgestell, das die Wurfspieße und sonstige Waffen aufnahm. Die Sumerer hatten noch keine Speichenräder. Es waren zweigeteilte Scheibenträder, deren Hälften durch den Radreifen und eine Bandarmierung an den Nabenvorsprüngen zusammengehalten wurden. Hinter dem Königswagen geht der Kutscher und hält die Zügel. Am Kopf der Maultierbespannung steht ein kleines Männchen, ein Grom, wie ihn sich auch heute noch große Herren als flinke Begleitungen zu halten pflegen. Die Zügel laufen von den Händen des Führers über das vordere Wagengestell durch einen Ringaufsatz auf der Deichsel zu den Mäulern der Zugtiere. Diese Zügelführungsringe wurden damals künstlerisch ausgeführt, etwa wie heute die Figuren auf dem Kühlerwagen- einfüßigen von Luxusautomobilen. Eine hübsche Zügel- führung ist erhalten geblieben. Sie besteht aus einem kleinen Jungesel in Gold, der auf den beiden silbernen Zügelführungs- ringen steht. Das Eselchen könnte seiner künstlerischen Aus- führung nach eine Arbeit von einem Professor Gaul oder der Renée Sinteris unserer Tage sein. Bemerkenswert ist noch, daß die Kriegswagen im unteren Feld der Standarte von Ur so gleichartig sind, daß sie in Serienarbeit hergestellt und auf dem laufenden Band montiert sein könnten. In Ur sind übrige nicht nur die Standarte, sondern auch die Reste ganzer Wagen und eines Schlittens gefunden worden. Das Holz der gefundenen Fahrzeuge war natürlich in den vergangenen fünf Jahrtausenden zerfallen. Im Erdboden zeigten sich jedoch die Abdrücke so deutlich, daß sie photographisch aufgenommen werden konnten. Selbst die Fasern des Holzes waren zu erkennen. Auch zeigte ein grau-weißer Kreis die Stelle an, wo der Reifen gesessen hatte. Dieser muß, da sich Eisen rötlich und Kupfer grün abgezeichnet hätten, aus Silber gewesen sein. Das Leder der Zügel war nicht mehr vorhanden. Da- gegen fand man die länglichen Stückchen aus Lapis und Sil-

ber, mit denen sie verziert waren. Diese Fahrzeuge — sie wurden in einer Schicht gefunden, welche einige Meter höher lag als die $2\frac{1}{2}$ Meter dicke Lehmablagerung aus den Überschwemmungen der Sintflut, von der Bibel und assyrisch- sumerische Keilschriften berichten — müssen prachtvoll ausge- sehen haben. So waren z. B. die Ranten des hölzernen Rahmenwerkes mit rot-weiß-blauem Mosaik ausgelegt, auf den Seitenfüllungen waren goldene Löwenköpfe mit Mähnen aus Lapis und Muscheln angebracht. Das obere Querholz und die Vorderseite waren mit kleinen goldenen und silbernen Löwen- und Stierköpfen verziert. Man fand neben dem Schlitten eine Sammlung von Waffen und Werkzeugen, darunter einen Saß Meißel und eine goldene Säge. Woher die Sumerer ihre Kenntnisse im Wagenbau hatten, weiß man nicht. Sie waren ein aus dem östlichen Bergland in die Gegend am unteren Euphrat eingewandertes Herrenvolk, hatten viele technische Kenntnisse, was sie dazu verleitete, von sich zu sagen, sie hätten es in der Technik so weit gebracht, daß es nun, das heißt vor fünftausend Jahren, nichts mehr zu erfinden gäbe. Tatsächlich standen sie damals in Kunst und Handwerk hoch über dem Können der übrigen Bevölkerung Mesopotamiens und der angrenzenden Länder.

Aus älterer Zeit ist noch die Entwicklung der Fahrzeuge in Ägypten bemerkenswert. Dort sind wir verhältnismäßig am besten über Räder und Wagen in ihren ältesten Entwicklungs- stadien unterrichtet. So fand man z. B. in den Kammern des Grabes von Tut-ench-Amun, der von 1359 bis 1352 v. Chr. Pharao über Ägypten war, mehrere Wagen. Der Archäologe Howard Carter, welcher die Ausgrabungen leitete, bezeichnet die Kunst der alten Ägypter im Wagenbau als sehr hoch- stehend. Er bezieht sich dabei nicht nur auf die Funde im Grabe des Tut-ench-Amun, sondern auch auf andere, so z. B. auf einen Prunkwagenkasten Thutmosis' IV. (um 1400 v. Chr.), der im Museum von Kairo, und auf einen anderen, der im ägyptischen Museum in Florenz steht. Je nach Alter und per- sönlicher Neigung standen oder saßen die Pharaonen in ihren Wagen. Im Wagen Tut-ench-Amuns fehlen die Sitze. Er pflegte als noch jugendlicher Mann — denn er ist noch vor seinem zwanzigsten Lebensjahr gestorben — beim Fahren mit elastischen Knien im Wagen zu stehen. Der Wagenkastenboden bestand aus geflochtenen Lederstreifen. Der Wagenkasten ruhte zum Teil auf der Achse, zum Teil auf der Deichsel. Er war an beide durch Lederriemen festgebunden. Sehr geschickt waren die Räder hergestellt. Sie sind leicht und doch kräftig (Abb. 8). Da man sie unverletzt dem Museum überweisen wollte, kann man nur annehmen, daß sie ebenso gebaut waren wie ein genauer untersuchtes Rad aus dem Grabe Amenho- teps III. (1420 bis 1384 v. Chr.). Wahrscheinlich stammte es aus derselben königlichen Werkstatt wie die Wagenräder Tut-ench- Amuns. Die Radkonstruktion ist folgende: Nabe und Speichen sind aus sechs V-förmigen Winkelhölzern so zusammengesetzt, daß die zusammenlaufenden Spitzen dieser Hölzer die Nabe, ihre Arme die Speichen bildeten. Nabe, Buchsen und Speichen wurden nach der Zusammensetzung mit frischem Leder um- wickelt, das sich beim Trocknen zusammenzog und die ein- zelnen Teile fest umpreßte. Die Holzarbeit ist so genau aus- geführt, daß Jugen für das bloße Auge kaum zu erkennen sind. Die Speichen sind im Radfranz verzapft. Um diesen liegen Lederreifen, die ersten 3300 Jahre alten Vorläufer unserer heutigen Bereifung.

Für die einzelnen Teile des Wagens wurden je nach ihrer besonderen Eignung für den bestimmten Zweck des Stückes verschiedene Holzarten verwendet. Auf dem Widerrist der Pferde lagen Geschirrsättel, an denen das Deichseljoch zum Anschirren und zur Abstützung des Wagens befestigt war. Die Achsen bestanden aus Holz mit in Abständen darum ge- legten durchbrochenen Goldreifen. Im Grabe Tut-ench- Amuns wurden vier Wagen gefunden, teils Gebrauchs-, teils

Abb. 8. Räder
des Prunkwagens
von
Tut-ench-Amun
(14. Jahrhundert v. Chr.).



Aus: Tut-ench-Amun.
Bd. II.
Ein ägyptisches Königsgrab.
Von Howard Carter.
(Verlag F. A. Brockhaus, Leipzig.)

Prunkwagen. Die leichtsten, offenen Gebrauchswagen müssen sehr schnell gewesen sein, denn der Pharao wird auf ihnen auf der Löwen- und auch Straußenjagd dargestellt. Es ist bekannt, daß besonders der Strauß sehr schnell ist, so daß ihn ein galoppierendes Pferd nur schwer einholen kann. Die Prunkwagen der Pharaonen mit ihren kostbaren Schabracken und Geschirren, mit ihren Goldreliefauskleidungen, den Straußenfedern auf den Pferdeköpfen und ähnlichem mehr müssen in der strahlenden Sonne Ägyptens fabelhaft imposant und pomphaft ausgesehen haben. An dem vorderen Ende der Deichsel saß auf einem Goldknäuf der große goldene Sonnenfalte des Pharao, gewissermaßen seine Herrscherstandarte. Von dem Schwiegerdater Tut-ench-Amuns, dem in der Geistesgeschichte Ägyptens durch seine monotheistische Verehrung der Sonne bekannten Amenhotep IV. Echnaton, dem Gatten der in den letzten Jahren vielgenannten Nofretete, ist ein hierfür kennzeichnender Hymnus überliefert, in welchem es heißt: „Seine Majestät bestieg seinen goldenen Wagen wie Aton (der Sonnengott), wenn er am Himmelstrand emporsteigt.“

Auch bei den Ägyptern wurden Wagen zu Kriegszwecken verwendet. Sie wurden hierzu durch Sichel in besonderer Weise ausgerüstet — eine grausame Kriegsspielerei, die vermutlich den eigenen Truppen ebensoviel Schaden gebracht hat, wie den Feinden zugebracht war.

Einen wesentlichen Fortschritt haben im Wagenbau und in vielseitiger Benutzung von Fahrzeugen die Römer zu verzeichnen. Letzteres erreichten sie schon dadurch, daß sie aus staats- und militärischen Gründen für gute Straßen sorgten. Sie eigneten sich in ihrer Wagenbautechnik viel von Völkern

an, die sie unterworfen haben, so besonders von den Galliern, die hierin große Fertigkeiten besaßen. Man kann jetzt nicht mehr feststellen, ob die Römer die lenkbare Vorderachse von sich aus nochmals erfunden oder von den Kelten übernommen haben. Sie bedienten sich neben dem zweirädrigen auch des vierrädrigen lenkbaren Wagens und versahen ihn für längere Reisen gegen die Witterungsunbilden mit einem Verdeck. Damals erst kamen Wagen für Reise- und Handelszwecke vielfach in Gebrauch. Vorher waren sie in der Hauptsache nur für kultische Rennzwecke, für die Kriegsführung und zum Gebrauch für Fürsten und Könige da.

Welche Reisegeschwindigkeit die Römer auf zweirädrigen Wagen erzielten, darüber ist ein berühmtes Beispiel aus der Geschichte bekannt. Julius Cäsar brauchte während des pompejanischen Krieges zu einer Fahrt, bei der er die Ausläufer der Alpen und Pyrenäen zu durchqueren hatte, von Rom bis in die Nähe des heutigen Cordoba in Spanien, 27 Tage. Sueton berichtet von ihm, daß er pro Tag bis zu 150 Kilometer zurücklegte.

Die verschiedenen Wagentypen, welche die Römer bauten, sind so zahlreich, daß sie hier nicht alle aufgezählt werden können. Durch Gesetze, z. B. den Codex Theodosianus aus dem Jahre 438 n. Chr., war genau geregelt, wie hoch sie dem Gewicht nach belastet werden durften. Nach dem Zerfall des Römerreiches kamen auch der Wagen- und Wegebau und das Wegerecht, in dem die Römer so Großes geleistet haben, jahrhundertlang in argen Zerfall, und erst in den letzten Jahrhunderten ist man hierin wieder vorangekommen und hat die Alten bei weitem überholt.

Die Rundschau

Monatliche Auslese besonders beachtenswerter Aufsätze aus deutschen und ausländischen Zeitschriften.

Pillen für Pflanzen.

Aus einem Aufsatz von Robert E. Martin im „Popular Science Monthly“, Newyork.

Im Oktober des Jahres 1929 veröffentlichte ein Professor der Universität von Kalifornien einen Bericht über seine Erfahrungen bei der Verwendung von chemischen „Pillen“ zur Anregung des Pflanzenwachstums (siehe den Aufsatz „Pflanzenpillen“ erzeugen Riesenernten“ in der „Rundschau“, Märzheft 1930). Harold K. Patterson, ein Geschäftsreisender und Gartenfreund aus Chicago, las den Bericht und beschloß, den Professor, um ihm einige dieser Pillen abzukufen. Als er erfuhr, daß es noch keine käuflichen „Pflanzenpillen“ gab, beschloß er, sie selbst herzustellen. Monatlang las er auf seinen Geschäftsreisen Werke über Agrilkulturchemie, und zu Hause versuchte er, das Gelernte in die Praxis umzusetzen.

Sein „Garten“ liegt am Ufer des Michigansees in einer ganz besonders unfruchtbaren Gegend, die man durch Aufschütten von Ackererde vergeblich für den Gartenbau zu gewinnen suchte. Der Boden, der aus gelbem Dünenand besteht, weigerte sich hartnäckig, etwas hervorzu bringen. Patterson begann dort sein Experiment am 13. Juni 1930. Er zog einen flachen Graben in den Sand und legte auf dessen Grund einen Streifen Leerpappe von 5 Meter Länge. Dann schaufelte er den Sand wieder in den Graben, vergrub seine chemische Mischung darin und goß so lange Wasser darüber, bis es sich oben in den Vertiefungen sammelte. Dann legte er einen zweiten Streifen Leerpappe obenauf, zu demselben Zweck, wie der Gärtner Strohmist oder Blätter über die Beete breitet. In diesen zweiten Streifen Leerpappe schnitt er Löcher und pflanzte hierin Tomatenstecklinge, Kopfsalatstauden, Gladiolenzwiebeln und verschiedene Blumenstauden. Schon drei Tage später kamen die ersten Triebe aus dem Sand hervor; nach zwei Wochen waren die Gladiolenpflanzen bereits 15 Zentimeter, der Kopfsalat 5 Zentimeter und die Tomaten doppelt so groß wie zur Zeit der Pflanzung.

Größere Gaben von Chemikalien bewirkten, daß die Pflanzen teilweise eingingen; darum begnügte sich Patterson von da ab mit der ursprünglich berechneten Menge.

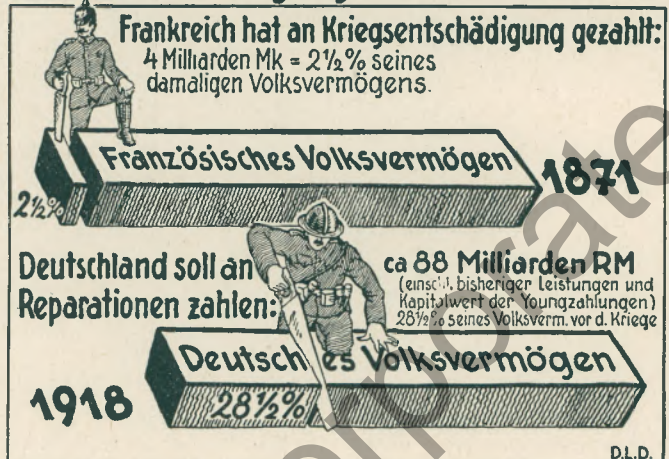
Nach fünf Wochen hatte der Kopfsalat Köpfe angefaßt, und die Tomaten waren bereits über 60 Zentimeter hoch. Nach weiteren zwei Wochen waren die Stauden einen Meter lang und blühten, während der Kopfsalat 60 Zentimeter hoch war und bereits in Samen schoß.

Am 20. August, genau 9½ Wochen, nachdem Patterson seine 10 Zentimeter langen Tomatenstecklinge in den Sand gepflanzt hatte, konnte er seine ersten reifen Tomaten ernten. Einen Monat später hatten die vier

Pflanzen zusammen 86 Tomaten hervorgebracht, von denen die meisten einen Durchmesser von 5,5 bis 7 Zentimeter hatten, und weitere 61 unreife Tomaten hingen noch an den Stauden. Die größte wog 300 Gramm. Mitte Oktober wuchsen und blühten die Pflanzen immer noch.

Ähnlich erging es dem Züchter mit den Blumen, die auffallend schnell und reich blühten, die Vergißmeinnichte nicht weniger als dreimal! Patterson hält das Rezept, nach dem er seine „Pflanzenpillen“ zusammenstellt, vorläufig noch geheim.

Frankreich erging es 1871 besser



Die Reparationszahlungen 1871 und die heutigen Forderungen.

Wenn zur Zeit der Völkerverwanderung vor 2000 Jahren ein Volk im Kriege unterlag, so war es nicht schwer, von den Besiegten sich für die Unkosten, die der Feldzug verursacht hatte, durch Wegnahme des Viehes und anderen Gerätes schadlos zu halten. Die Ausgeplünderten konnten sich von den Tieren im Walde weiter ernähren, konnten neues Vieh aufziehen, und nach einiger Zeit war der Schaden wieder repariert. Heute aber gibt es so viel Menschen auf der Welt, daß ein stark komplizierter volkswirtschaftlicher Apparat aufgezogen werden mußte, um allen Menschen überhaupt eine Lebensmöglichkeit zu geben. Jede gewalttätige Handlung droht nun diese Organisation zu zerstören. So hat man sich darauf geeinigt, als internationales Zahlungsmittel allein das Gold anzuerkennen, von dem es auf der ganzen Welt heute nur etwa 50 Milliarden RM. für monetäre Zwecke gibt. Da aber alle Staaten auf der westlichen Halbkugel ihre Währung auf Gold basieren, so ist es ganz klar, daß Deutschland überhaupt keine Möglichkeit hat, sich dieses Gold zu verschaffen. Wenn das deutsche Volksvermögen ungefähr 250 Milliarden RM. wert ist, so kann man es natürlich niemals in Gold umwechseln; und wenn heute Frankreich und die anderen Alliierten von Deutschland mehr als ein Viertel dieser Summe als Reparationszahlung fordern, so kann auch bei einer Befristung der Zahlung diese Forderung niemals erfüllt werden. Es ist notwendig, einmal daran zu erinnern, mit welchem Nachdruck die Franzosen im Jahre 1871 in aller Welt betonten, daß es ihnen unmöglich sei, die 5 Milliarden Mark Kriegskontribution zu bezahlen. Diese kleine Summe war aber nur 2 1/2 % des Volksvermögens Frankreichs, während man heute von Deutschland 28 1/2 % seines Volksvermögens an Reparationszahlungen verlangt, von denen nach amerikanischer Schätzung durch die bisherigen Leistungen 20 % des Volksvermögens (50 Milliarden RM.) bereits bezahlt sind.

sind an vielen Stellen des Firmaments beobachtet worden und sind fast sicher auf dunkle Massen zurückzuführen, welche den leuchtenden Hintergrund verdecken. Außerdem ist anzunehmen, daß der Himmelsraum mit feinem kosmischem Staub angefüllt ist, der geeignet ist, das Licht etwa wie eine Rauchwolke zu absorbieren.

Das von einer Reihe von Objekten in verschiedenen Entfernungen ausgesandte Licht, d. h. ihre Helligkeit, steht im umgekehrten Verhältnis zum Quadrate der Entfernungen. Aus diesem Grunde würde ein Licht, dessen

Haben sich die Astronomen in der Entfernung ferner Sterne geirrt?

Aus einem Artikel in „Science News-Letter“, Washington.

Unser Milchstraßen-Sternsystem, zu dem alles uns Sichtbare gehört, ist vielleicht beträchtlich kleiner, als wir bis jetzt angenommen haben. Eine Anzahl der entferntesten Objekte in diesem System ist möglicherweise nur Zehntausende von Lichtjahren statt Hunderttausende entfernt. Auch die erstgenannte Zahl bedeutet Hunderte von Quadrillionen Kilometer, also eine unfassbare Größe.

Dr. Piet van de Kamp, ein gebürtiger Holländer, der als Astronom am Leander-McCormick-Observatorium der Universität von Virginien tätig ist, hat einen Bericht über seine Studien über die Absorption des Lichtes im Welt-raum veröffentlicht. Man hatte bisher angenommen, daß alle im Himmelsraum befindlichen Objekte mit kleinen oder großen Fernrohren wahrgenommen oder photographiert werden könnten. Sobald ein Lichtstrahl einen Stern verließ und auf uns zuschnellte, verfolgte er nach der bisherigen Ansicht in gerader Richtung und ohne Störung seine Bahn, da sich in derselben kein Hindernis befand, das ihn hätte aufhalten können.

Diese Annahme begegnete jedoch Zweifeln, da die Materie im Welt-raum nicht notwendigerweise leuchtend und damit sichtbar ist. Meteore bombardieren dauernd die Erde und bleiben dunkel und unsichtbar, bevor sie durch die Reibung mit der Erdatmosphäre in einen Zustand der Gluthitze versetzt werden. Riesige dunkle Flächen

Helligkeit bei 4 m Entfernung eine Kerzenstärke zu betragen scheint, bei 8 m Entfernung nur ein viertel so hell erscheinen und nicht halb so hell. Das Licht würde im Verhältnis von 16 : 64 und nicht von 4 : 8 variieren. Würde man aber die beiden Lichtquellen in verschiedenen Entfernungen in einem mit Rauch gefüllten Korridor beobachten, so würde die weiter entfernte schwächer sein, als man nach dem Gesetz des umgekehrten Quadrates anzunehmen hätte, weil auf der längeren Bahn, welche das Licht zurückzulegen hätte, ein größerer Teil desselben absorbiert werden würde.

Wenn man weiß, daß zwei Lichtquellen in verschiedenen Entfernungen die gleiche tatsächliche Lichtstärke aufweisen, so könnte man ihre Entfernung abschätzen, indem man feststellt, wieviel schwächer die weiter entfernte ist. Befindet sich aber Rauch dazwischen, so wird die weiter entfernte Lichtquelle schwächer scheinen, als dies eigentlich der Fall sein sollte, und so kommt es, daß man ihre Entfernung überschätzt.

Diesen Grundsatz wenden Astronomen zur Messung der Entfernung weit entfernter Sterne an. Näher gelegene lassen sich auf Grund ihrer scheinbaren Verschiebung bei Beobachtung von entgegengesetzten Seiten der Erdbahn, die 299 Mill. km voneinander entfernt sind, messen. Nun gibt es aber verschiedene Möglichkeiten zur Ermittlung des wirklichen Helligkeitsgrades bzw. der Kerzenstärke eines Sternes, wie z. B. eine Messung der Intensität einiger der dunklen Linien in seinem Spektrum. Solche Messungen sind als Grundlage für Entfernungsermittlungen von sehr weit entfernten Sternen benutzt worden. Direkte Lichtbildaufnahmen haben erwiesen, wie hell sie scheinen; das Spektrum zeigt an, wie hell sie in Wirklichkeit sind, und der sich hierbei ergebende Unterschied wird der Entfernung zugeschrieben. Wenn nun aber im Weltraum ein absorbierender Stoff vorhanden ist, würde der Stern lichtschwächer erscheinen, als man erwarten müßte, während seine absolute Lichtstärke die gleiche bleiben würde, und die so ermittelte Entfernung würde zu groß sein.

Dr. R. J. Trumpler vom Lick-Observatorium der Universität von Kalifornien hat kürzlich festgestellt, daß tatsächlich eine gewisse Lichtabsorption in dem zwischen den Sternen befindlichen Raum stattfindet. Er hat einige der offenen Sternhaufen studiert, und von der Voraussetzung ausgehend, daß solche Haufen von der gleichen Beschaffenheit annäherungsweise die gleichen linearen Dimensionen aufweisen, kommt er zu dem Schluß, daß das Licht innerhalb unseres Milchstraßensystems jedesmal, wenn es eine Strecke von 1000 Parsek zurücklegt, zu 39 % absorbiert wird. Ein Parsek bzw. eine Sternweite ist die Maßeinheit des Astronomen und entspricht einer Entfernung von 206 265 Erdbahnhalfmessen bzw. 30 Billionen km.

Dr. Trumpler hat auch festgestellt, daß die Absorption in der Hauptsache in der Gegend der Milchstraße erfolgt. Unser Sternsystem hat ungefähr die Form eines Schleifsteins, und wir befinden uns in der Nähe seines Mittelpunktes. Wenn wir nach der Kante des Schleifsteins schauen, so sehen wir durch eine viel größere Sterntiefe, als wenn wir nach den Seiten blicken. Diese Zusammenballung von Sternen an der Kante hat die Erscheinung der Milchstraße zur Folge. Die Tatsache, daß die Absorption namentlich in dieser Gegend erfolgt, deutet an, daß der Licht absorbierende Stoff in Form einer dünnen Schicht durch die Mitte des Schleifsteins verteilt ist.

Dr. Harlow Chapley, der Leiter des Harvard-College-Observatoriums, stellte vor einigen Jahren beim Studium von Nebeln, die sich vollständig außerhalb unseres Milchstraßensystems befinden, fest, daß ihr Licht nicht in nennenswerter Weise absorbiert wird. Augenscheinlich ist der Raum außerhalb unseres Systems vollkommen durchsichtig. Da keine dieser Nebel in der Richtung der Milchstraße beobachtet worden sind, braucht eine Absorption ihres Lichtes nach dem Eintritt in unser System nicht in Betracht gezogen zu werden. Aus diesem Grunde haben die riesigen, für solche Objekte ermittelten Entfernungen (10 Millionen Parsek) offenbar noch Gültigkeit, aber die Entfernung von Sternen in unserem eigenen System und in der Richtung der Milchstraße muß vielleicht einer beträchtlichen Berichtigung unterzogen werden. Dr. van de Kamp nimmt an, daß beispielsweise Sterne, die in Wirklichkeit nur 5000 oder 10 000 Parsek entfernt sind, den Anschein erwecken, als betrüge ihre Entfernung 23 000 bzw. 220 000 Parsek, wenn die Lichtabsorption unberücksichtigt bleibt.

Abessinien.

Aus einem Aufsatz von Percy Croft Standing in der „Contemporary Review“, London.

Die Abessinier verfolgen den Ursprung ihrer Monarchen bis auf Menelik, den Sohn König Salomos und der Königin von Saba, zurück; fest steht, daß das Land im vierten Jahrhundert christianisiert wurde. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts machte der berühmte Theodoros (Lidsch Kassa) zuerst von sich reden. Er wurde 1855 zum „Negus Negesti“ oder „König der Könige“ gekrönt und regierte mit Umsicht bis zum Tode seiner beiden englischen Ratgeber, die einem Aufstand zum Opfer fielen. Später versündete er sich mit England und Frankreich, ließ verschiedene englische Abgesandte in seiner Festung Magdala gefangen setzen und verweigerte jede Wiedergutmachung. Endlich landete im Jahre 1867 eine englische Expedition und stürmte Magdala, worauf sich Theodoros, der sich nicht ergeben wollte, erschoss. Etwa fünf Jahre später gelang es Ras Kassa von

Tigre, sich als Johannes II. zum Kaiser von Abessinien krönen zu lassen. Von da ab führte er andauernd Krieg mit Ägypten, bis im Jahre 1885 eine italienische Expedition Massaua am Roten Meer besetzte. Der Vizekönig des italienischen Protektorats am Roten Meer nahm neun Jahre später — Johannes war inzwischen gestorben — Kassa ein und schloß ein Bündnis mit jener interessanten Persönlichkeit Menelik, dem Beherrscher von Schoa, der das Küstengebiet an Italien abtrat und dafür zum „Kaiser von Äthiopien“ ausgerufen wurde. Die Besetzung von Kassa jedoch ärgerte ihn, und mit französischen Mitteln zahlte er ein italienisches Darlehen von 4 Millionen Pfund Sterling zurück. Durch französische Händler verschaffte er sich Kriegsmaterial, und mit einem Heer von 120 000 Mann schlug er die Italiener 1896 bei Adua.

Sechs Monate später schloß Italien Frieden mit Menelik und erkannte die Unabhängigkeit Abessiniens formell an. Ein Jahrzehnt später (1906) kam es zwischen Großbritannien, Frankreich und Italien zu einem Vertrage mit Abessinien, worin die drei Mächte sich verpflichteten, Abessiniens Unabhängigkeit zu wahren und sich jeder Einmischung in seine inneren Einrichtungen und seine Politik zu enthalten, in der Frage von Konzessionen usw. gemeinsam vorzugehen und den Bau von Eisenbahnen sowie die Entwicklung des Handels zu fördern. Menelik starb 1913; nach ihm ist der „Menelikaler“ benannt, eine Münze im Werte von etwa 2 Mark, die neben dem „Maria-Theresia-Laler“ die gebräuchlichste Münze des Landes ist.

Nach dem Tode Meneliks ging es der Dynastie nicht besonders gut. Auf eine kurze Regierung seines Enkels und Nachfolgers Lidsch Ijasu folgte Meneliks Tochter Waizeru Zauditu; die wirkliche Macht hatte jedoch Meneliks Großnichte, der Regent Ras Tafari, inne. Im Jahre 1919 wurde eine Kabinettsregierung eingeführt.

Die Größe dieses interessanten Landes beträgt etwa 1 120 000 Quadratkilometer, und die Bevölkerung beläuft sich auf etwa 10 Millionen, worunter sich etwa 3,5 Millionen christliche Abessinier befinden. Der religiöse Einfluß ist sehr groß; fast ein Viertel der Männer sind Priester oder Diakone. Neben den Abessiniern sind die herrschende Rasse die Galla, die etwa die Hälfte der Bevölkerung bilden und teils Christen, teils Mohammedaner, teils überhaupt ohne Glaubensbekenntnis sind. Es gibt sehr viele Analphabeten. Außer Addis Abeba mit 70 000, Harar mit 40 000 und Diredda mit 30 000 Einwohnern zählt Abessinien keine größeren Städte. Der Hauptteil des Handels geht über die Französisch-Äthiopische Eisenbahn. Im Jahre 1929 kam auf je 91 743 Einwohner ein Automobil. Das Land besitzt 3000 Kilometer Telegraphenlinien und mehrere Telefonleitungen. Die Bank von Abessinien, deren Präsident der Gouverneur der ägyptischen Nationalbank ist, verfügt über ein Stammkapital von einer halben Million Pfund Sterling. Abessinien ist zweifellos ein Land von ungeheuren, noch unentwickelten Möglichkeiten: es gibt Gummi im Überfluß, und der Reichtum an wertvollen Hölzern, Eisen, Kohle, Schwefel, ja sogar Gold ist erst zum geringsten Teile erschlossen.

Vor wenigen Monaten zog sich die Kaiserin Waizeru, die schon lange keinen tätigen Anteil an den Staatsgeschäften genommen hatte, ins Privatleben zurück, wodurch Ras Tafari automatisch Herrscher wurde. Seit 1923 gehört Abessinien dem Völkerbund an. Sein stehendes Heer zählt 100 000, die Bürgerwehr weitere 200 000 Mann; freilich läßt sich die militärische Organisation und Ausrüstung mit europäischen Maßstäben nicht messen. Seit einiger Zeit betätigt Abessinien sich auch erfolgreich im Flugwesen; an der Spitze der Luftstreitkräfte, die über zehn Flugzeuge verfügen, steht ein Neger.

Kaufmännische Planwirtschaft.

Über die Landwirtschaft zum höheren Reallohn.
Aus der „Deutschen Bergwerkszeitung“.

Die Wiederaufrichtung der deutschen Landwirtschaft ist bisher vorwiegend unter zwei Gesichtspunkten betrachtet und betrieben worden. Einmal wird darauf hingewiesen, welche ungeheure Verbesserung unserer Zahlungsbilanz möglich ist, wenn es gelingt, die Einfuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen durch Ausbau unserer Eigenproduktion zu senken, ein Ziel, das ja auch im Rahmen unserer Reparationsverpflichtungen von größter Bedeutung ist. Dann wird immer wieder auf die Wichtigkeit einer finanziell gesunden Landwirtschaft für unsern industriellen Absatz, überhaupt für den Innenmarkt, hingewiesen. Nun macht in einer interessanten Schrift Kommerzienrat Dr. Colman, der frühere kaufmännische Direktor der Zeppelin-W.G., den Versuch, das Agrarproblem unter einem besonders zeitgemäßen Gesichtspunkt, nämlich dem der Steigerung des Reallohnes über die Landwirtschaft zu behandeln. Daß dieser Ausgangspunkt in einem Augenblick von besonderer Berechtigung ist, wo sich die Mittel der bisherigen Lohnpolitik in augenfälliger Weise erschöpft haben, bedarf keiner ausführlichen Begründung.

Colman weist darauf hin, daß die Höhe des Reallohnes in Amerika nur zu einem Teil auf billigere Erzeugung zurückzuführen ist. Wesentlich sei auch dort die rationellere Verteilung und Verarbeitung der wichtigsten Lebensmittel. Obgleich in den Vereinigten Staaten der Landwirt für sein Rindvieh einen höheren Preis als in Deutschland bekommt, ist Rindfleisch dort billiger als bei uns, und der Arbeiter im Staate New York braucht für die Ernährung seiner Familie nicht mehr auszugeben als der deutsche Arbeiter. Liegen demnach die Lebensmittel

preise in Deutschland noch verhältnismäßig hoch, dann kommt noch hinzu, daß die Ausgaben für Lebensmittel im durchschnittlichen Arbeiterhaushalt eine besonders wichtige Rolle spielen. Nach Berechnungen des Statistischen Reichsamtes auf Grund einer Untersuchung, die bei 896 Arbeiterhaushaltungen durchgeführt wurde, nehmen die Ausgaben für Nahrungs- und Genussmittel 45,3 % des Einkommens in Anspruch. Von diesen machen wiederum die aus der Viehhaltung stammenden Nahrungsmittel 50 % aus. Aus diesen kurzen Angaben wird ersichtlich, welche Möglichkeiten zur Steigerung der Kaufkraft und damit des Reallohnes gegeben sind, wenn es durch eine Rationalisierung der Verarbeitung und vor allen Dingen auch der Verteilung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse gelingt, ihren Preis wesentlich zu senken.

Warum nun kaufmännische Planwirtschaft? Nun, es ist der Grundgedanke Colsmans, daß der deutsche Bauer seinen Individualismus nicht nur bei der Erzeugung, sondern auch bei der Organisation von Verarbeitung und Verteilung überwinden muß, um seine Unabhängigkeit zu retten. Die Rettung der Landwirtschaft und die optimale Ausnutzung der in ihr schlummernden Dienstmöglichkeiten an der Volkswirtschaft sieht Colsmann allein in der Erweiterung und Intensivierung des genossenschaftlichen Gedankens gegeben. Er vertritt den Standpunkt, daß im Dienste der großen Sache von den landwirtschaftlichen Organisationen nicht vor der Anwendung eines gewissen Drucks zurückgeschaut werden sollte.

Die Schwäche des landwirtschaftlichen Organisationswesens im Dienste des Absatzes erblickt Colsmann in dem Mangel an Lieferungsverpflicht der Genossen. Diese hält er für notwendig. Es würde sich dann als Bild einer zeitgemäßen landwirtschaftlichen Absatzorganisation ergeben: eine Sammelzentrale mit Lieferungsverpflicht der Genossen, unter Umständen mit eigener Verarbeitung und angehängtem Verteilungsapparat durch eigene Geschäfte, Transportmittel, Lagerhäuser, Schlachthanfalten, Mühlen usw., aber auch mit großen Lieferabschlüssen mit anderen Handelsgenossenschaften der Arbeiter-schaft oder des Kleinhandels. Diese Grundgedanken präfigiert Colsmann dann auf die verschiedenen Gebiete des Lebensmittelhandels, wie Milch, Brot, Getreide, Mehl und Fleisch. Ohne eine solche Selbstorganisation der Landwirtschaft ist auch die Bäckerei oder Schlachtereikroßen industriellen Stils wie in Amerika nicht möglich, wie Colsmann es überhaupt bemängelt, daß das industrielle Kapital seine Chancen bei der Großproduktion bzw. -verarbeitung von Lebensmitteln noch nicht erkannt habe.

Wären die Colsmanschen Pläne einfache Schreibtischkonstruktionen, so könnte man über sie zur Tagesordnung übergehen. Denn Weltverbesserer bis zu Autoren von Idealverfassungen des ersehnten Weltstaates haben wir genug. Aber dem ist nicht so. Colsmann geht bei seinen

Entwürfen von den vorhandenen Marktverhältnissen aus und knüpft überall an greifbare deutsche oder ausländische Beispiele an. Er spricht aus einer reichen eigenen Anschauung und praktischen Wirtschaftserfahrung. Daß seine Vorschläge in jeder Hinsicht wert sind, in der Landwirtschaft ein offenes Ohr zu finden, beweist die Tatsache, daß Kreise der württembergischen Landwirtschaft hinter dem Colsmanschen Buche stehen.

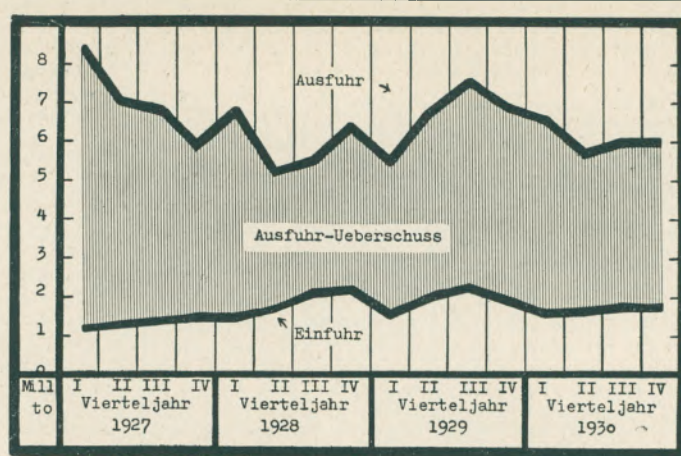
Wir sind weit davon entfernt, die Schwierigkeiten zu unterschätzen, die sich einer Anwendung der Colsmanschen Pläne entgegenstellen. Aber auf lange Sicht hat die deutsche Landwirtschaft keine andere Wahl, als sich durch die Rationalisierung von Erzeugung und Absatz vor allem in Zusammenarbeit mit dem genossenschaftlich geeinigten Mittelstand aus ihren jetzigen Nöten zu befreien. Denn, daß die Mittel der Sozialpolitik sehr begrenzt sind, haben die Widerstände gezeigt, die sich bei Verstärkung unseres agrarischen Schutzes in unseren Nachbarländern ergaben. Die deutsche Landwirtschaft muß daher in der Lage sein, die ausländische Nahrungsware in ehrlichem Wettbewerb hinsichtlich Qualität und Preis aus dem Felde zu schlagen, um sich auf die Dauer zu behaupten und der deutschen Gesamtwirtschaft die Hilfestellung zu geben, die diese dringend bedarf.

Millionen feiner Nadelstiche.

(Aus dem „Amsterdamer Courant“.)

Die deutschen Untertanen gleichen einem Rohr im Winde. Dabei fällt die Rolle des Windes der Regierung zu. Nirgendwo in aller Welt kann man deutlicher wahrnehmen, wie verderblich ein übertriebenes Autoritätsgefühl ist, als in Deutschland. Alle, die Landwirte, die Industriellen, Beamte und Arbeiter erwarten Hilfe und Rettung von einer Regierung, die sie zum Schluß doch alle ruinieren wird. Wenn die eine oder die andere Klasse unter den ihr aufgebürdeten Lasten zusammenzubrechen droht, so wird eine Rettungsaktion zu ihren Gunsten unternommen, die andere Existenzen vernichtet. Die einzig wahre Rettungsmöglichkeit wird es sein, daß man jeden Bürger auf seinen eigenen Beinen stehen läßt; aber das würde den Traditionen dieses „sozialen“ Obrigkeitstaates zuwiderlaufen.

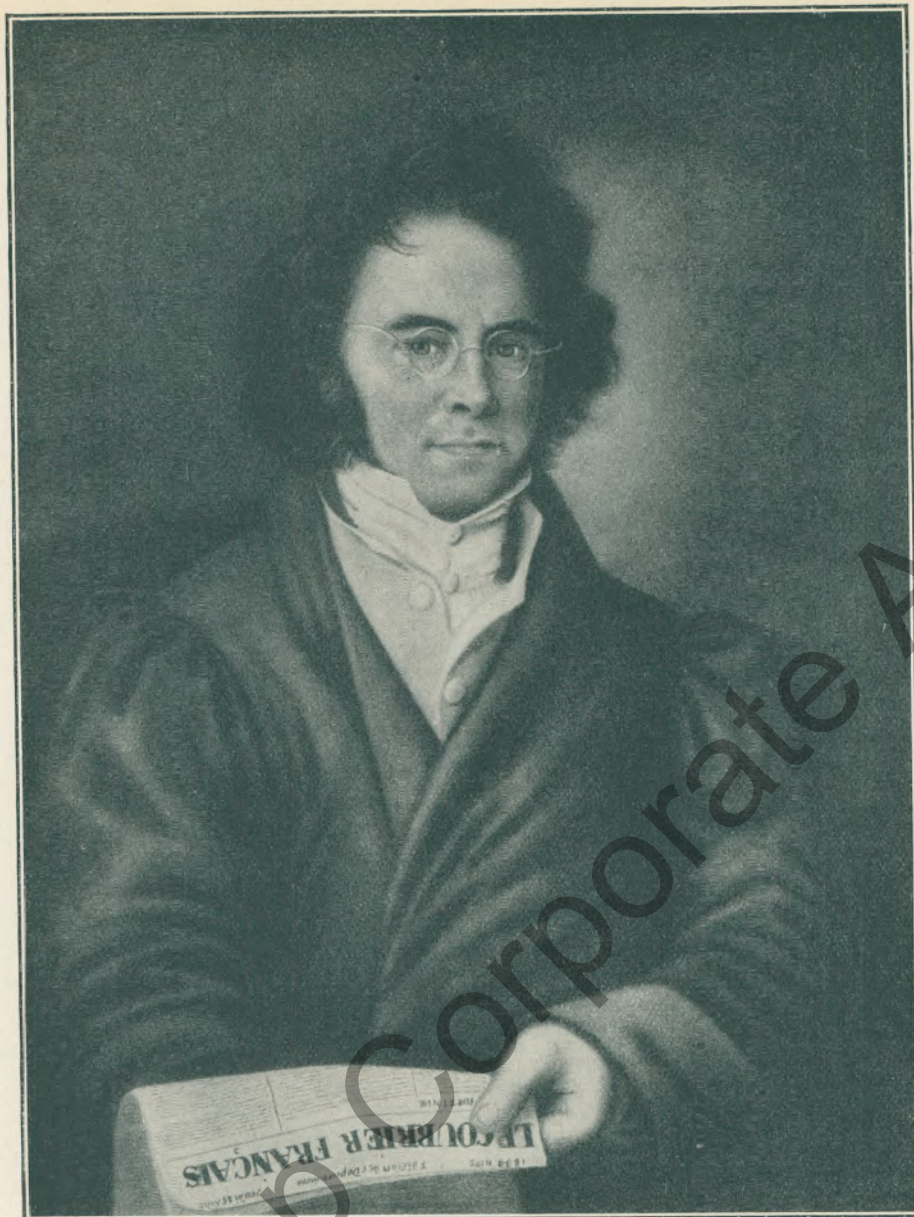
Die Auswirkung dieses neuen Komplexes von Entwürfen, die durch ein Heer von Beamten im geheimen vorbereitet und durch das Machtwort des Reichspräsidenten in Kraft gesetzt wurden, ist noch nicht zu übersehen. Zwar kann jeder einzelne sich mit dem Bleistift in der Hand haargenau ausrechnen, was ihn diese Notverordnung kostet, aber das ist nicht die Hauptsache. Mit Spannung fragt sich der ausländische Zuschauer vielmehr, wie diese Millionen feiner Nadelstiche auf ein Volk wirken müssen, das bereits bis an den Rand der Verzweiflung gebracht worden ist. Die allgemeine Unzufriedenheit muß durch diese Maßnahmen erheblich zunehmen.



Deutschlands Kohlenaußenhandel.

„Kohle ist die Haupttriebfeder der Zivilisation“, sagt der Verein der Importeure englischer Kohlen, Hamburg, in seinem letzten Jahresbericht; er steht auf dem Standpunkt, daß weder die Fortschritte auf dem Gebiete der Dampferung noch die Ausdehnung der Elektrizitäts- und Wasserkraft diese Tatsache irgendwie beeinflussen können. Die Auswertungsmöglichkeiten der Kohle würden dieser eher noch eine gesteigerte als eine verminderte Bedeutung verschaffen. Die Steinkohlenförderung der Welt wird für 1930 auf etwa 1207 Millionen t geschätzt. Das bedeutet einen Rückgang um 115 Millionen t gegenüber dem Vorjahre. England hat davon 247,7 (1929: 262,0) Millionen t gefördert, es steht somit an zweiter Stelle hinter Amerika, das mit 482 (1929: 552) Millionen t einen besonders starken Verlust zu verzeichnen hat. Danach folgt Deutschland mit 142,7 (1929: 163,4) Millionen t. Eine entgegengesetzte Entwicklung weist Rußland auf, das seine Förderung von 40 auf 47,2 Millionen t erhöhen konnte.

Trotz des Rückganges der Weltkohlenförderung ist der Kampf der Kohlenfördernden Länder um den Absatz auf dem Weltmarkte unvermindert stark. Die Wettbewerbsverhältnisse nehmen immer schärfere Formen an. Deutschland verzeichnet zwar 1930 einen Rückgang der Einfuhr ausländischer Steinkohlen von 7,9 auf 6,9 Millionen t, wertmäßig von 156,4 auf 139,3 Millionen RM., jedoch ging der Ausfuhrückgang tonnen- und wertmäßig über den Einfuhrückgang wesentlich hinaus; die Steinkohlenausfuhr sank von 26,8 auf 24,4 Millionen t, also um 2,4 Millionen t, wertmäßig von 530,9 Millionen RM. im Jahre 1929, auf 503,5 Millionen RM. im Jahre 1930. Bei Koks zeigt sich die gleiche Entwicklung, jedoch ist hier der Unterschied zwischen Einfuhr- und Ausfuhrückgang noch erheblich größer, zuungunsten der Ausfuhr. Das starke Abfallen des Koksverfandes nach dem Auslande hängt mit der steigenden Kokerzeugung Frankreichs und Hollands zusammen sowie mit der verringerten Ausnahme seitens Luxemburgs, Italiens, von Schweden und der Schweiz. Die Einfuhr an Braunkohlen, wobei es sich fast ausschließlich um tschechoslowakische Lieferungen handelt, ging von 2,8 auf 2,2 Millionen t zurück. Während die Ausfuhr an Steinkohlenbriketts gegenüber dem Vorjahre noch etwas gesteigert werden konnte, von 0,78 auf 0,90 Millionen t, ging die Ausfuhr an Braunkohlenbriketts ebenfalls zurück, von 1,94 auf 1,71 Millionen t. Die Einfuhr in den beiden letztgenannten Kohlenarten ist unerheblich. — Seit dem 10. Januar 1930 ist die Verpflichtung Deutschlands zu Kohlenzwangslieferungen gemäß des Versailler Diktats fortgefallen. Die Neuregelung kommt in der deutschen Kohlenhandelsbilanz für 1930 deutlich zum Ausdruck. Sowohl in Steinkohle wie auch namentlich in Koks und in Braunkohlenbriketts sind die Lieferungen auf Reparationskonto stark zurückgegangen, haben aber wenigstens in Steinkohlen und Braunkohlenbriketts zum erheblichen Teil Ersatz durch freie Lieferungen gefunden. Die Reparationslieferungen gingen gegen 1929 zurück bei Steinkohlen von 9,29 auf 4,08 Millionen t, bei Koks von 3,09 auf 0,74 Millionen t, bei Steinkohlenbriketts von 0,11 auf 0,09 Millionen t und bei Braunkohlenbriketts von 0,52 auf 0,12 Millionen t. — Obenstehende Darstellung zeigt die Entwicklung der deutschen Kohlenhandelsbilanz, soweit Steinkohlen in Betracht kommen, in den Jahren 1927 bis 1930.



Buchhändler und Hüttenmann.

Zur 75. Wiederkehr des Todestages von Carl Josef Meyer am 27. Juni.

Von Herbert Diekmann, Düsseldorf.

Meyers Konversations-Lexikon kennt heute jedermann; Meyers Universum war um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die Zeitschrift der gebildeten Stände; Meyers Klassikerausgaben wirkten durch ihre Billigkeit revolutionisierend auf den Büchermarkt und machten die Kenntnis der Klassiker zum Allgemeinut des Volkes; Meyers sonstige Verlagswerke auf dem Gebiete der deutschen und fremden Literatur, der Geschichte, der Geographie, der Kunst und anderem mehr, sie alle verraten eine damals unbekannte Grobzügigkeit, eine klare Erkenntnis der Zeitbedürfnisse, einen Wagemut und nicht zuletzt ein eigenes umfassendes Wissen und Können. Dieses vielseitige Verlagsgelände wurde von einem Manne errichtet, der sich aber auch noch auf anderen Gebieten der Wirtschaft und des Verkehrs eifrig betätigt hat. Daß diesen Unternehmungen der Erfolg versagt war, lag wohl in der Hauptsache in den Zeitverhältnissen begründet. Der Vornarr war eben für große industrielle Pläne nicht der richtige Nährboden.

Dieser Buchhändler, Carl Josef Meyer, eines Hofschuhmachers Sohn, wurde am 9. Mai 1793 zu Gotha geboren. Er machte die kaufmännische Lehre bei einem Kolonialwarenhandeler in Frankfurt a. M. durch und kehrte später nach Gotha zurück. Da die dortigen Verhältnisse ihm auf die Dauer aber zu eng waren, ging er nach London in ein großes Handelshaus. Gewagte Spekulationen nahmen hier ein schlimmes Ende für ihn; er

mußte aus London fliehen. Wieder in der Heimat, sehen wir Meyer als Übersetzer von Shakespeare und Scott. Gleichzeitig gab er ein „Correspondenzblatt für Kaufleute“, eine Art Börsenzeitung, heraus, die viel Anklang fand. Seine Veröffentlichungen verlegte er noch nicht selbst. Erst am 1. August 1826 begründete er in Gotha einen eigenen Verlag, das „Bibliographische Institut“, das er später (1823) nach Hildburghausen verlegte.

Sein erstes Verlagswerk war die „Bibliothek der deutschen Klassiker“, die er, als der Buchhandel wegen ihrer Billigkeit den Vertrieb ablehnte, durch Nichtbuchhändler (Kaufleute) vertreiben ließ. Es folgten dann wohlfeile Ausgaben griechischer und lateinischer Klassiker, französischer Schriftsteller, berühmter Kanzelredner und anderer. Erwähnt zu werden verdient vor allem das „Universum“, ein belehrendes Bilderwerk für alle Stände“. Es erschien in monatlichen Hefen mit je drei bis vier Stahlstichen, die den Leser durch alle Länder und Zeiten führten, und zu denen Meyer in einer unnachahmlich anschaulichen Sprache die Deutungen und Erklärungen schrieb. Wie weit das „Universum“ verbreitet war, zeigt die Bezahlerzahl, die in der vierziger Jahren 32000 betrug; außerdem wurde es in zwölf Sprachen übersetzt. Mit dem Hinweis auf das „Konversationslexikon“, das von Meyer in großzügiger Weise aufgebaut wurde, und das im Jahre 1833 zu erscheinen begann, sei der Bericht über den Buchhändler Meyer abgeschlossen.

Die politische Gärung der dreißiger und vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zog auch Meyer in ihren Bann. Aber das Bürgertum war noch nicht reif genug, seinen an sich berechtigten Forderungen den genügenden Nachdruck zu verleihen. Willensstärke und Beharrlichkeit, die Meyer besaß, mußte er bei seinen Zeitgenossen peinlich vermissen. Das Ergebnis seiner politischen Tätigkeit war zweimalige Gefängnisstrafe und Kleinliche Zensurmaßnahmen gegen seine Verlagswerke.

Mehr aber als über diese Ergebnisse einer kurzfristigen Regierung war Meyer über die Schwäche und Zerrissenheit des deutschen Volkes enttäuscht. Neben der politischen lag Meyer auch die wirtschaftliche Uneinigkeit Deutschlands am Herzen. Er erhoffte letzten Endes von einem kraftvollen Wirtschaftsstaat auch eine günstige Rückwirkung auf die politische Einstellung des Volkes. So schloß er sich dann auch den wirtschaftspolitischen Bestrebungen Friedrich List* an, zu dessen verkehrspolitischen Plänen er mit Begeisterung aufgriff. Meyer wurde so zu einem Pionier des deutschen Eisenbahnwesens und später der deutschen Eisenindustrie.

Meyers Plan war eine „hannoversch-süddeutsche Centraaleisenbahn“, die eine möglichst kurze Verbindung zwischen Nord- und Süddeutschland schaffen sollte. Der Bau sollte in fünf Abschnitten vor sich gehen, von denen Meyer zuerst den zweiten, bayerische Grenze bis Koburg, Hildburghausen bis Barcha, in Angriff nehmen wollte. Bei der öffentlichen Zeichnung zeigte sich das allgemeine Interesse, das man diesen Plänen entgegenbrachte. Aber — die hannoversche Regierung versagte dem Unternehmen die Bauerlaubnis; das Vorhaben scheiterte.

Durch diesen Fehlschlag ließ Meyer sich nicht entmutigen. Er arbeitete weiter. Zehn Jahre später trat er mit dem Plane eines „Deutschen Central-Eisenbahn-Netzes“ hervor. Auch hier schien zunächst Aussicht auf Erfolg. Dann kam die Revolution von 1848, die alles vereitelte. 1853 griff Meyer den Plan der Nord-Süd-Bahn erneut auf. Wiederum war es die Engstirnigkeit der hannoverschen Regierung, die das Unternehmen unmöglich machte.

Meyers Eisenbahnpläne stellten jedoch nur einen Teil seines umfangreichen Wirtschaftsprogramms dar. Dem damaligen großen Bedarf Deutschlands an Eisenbahnschienen von 50 000 t jährlich stand eine Inlandserzeugung von nur etwa 5500 t gegenüber. Die Folge war eine starke Schieneneinfuhr. Aber in den anderen Ländern, vornehmlich England und Belgien, wurden damals auch viele Eisenbahnstrecken gebaut, so daß auch dort ein großer Schienenbedarf vorherrschte. Also eine allgemeine große Nachfrage, die Preiserhöhungen nach sich zog. Viele Millionen deutschen Geldes wanderten ins Ausland, und das zu einer Zeit, als Arbeitsmangel Hunderttausende von Deutschen übers Meertrieb.

Seit dem Jahre 1837 hatte sich Meyer nach und nach in den Besitz reicher Lagerstätten von Steinkohlen und Eisenerzen gebracht. 1843 und

1846 gründete er zur bergmännischen Verwertung seines Felderbesitzes drei Steinkohlenvereine. Nach einem Urteil des Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtschen Bergamtes in Könitz war Meyers Montanbesitz wohl geschaffen, sowohl Berg- als auch Hüttenwerke auf lange Zeit hinaus erfolgreich zu betreiben.

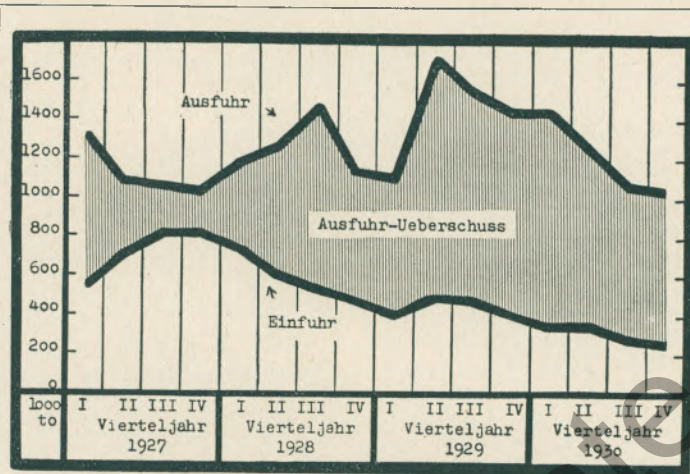
So ausgerüstet, wollte Meyer das verbindende Glied zwischen dem großen Schienenbedarf und seinem Bergbaubesitz in Gestalt eines Eisenhüttenwerkes schaffen, das in der Lage war, jährlich 15 000 t Schienen zu erzeugen. 1845 veröffentlichte er eine Bekanntmachung über die beabsichtigte Gründung der „Deutschen Eisenbahnschienen-Compagnie“, wonach die Gesellschaft ein Aktienkapital von 2 000 000 Talern, eingeteilt in 10 000 Anteilen von je 200 Talern, besitzen sollte. Meyer versprach den Aktionären eine Dividende von 7,5 % und eine feste Verzinsung von 5 %.

Von Anfang an stand ein Unstern über diesem Unternehmen. Obgleich von den 10 000 Aktien nur rund 2000 Stück gezeichnet waren, ließ Meyer im Herbst des Jahres 1845 die Gesellschaft durch Generalversammlungsbeschluß errichten und begann sofort mit dem Bau des Werkes. Dieses wurde bei Neuhaus (südlich Meiningen) gebaut und bestand aus einer Hochofenanlage mit vier Öfen, einer Gießerei mit drei Kupolöfen, 30 Schweiß- und 60 Puddelöfen, Dampfhammer, Walzenstraßen für Schienen, Stab- und Formeisen und einer Maschinenfabrik. Letztere sollte nicht nur den Eigenbedarf befriedigen, sondern später auch Lokomotiven und sonstige Eisenbahnmaschinen bauen. Technisch waren die Anlagen auf einer damals seltenen Höhe; aber finanziell war das Unternehmen zu schwach. Meyer hatte sich aber trotzdem noch behauptet. Da brach im Februar 1848 die Revolution aus, die Eisenpreise sanken, die Geldgeber verlangten ihre Gelder zurück. Meyer, der kurz vor der Vollendung seines Werkes stand und mit der Aufnahme der Erzeugung in aller nächster Zeit rechnen konnte, wurde von der Revolution an der Spitze von 2200 Arbeitern überrast. Die Wirkung war katastrophal. Alles brach zusammen. Meyer versuchte die fast fertigen Werksanlagen vor dem Verfall zu schützen, um bei späterer günstigerer Wirtschaftslage das Unternehmen fortführen zu können. Auch das war ihm nicht mehr möglich. Er starb am 27. Juni 1856. Eineinhalb Jahre später wurde der Konkurs über den gesamten

Bergwerks- und Hüttenbesitz verhängt. Jahrelang dauerten die Verhandlungen mit den Gläubigern. 1863 wurde das ganze Werk für 100 000 Taler auf Abbruch verkauft.

Das war das Ende der „Deutschen Eisenbahnschienen-Compagnie“. Keine fertige Schiene hat je das Werk in Neuhaus verlassen. Wie so oft in seinem Leben mußte Meyer auch hier die Ernte anderen überlassen. Er selbst durfte kämpfen, säen, Wege bereiten, Neues schaffen. Die Zeit war aber für seine Pläne noch nicht reif. Das war die Tragik seines Lebens.

(Literatur: Stahl und Eisen 50 (1930) Nr. 1, S. 15—18. — J. Wohlfeld: Das Bibliographische Institut. Leipzig 1926.)



Eisen und Stahl im deutschen Außenhandel.

Eisen und Stahl spielen für die deutsche Außenhandelsbilanz eine beachtenswerte Rolle. Von der Gesamtausfuhr Deutschlands von 12 Milliarden RM. im Jahre 1930 entfielen auf die Eisen- und Stahlausfuhr allein 1,66 (i. B. 1,91) Milliarden RM., das sind rd. 14 % des Gesamtausfuhrwertes. Bei der Einfuhr beträgt der Anteil der Eisen- und Stahleinfuhr 0,26 (i. B. 0,34) Milliarden RM., gleich 2,5 %, bei einem Gesamteinfuhrwert von 10,4 Milliarden RM. im Jahre 1930. Der deutsche Eisenaußenhandel war 1930 somit wieder stark aktiv, wenn der Ausfuhrüberschuß auch gegenüber dem Jahre 1929 zurückgegangen ist. Der Ausfuhrüberschuß stellt sich 1930 auf 1,40 (i. B. 1,57) Milliarden RM. Mengenmäßig steht einer Einfuhr von 1 301 897 (i. B. 1 818 448) t eine Ausfuhr von 4 793 961 (i. B. 5 813 358) t gegenüber, so daß sich mengenmäßig ein Ausfuhrüberschuß von 3 492 064 (i. B. 3 994 910) t ergibt. Für die deutsche Eisenindustrie ist, was bei der Betrachtung der Ausfuhrziffern zu berücksichtigen ist, der Kampf um den Weltmarkt besonders schwierig, weil andere Länder, namentlich die westlichen Konkurrenzländer, nach wie vor erhebliche Selbstkostenvorsprünge haben. Der Kampf um den Weltmarkt hat auch dadurch eine wesentliche Verschärfung erfahren, daß eine Reihe von Überseeländern dazu übergegangen ist, durch Auf- und Ausbau ihrer eigenen Industrie sich vom Bezug europäischen Materials unabhängig zu machen. Obenstehend eine Übersicht über die Entwicklung der deutschen Einfuhr und Ausfuhr in Eisen und Stahl in den Jahren 1927 bis 1930.

Technik und Wirtschaft.

Sonderwoche des Westdeutschen Rundfunks vom 21. bis 27. Juni 1931.

Es gibt kein deutsches Wirtschaftsgebiet, wo Technik und Wirtschaft in vielfältiger Wechselwirkung sich zu einer so bewunderungswürdigen Massen- und Qualitätsleistung vereinigt haben, wie in Rheinland und Westfalen. Der Bergbau und die Eisenindustrie, die Maschinenfabriken, die Textilindustrie, die großen chemischen Werke, das Verkehrswesen und viele andere Wirtschaftszweige mehr spiegeln alle das reifste Schaffen deutscher Ingenieurkunst wider. Diese besondere Eigenart seines Sendegebietes verpflichtet den Westdeutschen Rundfunk, des fünf-

undsechzigjährigen Bestehens des Vereins deutscher Ingenieure zu gedenken, der vom 26. bis 29. Juni in Köln seine 70. Hauptversammlung abhält. Der Westdeutsche Rundfunk veranstaltet deshalb in der Zeit vom 21. bis 27. Juni unter dem Gesamttitel „Technik und Wirtschaft“ eine Sonderwoche, worin in erster Linie technische Fragen besprochen werden, die für die Wirtschaft Westdeutschlands von hervorragender Bedeutung sind. Auf das Programm dieser Sonderwoche sei empfehlend hingewiesen.

Technische Gedenktage.

1. 6. 1796 wurde Nicolas Léonard Sadi Carnot in Paris geboren. Er besuchte die Ecole polytechnique und wurde Ingenieursoffizier. Nachdem er den Militärdienst verlassen hatte, widmete er sich in Deutschland naturwissenschaftlichen Studien. 1824 erschienen von ihm in Paris die „Betrachtungen über die bewegende Kraft des Feuers“ in denen er noch die Ansicht vertritt, daß die Wärme beim Uebergang von einem Körper zum anderen unverändert bleibt, das heißt: er sieht sie noch als Wärmestoff an. Später hat er diese Ansicht aufgegeben. Trotzdem hat diese Schrift für die Thermodynamik große Bedeutung erlangt, gibt sie doch im wesentlichen bereits den Inhalt des zweiten Hauptsatzes der mechanischen Wärmetheorie wieder.

2. 6. 1796 erblickte zu Birtscheld bei Aachen Konrad Gustave Pastor das Licht der Welt. Sein Name ist auf das engste mit der Entwicklung der Cockerill-Werke verknüpft. Als Mitarbeiter des großen belgischen Industriegründers John Cockerill hatte er an den meisten technischen Großtaten dieses genialen Ingenieurs großen Anteil. Hierher gehören unter anderem die Inbetriebnahme des ersten Kokshochofens und Einführung des Puddelverfahrens sowie die Errichtung des ersten Bessmerstahlwerks auf belgischem Boden. Nach dem allzu frühen Tode Cockerills gelang es ihm, das Werk trotz schwerer wirtschaftlicher Krise zu erhalten und im Sinne seines Gründers weiterzuführen.

2. 6. 1794 erhielt der bekannte Hüttenmann John Wilkinson das englische Patent Nr. 1993 auf einen Schachtofen zum Erhitzen von Gußeisen. Diese Öfen wurden damals als etwas Neues angesehen, obgleich sie schon ein paar hundert Jahre früher angewandt worden sind. Außerdem belegte man sie noch fälschlicherweise mit dem Namen „Kupolöfen“, obgleich sie gar keine „Kuppel“ besaßen. Vor Erteilung des Wilkinson-Patentes hatte man Eisen in Glammherden geschmolzen, die aus der Metallindustrie kamen und ein Gewölbe, eine „Kuppel“, hatten. Vielleicht hat man diesen Namen einfach auf den Schachtofen übertragen, weil auch in ihm Eisen geschmolzen wurde.

3. 6. 1839. Geburtstag von Theodor Beck. Nach einer langen und vielseitigen Ingenieurstätigkeit im In- und Auslande habilitierte er sich an der Technischen Hochschule zu Darmstadt. Beck's Name ist bekannt geworden durch seine Arbeiten über die Geschichte des Maschinenbaues. 1886 begann er, seine geschichtlichen Arbeiten in Form von Zeitschriftenaufsätzen zu veröffentlichen; später gab er sie in Buchform unter dem Titel „Beiträge zur Geschichte des Maschinenbaues“ heraus. Beck's Arbeiten zeichnen sich durch gediegenes Wissen aus; er verband historischen Sinn mit technischem Können. Seine Sprache war schlicht und klar.

8. 6. 1897 starb zu Leoben Peter Ritter von Tunner. Schon als junger Mann, während und nach seiner Studienzeit, war es ihm möglich gewesen, auf verschiedenen kleineren Eisenwerken Betriebsfehler zu beseitigen, die eine Besserung nach der technischen und wirtschaftlichen Seite für jene Werke nach sich zogen. Erzherzog Johann von Österreich wurde auf Tunner aufmerksam und bot ihm eine Professur für Berg- und Hüttenwesen an dem damals neugegründeten Johanneum in Graz, der heutigen technischen Hochschule an. Bevor Tunner seine Lehrtätigkeit aufnahm, machte er eine dreijährige Studienreise im In- und Ausland. Inzwischen hatte man sich entschlossen, den Lehrstuhl für Berg- und Hüttenkunde an einen Ort zu verlegen, der mitten in einem Bergwerksbezirk lag, nach Bordenberg. Hier eröffnete Tunner am 4. November 1840 die „Steiermärkisch-österr. Montan-Lehranstalt“. Acht Jahre lang war Tunner alleiniger Lehrer und Leiter dieser Schule. 1849 wurde sie nach Leoben verlegt und Tunner zum Direktor der „Bergakademie“ bestellt. 1890 wurde diese Anstalt zur Hochschule erhoben. Nach 34jähriger Tätigkeit trat Tunner in den Ruhestand. Neben seiner Tätigkeit als Lehrer beschäftigte sich Tunner mit den praktischen Fragen des Eisenhüttenwesens. Unter anderem führte er das Bessmerverfahren in Österreich ein.



15. 6. 1825 wurde in Boizenburg a. d. Elbe Adolf Knaudt geboren. Nach Beendigung seiner Studien auf dem Polytechnikum in Wien war er in der Weberschen Maschinenfabrik in Berlin tätig. Die Gründung einer chemischen Fabrik in Duisburg, zusammen mit einem Freunde, stellte sich als verfehlt heraus; Knaudt schied daher aus diesem Unternehmen aus und gründete in Essen in Gemeinschaft mit dem Kaufmann Carl Julius Schulz ein Puddel- und Walzwerk, das sich in der Hauptsache mit der Herstellung von Dampfkesseln befaßte. Besonders hervorzuheben sind die Wellrohrkessel, die nach einem von Knaudt erfundenen Verfahren hergestellt wurden und sich sehr gut bewährt haben. Das Werk wurde später von Essen nach Hückingen verlegt und gehört heute zum Mannesmann-Konzern.

25. 6. 1842 wurde in Berlin (Marken) Heinrich Seidel geboren. Als Ingenieur wirkte er maßgebend beim Bau des Anhalter Bahnhofs in Berlin mit. Später widmete er sich ganz der Literatur. Meist schilderte er in seinen Erzählungen das Kleinbürgerliche Leben, das er mit Liebe und feinem Humor malte. Am bekanntesten ist wohl sein „Leberecht Hühnchen“, zu dem er zwei Fortsetzungen erscheinen ließ. Eine Selbstbiographie findet sich in „Von Berlin nach Berlin“.

25. 6. 1843. Geburtstag von Heinrich Macco. Als geborener Siegerländer hat er seine ganze Lebenskraft den Interessen der Siegerländer Industrie gewidmet. Nach vollendetem Ingenieurstudium ließ er sich in Siegen als Zivilingenieur nieder. Aber wirtschaftliche Fragen zogen ihn sehr in ihren Bann. Er wurde Geschäftsführer des „Berg- und hüttenmännischen Vereins“ und der Handelskammer zu Siegen. Sein Hauptarbeitsfeld waren Eisenbahnfragen. Maccos Verdienste auf diesem Gebiete sind unantastbar. Für den von ihm angestrebten Ausbau des Eisenbahnnetzes im Siegerlande werden ihm die Wirtschaftskreise stets zu Dank verpflichtet sein. Lange Jahre gehörte er dem Reichstag an und war dort ein regelmäßiger Redner zum Eisenbahnhauhalt. Wie sehr Maccos Verdienste, die nie so sehr in die Öffentlichkeit drangen, von der Industrie gewürdigt wurden, geht wohl am besten aus der Tatsache hervor, daß Macco Dr.-Ing. E. h. war.

28. 6. 1903 fand im Festsaal der Akademie der Wissenschaften zu München die konstituierende Sitzung des Vereins „Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik“ statt. Oskar von Miller, der geistige Vater dieses Gedankens, hatte schon am 5. Mai des gleichen Jahres einem geladenen Kreise seine Absichten und Pläne unterbreitet und damit allgemeine Zustimmung gefunden. Seine Vorschläge waren derartig bis ins einzelne durchdacht, daß mit der Museumsarbeit sofort begonnen werden konnte. Nur dem unentwegten Festhalten an seinen Plänen, der schöpferischen, nie erlassenden Kraft Oskar von Millers ist es zu verdanken, daß das „Deutsche Museum“ heute in einer Form dasteht, die mit Recht von der ganzen Welt angestaunt und bewundert wird. Augenblicklich wird neben dem Sammlungsbau ein weiterer Teil errichtet, der die Plansammlungen, die Bibliothek und die Sitzungssäle aufnehmen soll.

29. 6. 1831 starb auf Schloß Rappenberg in Westfalen Heinrich Friedrich Karl Freiherr vom und zum Stein. 1780 trat er in den preussischen Staatsdienst, wurde Oberberggraf in Westfalen und später Präsident der märkischen Kriegs- und Domänenkammer. Für die wirtschaftliche Belebung seines Bezirks war Stein sehr besorgt und hat sich große Verdienste um den Bergbau Westfalens erworben. 1804 wurde er Chef des Accise-, Zoll-, Fabriks- und Kommerzialdepartements im Ministerium, fiel im Januar 1807 in Ungnade, wurde aber im Juli des gleichen Jahres zurückberufen und nahm die Reorganisation des preussischen Staates energisch in die Hand (Steinsche Reformen). Von Napoleon am 16. Dezember 1808 als Feind Frankreichs und des Rheinbundes geächtet, begab sich Stein nach Österreich und später nach Rußland, um von dort den Kampf gegen Napoleon zu organisieren. Anfang 1813 kehrte er nach Deutschland zurück, richtete die provisorische Zentralverwaltung ein und war an dem Befreiungskrieg maßgebend beteiligt. Jahade.



Wissenschaft und Bauernweisheit. — Forschung und Wirtschaft. — Holzbrei als Werkstoff. —
Lassen aus Kunstharz. — Stahl gegen Holz. — Schweißung statt Nieten im Schiffsbau.

Man spricht manchmal etwas geringschätzig von der „Bauernweisheit“, und doch wiederholt sich die Erfahrung immer wieder, daß die Wissenschaft die alten Bauernweisheiten bestätigen muß. Als die Wissenschaft klar bewiesen hatte, daß Kali, Stickstoff und Phosphorsäure die Nährstoffe seien, welche die Pflanze neben der Kohlensäure aus der Luft aus dem Boden aufnehme, da lächelte der Bauer schlaue und sagte: aber den Mist können sie nicht ersetzen. Die Wissenschaft gab dem Bauern insofern recht, als sie die Bedeutung der Bodenbakterien einräumte; es entwickelte sich die Gründung mit den Leguminosen, den Sammlern von Stickstoffbakterien, zu einer Wissenschaft. Man bot dem Landwirt besondere Bakterienkulturen an, mit denen das Saatgut infiziert wurde. Der Bauer konnte die Erfolge zwar nicht bestreiten, aber er blieb dabei: Mist ist besser! Die Wissenschaft machte sich wieder an die Arbeit, und wieder mußte sie dem Bauern recht geben. — Allerdings, so Zug um Zug ging das nicht. Vielmehr fand man eigentlich ganz zufällig die Bestätigung der Bauernweisheit, und zwar bei der Erforschung der Hormone, dem jüngsten Zweig chemischer Wissenschaft.

Die Hormone sind Absonderungen der inneren Drüsen, durch die der tierische Organismus gesteuert wird. Es hat sich nun die merkwürdige Tatsache ergeben, daß die Pflanzen auch auf tierische Hormone reagieren. Das Keimdrüsenhormon z. B. vermag das Wachstum und Blühen der Pflanzen sehr zu beschleunigen. Durch den Harn der Haustiere gelangt dieses Hormon auf natürliche Weise zu den Pflanzen. Also der Bauer hat recht. Wenn nun die Wissenschaft wieder kommt und dem Bauern eine ganze Kollektion technischer Erzeugnisse als Ersatz für den Mist anbietet, dann wird der Bauer wohl wieder lächeln und sagen: Aber Mist ist — billiger! Die Wissenschaft aber wird weiterarbeiten in dem festen Glauben, daß ihre Ergebnisse trotzdem einmal Verwertung finden werden als technische Fortschritte.

Es ist ja gut, wenn die Forschung stets die wirtschaftliche Tragweite ihrer Arbeiten im Auge hat und sich davon leiten läßt. Gerade die letzten Jahre haben aber eigentlich denen recht gegeben, die von jeher für die „reine“ Forschung sich eingesetzt haben. Denken wir nur daran, was aus all den großen, nicht von einem, sondern einer Unzahl von Forschern in Angriff genommenen großen Aufgaben geworden ist: die Verschmelzung von Steinkohle, die Hydrierung von Steinkohle; die Kautschuk-synthese, die unmittelbare Eisenreduktion. Alles volkswirtschaftlich hochwichtige Probleme — aber zur Seite geschoben von der Entwicklung der Weltmarktpreise der Rohstoffe. Die Steinkohlenschmelzanlagen in Deutschland liegen wohl still, die Hydrieranlage in Duisburg-Meiderich ist außer Betrieb gesetzt worden und neuerdings auch die Großversuchsanlage für die unmittelbare Eisenreduktion in Bochum, die von Krupp zusammen mit den Vereinigten Stahlwerken errichtet worden ist. In fast allen Fällen waren die technischen Ergebnisse zufriedenstellend, aber es war keine Wirtschaftlichkeit zu erzielen. Nun stecken ja natürlich in diesen großen Arbeiten, an denen hervorragende Köpfe aller führenden Industrieländer gearbeitet haben, wertvolle Reserven, auf die man in kommenden Zeiten jederzeit zurückgreifen kann. Unsicher ist dabei nur, ob man nicht bis dahin in den Apparaturen zu fortschrittlicheren Lösungen gekommen sein wird. Gerade das, was das meiste Geld kostet, die großtechnische Durchführung, wird also leichter überholt als die wissenschaftliche Fundierung. Deshalb: die reine Forschung ist billiger, und es empfiehlt sich nicht, die Forschung allzu knapp an die wirtschaftliche Entwicklung zu koppeln, da sie dann auch das Auf und Ab der Wirtschaft mitmachen muß.

Die Herstellung und Verarbeitung von Sperrholz hat in den letzten Jahren solche Fortschritte gemacht, daß heute die Mehrzahl der Möbel aus Sperrholz aufgebaut wird. Das Sperrholz ist dem „Arbeiten“ des natürlichen Holzes durch die Verleimung von verschiedenen Faserichtungen zwar weniger unterworfen, aber es ist doch nicht ganz un-

abhängig davon. Um davon völlig freizukommen, wird nun nach einem neuen Verfahren das Holz völlig zerfasert, wie es für die Papierherstellung bekannt ist. Es erfolgt aber nicht wie dort noch ein chemischer Aufschluß, der Lignin und Zellstoff trennt, sondern der Holzstoff läuft als wässriger Brei über ein Zellenfilter. Die so entstehende endlose Bahn von verfilzten Holzfasern wird dann in Platten geschnitten. Die Stärke der Platten bzw. der Bahn kann natürlich reguliert werden, und diese Platten werden völlig durchtränkt mit einem Leim, der nach dem Trocknen wasserunlöslich ist. Nach der Imprägnierung werden die Platten leicht gepreßt (wobei ein Teil des Leimwassers sich abscheidet), getrocknet und schließlich unter Druck erhitzt. Die Erprobung der mechanischen Eigenschaften sowie der Wasserfestigkeit und Verleimbarkeit, die im Technologischen Institut der Technischen Hochschule Berlin durchgeführt wurden, ergab, daß es einen vollwertigen Ersatz für Sperrholz darstellt. Zur Herstellung kann man aber Astholz und Abfallholz verwenden. Darin liegt die wirtschaftliche Bedeutung des Verfahrens.

Das Histo-ryl, wie der neue Holzbaustoff genannt wird, ist wieder ein Beweis dafür, daß der Mensch an Stelle der Werkstoffe, die ihm die Natur zur Verfügung stellt, lieber Erzeugnisse eigener Schöpfung verwendet, weil er deren Eigenschaften nach seinem Willen regulieren kann. Das typische Beispiel dafür sind ja die Kunstharze, bei denen man die Bestandteile, aus welchen das Harz kondensiert wird, in weiten Grenzen variieren kann, und ebenso die Füllstoffe, wozu man Holz, Zertilsfasern, Asbestfasern und andere Stoffe des Mineralreichs verwenden und jedesmal andere Eigenschaften erzielen kann. Neuerdings tauchten die Kunstharze als Konkurrenz des Porzellans unter dem Namen „Festellan“ auf, als lebhaft bunte Vasen, Schalen, Kannen usw. Sie haben den Vorteil der Unzerbrechlichkeit und Leichtigkeit und empfehlen sich daher zunächst für das Wochenende.

Übrigens beginnt auch der Stahl das Holz wieder auf einem Spezialgebiet zu verdrängen. Die Kabeltrommeln wurden bisher durchweg aus Holz hergestellt, obgleich sie eigentlich für die großen Beanspruchungen, denen sie auf dem Transport ausgesetzt waren, zu schwach sind und deshalb nach jeder Verwendung gründlich überholt und ausgetauscht werden mußten. Trotz der dafür aufgewendeten Kosten hatte man keine Gewähr für unbeschädigtes Ankommen der empfindlichen Kabel, insbesondere wegen der Verschalung durch Aufnageln schmaler Bretter. Durch Kabel- und Seiltrommeln aus Stahlblech, die von den Vereinigten Stahlwerken entwickelt worden sind, werden alle Nachteile der Holztrommeln vermieden.

Als vielbeachtetes Symbol deutscher Technik lief der Panzerkreuzer „Deutschland“ vom Stapel, der nicht größer als ein Kreuzer des ausländischen Washington-Typs (10 000 t), doch den Gefechtswert eines Linienschiffs hat. Diese schwere Bewaffnung und eine hohe Geschwindigkeit wurden erreicht durch eine ausgeklügelte Gewichtersparnis, vor allem durch Anwendung der Schweißung statt der Nietung zum Aufbau des Schiffsrumpfes, ferner durch einen besonders hochwertigen, also verhältnismäßig leichten Panzerstahl, durch weitgehende Verwendung von Leichtmetallen für die Schiffseinrichtung und schließlich durch die Wahl eines reinen Dieselantriebs, der für Maschine und Brennstoff wenig Raum erfordert.

In allen Ländern beschäftigt man sich mit dem Fluge in die Stratosphäre, in der Wettererscheinungen ausschalten. Professor Piccard gelang kürzlich der erste Aufstieg mit einem Ballon bis auf 16 000 m Höhe. Wenn er auch seine Beobachtungen über die kosmischen Ultrastrahlen wegen des zu schnellen Aufstiegs nicht ganz programmäßig durchführen konnte, so ist damit doch der entscheidende Schritt getan: es ist die Möglichkeit bewiesen und damit der Ansporn gegeben, auf dem Wege weiterzugehen.

Fuktor.

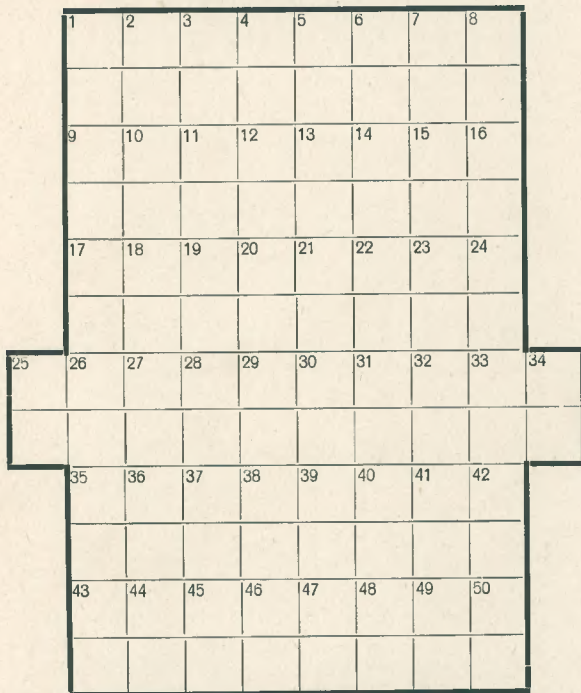
Der beste Platz für „Das Werk“? ... Eine Sammelmappe!

In grünem Indanthrenleinen mit Goldaufdruck RM. 2,50. In grünem Halbleinen RM. 1,25.

Zu beziehen durch die Geschäftsstelle Düsseldorf, Breite Straße 28.

Denksport

Silberkästel.



a - a - af - am - as - as - ba - ba - ba - ba - bach - be - be - ben -
berg - bor - bro - bu - cha - che - che - chei - chen - chi - da - dah - de -
de - des - die - do - drid - e - e - e - e - e - eb - ed - ei - ein - erd -
eu - eu - fach - faf - fel - gen - gri - he - i - i - ka - kan - ku - la - lahn -
land - land - lau - le - le - len - li - li - li - li - lon - ma - mast -
me - ment - mie - mie - mis - mit - mo - mos - na - nan - nau - ne -
ne - ni - no - now - on - pi - ra - ran - re - re - rei - res - ri -
rich - ro - sa - se - see - sis - so - so - stein - stenz - ster - tat - te - ter -
tes - ti - to - ul - ve - vel - vol - wa - wan - xi.

Aus obigen Silben sind 50 Wörter von untenstehender Bedeutung zu bilden. Hierauf trägt man jeweils den ersten und letzten Buchstaben eines jeden Wortes nacheinander von oben nach unten in die mit der entsprechenden Zahl des Wortes versehenen Felder der Figur ein. (ch und ck = 1 Buchstabe.)

Die waagerechten Reihen ergeben bei richtiger Lösung, von links nach rechts gelesen, ein Zitat von Goethe. Die Wörter bedeuten:

1. Nebenfluß der Ruhr.
2. Russischer männlicher Vorname.
3. Griechischer Dichter.
4. Ort im Speßart.
5. Grundstoff.
6. Insel an der Westküste von Kleinasien.
7. Gebiet in Rumänien.
8. Männlicher Vorname.
9. Europäischer Strom.
10. Erdschütterung.
11. Held der Karolingischen Sage.
12. Europäische Hauptstadt.
13. Naturerscheinung.
14. Edelgas.
15. Athener Gesetzgeber.
16. Deutscher Dichter.
17. Stadt in England.
18. Geometrische Seite.
19. Fluß in Spanien.
20. Östlicher Mündungsarm der Oder.
21. Bildungsanstalt.
22. Naturerscheinung.
23. Überseeische Handelsniederlassung.
24. Zeitgenössischer Dichter.
25. Zierpflanze.
26. Deutscher Physiker.
27. Italienische Dichterin.
28. Stadt in Frankreich.
29. Stoffart.
30. Chemisches Produkt.
31. Fluß in Marokko.
32. Hohlmaß.
33. Unterhalt, Dasein (Fremdwort).
34. Stadt am Rapsischen Meer.
35. Erzählung.
36. Kirchlicher Titel.
37. Malaiischer Volksstamm.
38. Einsiedler.
39. Dänische Insel.
40. Wissenschaft.
41. Stadt an der Oder.
42. Griechischer Kriegsgott.
43. Hauptstadt von Persien.
44. Prophet aus dem Alten Testament.
45. Stadt in Schlesien.
46. Kleine Sundainsel.
47. Rheinische Burg.
48. Griechische Heldensage.
49. Reich in Asien.
50. Rheinischer Bergzug.

Rätsel.

Schüttle einen heiligen Mann,
Zum Kaiserlieblich wird er dann.

Rösselsprung.

ist	der	ste,	es	ma:
was	auch	chen	in	be:
welt	doch		zu	was
gro:	man	zu	das	ches
er:	kann	den	auf	de
men:	hes		li:	gibt
tun	le:	un:	freu:	der
und	schen	welt	ben	sterb:

Lösungen aus dem Maiheft.

Wabenrätsel.

1. Marone.
2. Galier.
3. Lavine.
4. Elegie.
5. Oberon.
6. Arbeit.
7. Lennis.
8. Orange.
9. Trense.
10. Rangun.
11. Siegen.
12. Armide.
13. Caline.
14. Slogau.
15. Pflege.
16. Edison.

Silberkästel.

1. Dolomit.
2. Jekaterinoslaw.
3. Eulalia.
4. Wallis.
5. Erlangen.
6. Livorno.
7. Leppich.
8. Wicklow.
9. Irene.
10. Rhabarber.
11. Dortmund.
12. Sirene.
13. Charleston.
14. Dekonom.
15. Niassa.
16. Einsegnung.
17. Richard.
18. Mombassa.
19. Illinois.
20. Taschensieb.
21. Juwel.
22. Emu.
23. Drogerie.
24. Emmich.
25. Massage.
26. Turkestan.
27. Andrew.
28. Gorki.
29. Madrigal.
30. Amylalkohol.
31. Niton.
32. Wilddieberei.
33. Eunuch.
34. Infanterist.
35. Sämaschine.
36. Sudan.
37. Nimrod.
38. Justine.
39. Chinin.

Die Welt wird schöner mit jedem Tag;
Man weiß nicht, was noch werden mag;
Das Blühen will nicht enden.

(Umland.)

Füllrätsel.

1. Ardennen.
2. Gardenia.
3. Spardose.
4. Pikardie.
5. Mansarde.
6. Eckhard.

Frühlingsgruß.

Kornrade
Geranie
Schwertlilie
Veilchen
Stranddistel
Akelei

Reseda — Dahlie.

Die Bolanillierkrommel

enthaltend die buntesten im verrauschten Monat

einschmuckenden Spottwörter

Lilian will nach England zum Besuch einer Freundin. Doch Lilian hat furchtbare Angst vor der Seefrankheit.

„Bitte, Herr Doktor“, fragt sie den Arzt, „was soll ich denn vorher essen, ehe die Fahrt losgeht?“

„Ich empfehle Ihnen nur das Allerbilligste!“

(Münchener Illustrierte Presse.)

*

Der kleine Max ist mit seinem Papa zum erstenmal im Zoo.

„Weißt du noch“, fragt der Vater, „was wir am vorigen Sonntag zu Mittag bekommen haben?“

„Reh!“

„Ganz richtig! — Und hier siehst du ein lebendes Reh!“

Sie stapfen weiter.

„Weißt du auch noch“, fragt plötzlich der Vater, „was wir am vorletzten Sonntag gegessen haben?“

„Truthahn!“

„So ist es! Und hier siehst du einen lebenden Truthahn!“

Märchen beguckt den Truthahn. Dann sagt er: „Papa, jetzt möchte ich mal ein lebendes Gulasch sehen!“

(Münchener Illustrierte Presse.)

*

Angst.

Kriebach hat ein Kleinauto. Kriebach sitzt nicht am Steuer. Kriebach schiebt sein Kleinauto von hinten. „Nana“, sieht ihn so Seligmann, „eine Panne?“ Sagt Kriebach: „Das nicht. Aber ich habe unterwegs bemerkt, daß ich meinen Führerschein vergessen habe.“

*

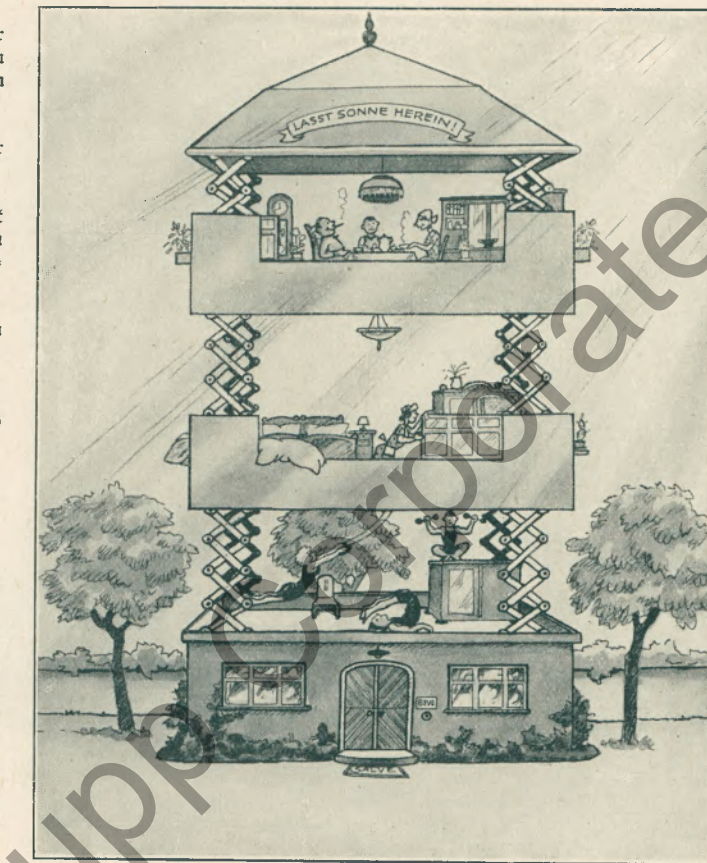
„Na, alter Freund, wie geht dir's denn?“

„Was soll ich sagen? — — Piccard.“

„Wie???“

„Piccard: an meinem Auskommen wird gezweifelt.“

(Münchener Illustrierte Presse.)



Das Scherenlandhaus.

Eine neue Erfindung unseres Zeichners Bert Vogler.

*

Der Farmer und seine Frau wohnten dicht an der Dorfkirche. Eines heißen Sonntags saßen sie unterm Lorweg und hörten das Gezirp der Grillen ringsum.

„Ich höre sie so gern zirpen“, sprach der Farmer und fing sacht an einzumicken. In diesem Augenblick begannen in der Kirche die Chorsänger ein Lied.

„Klingt es nicht wundervoll?“ sprach die Frau des Farmers.

Er antwortete, halb im Schlaf: „Ja, und das machen sie mit den Hinterbeinen.“

(Das Illustrierte Blatt.)

*

Am Strand.

„Um welche Zeit ist Flut?“ fragte ein Junge den alten Strandwächter.

„Um 5.55 Uhr“, sagte der Alte brummig. „Zum Donnerwetter noch mal, das hast du mich in der letzten halben Stunde mindestens schon zehnmal gefragt.“

„Entschuldigen Sie man“, sagte der Junge und zog sich dabei etwas zurück. „Aber Ihr Bart wackelt immer so komisch, wenn Sie 5.55 Uhr sagen.“

Kleinautobesitzer: „Vor fünf Minuten ließ ich meinen Wagen hier, und nun ist er fort.“

Polizist: „Haben Sie schon in Ihren Taschen nachgesehen?“

(Kölnische Illustrierte Zeitung.)

*

„Ja, Kinder, mit nichts habe ich als Angestellter angefangen. Und nach zwanzig Jahren war ich mein eigener Herr.“

„Und dann hast du geheiratet, nicht wahr, Papa?“

(Berliner Illustrierte Zeitung.)

*

Weiß einer von euch, was ein Gläubiger ist? — Ja, Herr Lehrer, das ist ein Mann, bei dem man immer sagen muß: die Eltern sind leider ausgegangen und kommen erst heute nacht wieder.

(Das Illustrierte Blatt)

*

„Nenne mir ein Wort, das von »Lebensgefahr« abgeleitet ist!“ „Lebensgefährtin!“

(Kölnische Illustrierte)

*

Zwei amerikanische Strumpfabrikanten treffen sich. Der eine sagt: Ich habe mir aus Deutschland eine Maschine kommen lassen, da tut man oben die Seidenraupe hinein und unten kommt der fertige Strumpf raus. — Da haben Sie nicht das neueste Modell, erwiderte der andere. Bei der Maschine, die ich habe, tut man oben die Seidenraupe hinein und unten kommt der prolongierte Wechsel heraus.

(Frankfurter Illustrierte)

Herausgeber: Vereinigte Stahlwerke Aktiengesellschaft, Düsseldorf. — Verantwortl. Hauptschriftleiter: W. Debus, Düsseldorf. Druck: A. Bagel Aktiengesellschaft, Düsseldorf. — „Das Werk“ kann durch den Verlag, Düsseldorf, Breite Straße 28, die Post oder durch jede Buchhandlung bezogen werden. Jährlicher Bezugspreis (12 Hefte mit zweifarbigem Umschlag) 10 RM., Einzelheft 1 RM. Zu den Bezugspreisen treten die üblichen Bestellgebühren. Bei Sammelbezug (mindestens 10 Exemplare) wird ein entsprechender Rabatt gewährt. Die bezügliche Anfragen sind an den Verlag zu richten. — Beamte, Angestellte und Arbeiter der zu den Vereinigten Stahlwerken gehörenden Betriebe erhalten „Das Werk“ zu nachstehenden Vorzugspreisen: Hefte mit zweifarbigem Umschlag jährlich (12 Hefte) 7 RM., Einzelheft 70 Pf.; Hefte mit einfarbigem Umschlag jährlich (12 Hefte) 5 RM., Einzelheft 45 Pf., zuzüglich Porto und Verpackung. — Bereits erschienene Hefte des laufenden Jahrganges werden, soweit nicht vergriffen, auf Wunsch nachgeliefert. — Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keinerlei Verpflichtung übernommen. —

Schriftleitung und Geschäftsstelle befinden sich in Düsseldorf, Breite Straße 28, wohin alle Mitteilungen zu richten sind.

Fernsprecher: Sammelnummer Ortsverkehr 102 11, Fernverkehr 102 31 (Vereinigte Stahlwerke), Nebenstelle 5 00.