

Meckernischer Anzeiger

Dienstag, 11. März 1930.

2. Blatt.

Kraftausgleich zwischen Eisenbahn und Kraftwagen

Von
Dr. Bobo Ehardt, Oberregierungsrat im
Reichsverkehrsministerium

Nachstehende Ausführungen entnehmen wir einem Aufsatze, den der Referent im Reichsverkehrsministerium, Oberregierungsrat Ehardt, in dem jeder erschienenen Jahresbericht der Gesamtvereinigung der Weiß- und Schwarzblech verarbeitenden Industrien veröffentlicht hat. Die Ausführungen Ehardts gehen von der Denkschrift der Deutschen Reichsbahngesellschaft aus, die den ihr durch den Kraftwagen verursachten Einnahmeausfall 1929 nach Wegzug der Erparnisse auf höchstens 20-30 Millionen Rm. mit 410 Millionen Rm. errechnet. Dr. Ehardt äußert sich über den notwendigen Lastenausgleich wie folgt:

Dem Welen echter Regierungsverantwortung entspricht ruhige Zurückhaltung, Beobachtung der Richtung, die eine neue Entwicklung einnimmt, ehe man eingreift. So hat das Reichsverkehrsministerium mit Recht die Auseinandersetzung mit dem jungen Kraftverkehr zunächst der Reichsbahn überlassen. Diese suchte unter dem Druck ihrer festen Kosten Verkehrsverluste im Einzelfalle durch Selbstverdünnung der Kraftwagenfrachten durch K-Tarife auf sich zurückzugewinnen, um wenigstens einen Teil der bisher hohen Quoten dieser Güter als Beitrag zu den festen Kosten zu retten. Vom eigenwirtschaftlichen Standpunkt aus mit Recht; Volkswirtschaftlich treffen die Verkehrsargumente, die die Reichsbahn gegen den Kraftwagenverkehr vorbringt, fast alle auch die K-Tarife.

Die Deutsche Reichsbahn schließt ihren Appell an die Öffentlichkeit mit der Forderung nach Konzessionierung des Lastkraftwagenverkehrs unter entscheidender Mitwirkung der Eisenbahn. Dieser Rückfall in die Zwangswirtschaft würde höchst bedenklich sein. Die Konzessionierung einzelner Kraftverkehrslinien kann nicht als Beispiel für die Zweckmäßigkeit eines vollen Konzessionierungssystems für alle die taulenden und Einzelverträge ins Feld geführt werden. Den „milden Fahrer“, den kleinen Mann grundsätzlich auszuschließen, würde dem Welen des Autos widerstreben und eine Aufstiegsmöglichkeit des Mittelstandes verbauen.

Der Gedanke eines Verkehrsmonopols, mit dem hier und da gespielt wird, gehört zum Rückfall vom Individualismus in das frasse Gegenteil zu sein. Der technische Fortschritt legt sich gegenüber der polizeilichen Zwangsjacke durch. Unverantwortlich wäre staatliche (oder was das selbe ist gemischtwirtschaftliche) Regelung des individuellen Verkehrs. Auch die Reichsbahn kann nicht auf Einseitigkeiten gegen technische Neuerungen geschickt werden. Die Hauptverantwortung kann deshalb der Reichsbahn nicht abgenommen werden. In ihrem technischen Fortschritt, dessen vorausschauende Pflege wir von Jahr zu Jahr bewundern, muß ihre Haupt Hoffnung liegen.

Was aber der Reichsbahn gerade angesichts ihrer hohen eigenen Verantwortung nicht vorenthalten werden kann, ist die Gleichheit der Kampfbedingungen. Das heutige finanzielle Handicap der Reichsbahn auszugleichen, das ist eine Aufgabe des Staates. Die Kraftfahrzeugsteuer bietet sich hierzu an. Das Auto muß die Straßkosten, die es verursacht und ausnutzt, voll selbst tragen, und zwar ab sofort; denn für den Sehenden bildet die Finanzanlage der Reichsbahn keinen Anreiz mehr. Das „Recht auf die Straße“ ist eingeführt worden als der Großverkehr zur Eisenbahn überging, so daß die Straße tatsächlich von jedermann im Kleinverkehr benutzt werden konnte. Heute ist dieses Recht veraltet; der Großverkehr der Schwerefahrzeuge und der Autolastverkehr bedeuten beide eine gleichmäßige Verlagerung der Interessen. Das alte und veraltete Recht für die Straße, die die Großlast ausnutzt, also das umgekehrte Verhältnis wie beim volkswirtschaftlichen Grundgedanken unseres Eisenbahntariffsystems. Die Armut des deutschen Volkes wird in diesem Zusammenhang oft vergessen. Das Volksauto ist in unserem engen Vaterland eine Utopie, zumal in Deutschland im Gegensatz zu Amerika noch Leute leben, die andere Interessen haben als Autofahren. Der wirtschaftliche Autoverkehr aber darf nicht durch verlorene Straßenbaukosten über das Maß seiner Ertragsberechtigung gesteigert werden. Zudem gilt es, den volkswirtschaftlichen Charakter unseres Eisenbahntariffsystems zu wahren. Die Unterbietung des Autos durch die K-Tarife muß deshalb aufgehoben, aber zum Schutze der volkswirtschaftlichen Tendenz der Eisenbahn-Güter-Tarife auch die Unterbietung der höheren Eisenbahntariffklassen durch das Auto

Denken wir an die Wucht des Geleges der festen Kosten, so erkennen wir den entscheidenden Punkt darin, daß die bisher feste Form der Kraftfahrzeugsteuer grundrational ist. Für sie spricht nur die Einfachheit der Erhebung; gegen sie spricht der Zwang zur Betätigung um jeden Preis, den sie mit dem Abzahlungsgehalt gemein hat; gegen sie spricht die Verbeibung der älteren Wagen, die zu ihrer Ablosung durch Schleuderpreisen führt. All das würde durch Erhebung der heutigen Kraftfahrzeugsteuer vermindert werden. Eine Form der Kraftfahrzeugsteuer zu finden, die der tatsächlichen Straßenbenutzung entspricht, die zudem sich dem volkswirtschaftlichen Ziel unseres Eisenbahntariffsystems anpaßt, ohne einen Rückfall in das Schwerefahrzeugsystem zu bedeuten,

solcher „beweglichen“ Form würde die Kraftverkehrssteuer auch weniger als Vorbelastung der Autoanschaffung wirken und dazu beitragen, dem „Wenigfahrer“ den Autobesitz lohnend erscheinen zu lassen. Den unentbehrlichen weiteren Ausgleich müßte ein wirklich wirksamer Zollschutz der deutschen Autoindustrie abgeben, um auch dieser die Tragung ihrer festen Kosten sicherzustellen, eine Forderung, deren verkehrspolitische Bedeutung — Entlastung von übermäßigem Frachtraumangebot — vielleicht noch größer ist als die wirtschaftliche.

So ergeben sich aus der Not der heutigen Verkehrsfrage folgende großen Züge eines in sich zusammenhängenden Verkehrsreformprogrammes:

1. Abwehr der Monopolgefahr im Autoverkehr, natürliche Verkehrsentwicklung, Aufstiegsmöglichkeit des freibeweglichen kleinen Mannes.

2. Vermeidung der Konzessionszwangswirtschaft für den nichtlinienmäßigen Autoverkehr.

3. Erhaltung des volkswirtschaftlichen Eisenbahngütertariffsystems; Abschaffung der K-Tarife.

4. Volle Aufrechterhaltung des staatspolitischen Eisenbahntariffs zugunsten der kleineren Verkehrler (Tarifzwang; Tariföffentlichkeit).

5. Fairer Wettbewerb auf bereiteter einander entsprechender finanzieller Basis unter Schonung des Eisenbahnverkehrs an hochtarifizierten Gütern.

6. Volle Deckung der Straßenbaumehrkosten durch das Auto schon heute.

7. Finanzbelastung des Autos nach Maßgabe der Straßenbenutzung, also als beweglicher Kostenbestandteil.

8. Zollschutz der heimischen Autoindustrie.

Wer nun schreibt „Verteuerung des Autos“, hat den Ernst der deutschen Wirtschafts-, Finanz- und Verkehrsfrage nicht verstanden. Die Zeit der Denkschriften ist vorbei, es muß gehandelt werden.

„Flimmergilt“

Die Weltrevolution ist ins Stadium geraten, nicht einmal der 6. März hat ihr aufhalten können. Ihre Propagandoredner haben ein klägliches Fiasko erlitten, und ihre Demonstrationen machen keinen Eindruck mehr. Kommunismus ist die Angelegenheit einer kleinen Rique geworden, und die Massen steigen mehr oder weniger gleichgültig zur Seite. Massen aber brauchen die Herren im Kreml. Nicht in Russland, dort sitzen sie so fest im Sattel, daß aus der Diktatur des Proletariats schon längst eine Diktatur der Bonzen geworden ist. Wohl aber brauchen sie die Massen in Europa, in Amerika, in Asien und wo es sonst noch Länder und Staaten gibt, die Sichel und Hammer im roten Feld noch nicht als ihr Symbol anerkennen. Die Weltrevolution bedarf letztendlich einer bourgeois-fiktion; des Willens der Masse, der Mehrheit des Volkes, zu ihrer Durchführung. Wenn Reden, wenn Demonstrationen und wenn sogar Barrikaden nicht mehr dazu angetan sind, die Massen auf die Seiten der Sowjets zu bringen, so läßt sich das vielleicht durch den Film erreichen. „Das Dokument von Shanghai“, „Der schwarze Sonntag“, „Bankerkraker Kolemint“ usw. sind solche Veruche, agitatorisch auf die Menge einzuwirken. Während das Sujet dieser Filme bisher meist aus der reinen herstellern naheliegenden russisch-asiatischen Welt entlehnt worden war, begibt sich der bolschewistische Propagandafilm mit dem vor einiger Zeit zum erstenmal gelaufenen „Kampf um Paris“, mit der demagogischen Auswertung des Kampfes der Partier Kommune im Jahre 1871 auf ein ihm bis dahin fremdes Gebiet. Dieser Veruch weist demgemäß phlogologische Schutler auf, die einem in politischen Vorführungen erlahmten Regisseur wie Kozinger sonst sicher nicht begegnen würden. Die bildhafte Wirkung ist nach wie vor klar und eindringlich, die Montage lobelhaft geschickt, die allzu aufdringliche Tendenz dürfte auf westeuropäische Kommunisten und ihre Anhänger peinlich wirken. Immerhin werden dielen ersten Veruch neue folgen, und da man dazu übergehen dürfte, westeuropäische Propaganda-Filme für den Bolschewismus von Westeuropäern drehen zu lassen, werden diese Fehler bald verschwinden. Es gibt bereits eine ganze Reihe von der Moskauer Zentrale freigegeben unterflichtiger kommunistischer Filmgesellschaften in Europa. In Deutschland wirkt seit geraumer Zeit die „Arbeiter-Film-Gesellschaft Prometheus“, die auch in Belgien und der Schweiz Zweigstellen besitzt. In Frankreich verbreitet die „Internationale Arbeiter-Weltfilm-Union“ vorliegt in erster Linie Skandinavien und die Vereinigten Staaten mit Bildstreifen. In Russland selbst besteht zur Unterstützung der kommunistischen Film-Organisationen des Auslandes die Film-Gesellschaft der Internationalen Arbeiter-Hilfe, die in der Hauptrolle antipropagandistische Filme kommunistischer Tendenz vertreibt. Von hier aus werden auch die in den westeuropäischen Staaten, besonders in Deutschland häufigsten kommunistischen Bauderfilme, die in teils öffentlichen, teils geschlossenen Vorstellungen bolschewistische Agitations-Filme in die Massen bringen. Unter diesen Umständen muß das Verbot einzelner Filme russischer Produktion nicht viel betragen, zumal es gibt ein solches Verbot den Kommunisten nur willkommene Propagandamaterial an die Hand. Die beste Gegenwirkung gegen das rote Flimmert wird eine bewußt positiv eingestellte Film-Produktion durch Schaltung von Spielfilmen erreichen, die fern jeder aufdringlichen Tendenz den nationalen Zusammenhang der einzelnen Bevölkerungsgruppen und nationalen Lebensfragen des Volkes unter Vermeidung jeden Nihilismus zum Gegenstand haben. Die Zahl solcher Filme ist in Deutschland bisher gering, sie zu erweitern bleibt Aufgabe unserer Film-Industrie, soweit sie sich ihrer Verpflichtung bewußt ist, am äußeren und inneren Aufstieg unseres Landes und Volkes mitzuarbeiten.

Argentinier besuchen Deutschland

und Bäder besuchen, nehmen die Amerikaner vielfach — namentlich am Rhein und in Bayern — der Zahl nach die erste Stelle ein. „Die Amerikaner“ — damit sind hier die Bürger der Vereinigten Staaten von Amerika gemeint, also die Nordamerikaner. Seltener las oder hörte man bisher von den Südamerikanern. Die Zahl der Bürger mittel- und südamerikanischer Staaten, die auf ihrer Europa-Reise Deutschland besuchten, erreichte bisher bei weitem noch nicht die Gesamtzahl von Schätzungsweise etwa 100 000 USZ-Gästen in Deutschland. Aber wenn nicht alles täuscht, so haben wir in den kommenden Jahren mit einem stetig wachsenden Zustrom auch aus Südamerika zu rechnen. Dieser Fremdenverkehr wird sich wirtschaftlich nachhaltig auswirken; denn die Argentinier, Chilenen, die aus Brasilien und anderen südamerikanischen Ländern kommenden Touristen bleiben zumeist mehrere Wochen in der Stadt oder mindestens in dem Lande, das sie besuchen. Sie haben es viel weniger eilig als ihre nordamerikanischen Vetter und reisen zudem meist mit ihrer ganzen vielföpfigen Familie. Eines der Haupthindernisse für den Besuch dieser Spanisch oder Portugiesisch sprechenden Gäste in Deutschland war wohl bisher die Sprache. Der Südamerikaner war überzeugt, beispielsweise in Paris sich ohne weiteres verständigen zu können, wußte aber vielfach nicht, daß man auch in Deutschland überall — auch außerhalb der Hotels — die französische, z. T. sogar die spanische Sprache beherrscht. Dieses Haupthindernis ist bereits oder wird jetzt fortgeräumt. Die Schönheiten und Sehenswürdigkeiten Deutschlands sind durch die zielbewußte deutsche Verkehrsverbundung auch in den südamerikanischen Ländern in weiten Kreisen bekanntgeworden, und namentlich die Presse hat dazu beigetragen, auch die touristischen Beziehungen zwischen Südamerika und Deutschland zu fördern. Eine der größten Zeitungen Argentiniens, das Spätnachmittagsblatt „La Razon“ in Buenos Aires, läßt seit einiger Zeit eine eigene, nur Deutschland gemidmete Seite erscheinen, die sich neben der wirtschaftlichen Information auch der Förderung des Reiseverkehrs nach Deutschland in vortrefflicher Weise widmet. Das Erscheinen dieser Deutschland-Seite in einem so angesehenen Blatte wie „La Razon“, Buenos Aires, das am 1. März auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken konnte, ist selbst eine Auswirkung des Fremdenverkehrs. Der Generaldirektor von „La Razon“, Dr. Angel V. Sojo, der während auf seinen Europa-Reisen nur in Paris oder London sich aufhielt, unternahm im letzten Jahre zum ersten Male eine Reise nach Deutschland und in die deutsche Reichshauptstadt, die in ihm so starke Eindrücke hinterließ, daß er die regelmäßige Herausgabe einer Deutschland-Seite beschloß.

Auch größere Reisevereinigungen aus südamerikanischen Ländern kommen jetzt nach Deutschland. Von kurzem reiste eine Gesellschaft von argentinischen Adamenten, etwa 50 Köpfe stark, durch Deutschland, um hier die Stätten der Wissenschaft zu besichtigen. Die Gesellschaft, die der Norddeutsche Lloyd führte, war Gegenstand vieler Ehrungen, und die herzliche Aufnahme, die der argentinischen Gästen überall bereitet wurde, hat ihren Widerhall in der argentinischen Presse gefunden. Die Teilnehmer an der Reise wurden u. a. auch von dem argentinischen Botschafter Dr. Kreller empfangen. Solche Reisen hervorragender Intellektueller Verpflichtungen nach Deutschland sind die Schrittmacher für die weitere Förderung des Fremdenverkehrs. Da nunmehr seit kurzem auch am Bord des größten Südamerika-Schiffes der „Hamburg Süd“, der „Cap Arcona“, sich ein eigenes deutsches Reisebüro befindet, und praktisch die Wege gebet, um den Strom von Südamerikanern, die teils zum Vergnügen, teils zur Erholung, teils zu geschäftlichen Zwecken nach Europa reisen, für den Besuch Deutschlands zu interessieren.

Von den Genußmenschen

Wer dem Leben die besten Seiten abgewinnen will, muß verstehen lernen, die Stunden so zu erleben, daß er einen Genuß davon hat. Das heißt, es müßte mehr Menschen geben, die das Gute in ihrem Leben genießen. Doch meist ist es umgekehrt; es werden nur die Stunden empfunden, die Unangenehmes bringen und Grund zum Klagen geben, während man an dem Guten achlos vorübergegangen ist. Statt mit frischen Kräften und lieben Verfassungen zurückzukommen, lauft man nur über deren Last, über das Unangenehme.

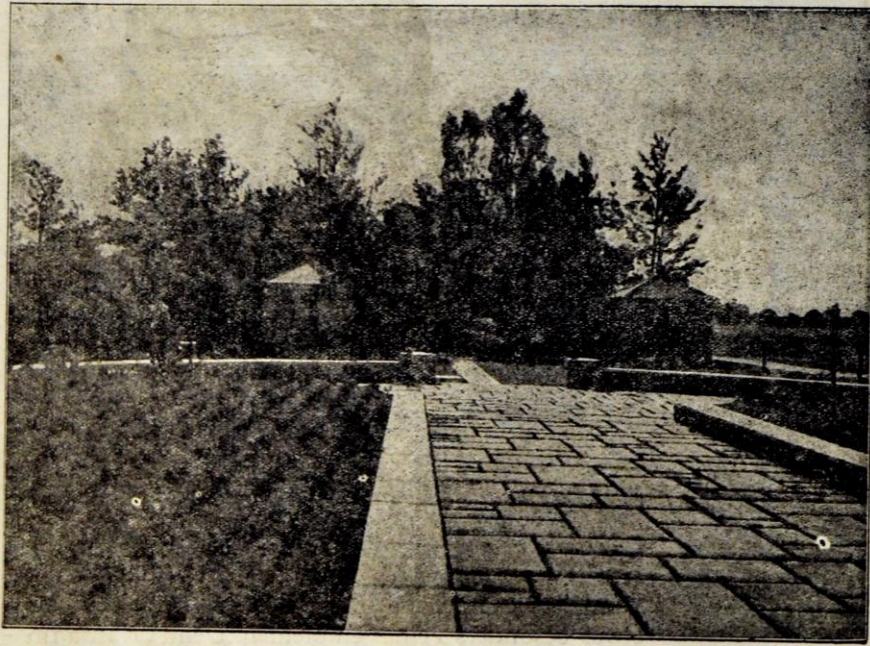
Es sind gewiß deren nur wenige, die ihr eigenes Heim — und sei es das beheldene Stübchen — so recht genießen, die einen Blumenstrauß im Zimmer mit Lust betrachten. Wenn kommt zum trohen Bewußtsein, wieder Unreue empfangt durch Bücher, Briefe, Besuche von Freunden, überhaupt durch all die Beziehungen zu lieben Menschen, die wohl niemand ganz entbehren muß! Man nimmt das alles — und noch viel mehr — nur „so mit“, ohne zu überlegen, wie man dadurch bereichert wird. Kommt es aber im Leben einmal anders, werden wir vereinsamt, krank, haben nichts, was den Geist ablenken könnte vom Alltag, dann hebt das Klagen an: „D, wie schön war es damals, als ich noch meine Glieder gebrauchen, mit Beistand teil atmen und jede Nahrung vertragen konnte! Wie schön war es, als die Frau oder Vater und Mutter noch lebten, als alle Kinder noch daheim und bestimmten waren!“ — Und als es so war, ach, da hat man es wenig beachtet und geschätzt, hat sich im Gegenteil das Leben oft recht unnützlich gemacht!

„D, wie wollte ich jetzt den Wald genießen“, sagt ein Kranter. „Früher beachtete ich ihn gar nicht, wie schön er sei, verbrachte so manche freie Stunde im rauschenen Wirtschafts, und nun, da mir das Verständnis für meine Torheit wird, ist es zu spät.“

So drehen die Klagen der Menschen sich immer um das, was sie im Uebermüde der Jugend und Kraft nicht als Genuß geschätzt haben, daß sie dem fälligen Genuß nachgegangen sind, dem Lärm der Stunden, dem Rausch der Zeit. Erst wenn die Zeit zum Abwägen von der Welt drängt, kommt die Erkenntnis des rechten Genießens, und wohl dem, dem dann noch Tage restieren. — in Genuß verbleiben.

Sammelfriedhof Comantre in Departement Marne (Frankreich)

nach seiner Ausgestaltung durch den Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge.



Unflüchtig des Volkstrauertages hat uns Herr Lehrer Blom, Roggendorf, der selbst im Kriege aktiv die Anweisung von Friedhöfen geleitet hat, nachstehenden Aufsatze zur Verfügung gestellt

Der Friedhof Comantre liegt etwa 500 m nördlich des Bahnhofes Comantre der Kleinbahnlinie Epernay-Romilly. Dort wurde Anfang September 1914 die erste Marne-Schlacht geschlagen, an der auch unsere rheinischen Regimenter beteiligt waren. Da auf die Marne-Schlacht der Rückzug der deutschen Truppen folgte, blieb die Gegend von Comantre nur kurze Zeit Kampfgebiet und sie wurde in späteren Jahren auch nicht wieder von unseren Armeen besetzt. Deshalb bietet die Umgebung des Friedhofes nicht das trübselige Bild, das bei den Friedhöfen in der Kampfzone sich überall zeigt.

Abgelegen von jedem Verkehr, in stiller Einsamkeit ruhen dort unsere Toten. Buschwerk und Ackerfelder umgeben den Friedhof und der Eingang hat eine schöne Strauchentrahmung, die erhalten bleiben soll.

Comantre birgt 558 namentlich festgestellte Deutsche in Einzelgräbern und 8369 Gefallene in 2 großen Massengräbern. Auf den Friedhof hat man die Feldgräber der weiteren Umgebung zusammen getragen. Es sind auch dabei die Toten, die 1914 bei Châlons-sur-Marne und Vitry-le-François fielen, Krieger der Inf. Regimenter 25, 28, 68, 69, 160, 161, Inf. Inf. Regimenter 25, 28 Feld-Art. Regt. 44.

Der Friedhof Comantre wurde vom Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge in Pflege genommen. Der Plan zur Ausgestaltung und die Bauleitung lagen in Hand des Herrn...

Wir betreten den Friedhof durch ein einfaches schmiedeeisernes Tor zwischen zwei Steinpfeilern. Rechts und links vom Eingang sehen wir je ein Unterkunftshaus. Wegen der Abgelegenheit des Friedhofes ist das eine für den Friedhofswärter bestimmt, der in der abgelegenen Schloßmühle wohnt, während das andere den Besuchern bei schlechtem Wetter Schutz gewähren soll. In diesem Schutzraum liegt auch die enghäutige Belegungskiste des Friedhofes aus. Unser Blick ruft auf zwei riesigen Sammelgräbern, die auf beiden Seiten des Weges fast $\frac{1}{2}$ des ganzen Friedhofsfeldes einnehmen. Durch einen mit Steinfliesen belegten runden Ehrenraum gelangen wir zu ihnen. Die Sammelgräber sind in ihrer ganzen Fläche mit 2000 Leinwandpflanzen besetzt, deren blaue Blüten einen stimmungsvollen Schmuck abgeben werden. An die Sammelgräber schließen sich die Grabsteine mit den namentlich bekannten Gefallenen an. Die Grabsteine werden flächenmäßig mit einer für den Friedhofsboden besonders zusammengestellten Gra- und Blaudümmischung begrünt. Wegen des vollständigen Wassermangels der näheren Umgebung war es nötig, einen Brunnen zu graben, der aus 14 m Tiefe reichlich Wasser gibt und in dem vergangenen trockenen Frühjahr sehr zufließen kam.

Da der Krieg dieses Gebiet nur wenig berührt hat, stehen heute noch sowohl am Eingang des Friedhofes die ihn so stimmungsvoll einfassenden Fichten als auch in der weiteren Umgebung die stattlichen, Schatten spendenden Laubbäume, die das landschaftliche Bild beleben. Dieser eigenartige, im ausgesprochenen Frontgebiet nicht zu findende Rahmen der ganzen Anlage und die idyllische Lage des Friedhofes, geben Veranlassung, und die Möglichkeit, diesen Friedhof, der die herzlichsten Liebeswerke vieler Brüder birgt, die für uns schon...

Jahren der Pfarrer Zubynski im Gefängnis. Pfarrer Trojky ist seit drei Jahren verbannt. Wohin weiß niemand. Pfarrer Jedorwig der zur Zwangsarbeit in Solomki am Schwarzen Meer verurteilt war, kehrte nach zweieinhalb-jähriger Strafreise nach Hause zurück, wurde aber sofort wieder verhaftet und zum Tod verurteilt. Er steht seiner Erschießung im Gefängnis von Wyrnyca entgegen. Der Priester Krywolt befindet sich seit einem Jahr im Gefängnis von Tu'c'yz, ebenfalls dort befindet sich seit 9 Monaten auf Befehl des GPK von Proskurov. Der Dekan von Jampol ist zu $1\frac{1}{2}$ Jahren Gefängnis verurteilt. Er befindet sich noch auf freiem Fuß, erwartet aber hienüch seine Verhaftung und Verbannung.

Die Priester, die von der orthodoxen Kirche zur römisch-katholischen übergetreten sind, werden noch härter verfolgt als ihre katholischen Amtsbrüder.

Der gelehrte Priester Leonidus Jukow, der dem orthodoxen Glauben anhing und später katholischer Pfarrer in Bralow wurde, ist verhaftet und nach Riew gebracht worden, wo er seit Monaten im Gefängnis schmachtet.

Seit 1917 gibt es in Riew eine griechisch-katholische Gemeinde. Der Priester Nikolaus Stepaniuk, ein überaus eifriger Geistlicher, hat die Gemeinde glänzend geführt und jahrelang den größten Schwierigkeiten mit Erfolg getrotzt. Aber im vorigen Sommer wurde er plötzlich und grundlos verhaftet und ans Schwarze Meer verbannt. Seine Pfarrkirche die dem göttlichen Herzen Jesu geweiht war, wurde in ein kommunistisches Jugendheim verwandelt. Der Pfarrer lebte unter den ärmlichsten Verhältnissen, konnte sich kaum noch kleiden und ernähren. In seinem Elend fand er hilfreiche Unterstützung bei den katholischen Geistlichen. Das genügte, um ihn in Anklage wegen Verschwörung gegen den Staat zu versetzen und ihn zu Zwangsarbeiten in Solomki zu verurteilen.

Im Januar sind drei weitere Priester der Diözese Kameny-Podolsk verhaftet worden: Slotwinsky in Wo'oc'y'ska Labyja in Satanow und Kobyl in Kupil. Von 45 Priestern dieser Diözese befinden sich also nur noch 31 in Freiheit. Die Kommunisten erklären, daß es immer noch zu viele sind und daß 5 Priester genügen. Bald genug werden sie die Zahl der Priester soweit abgedrückt haben und eines Tages werden sie die Entscheidung machen, daß auch diese fünf noch entfernt werden müssen.

900 Kirchen, 77 Synagogen geschlossen.

Kowno, 8. März.

Nach einer Moskauer Meldung hat die Sowjetregierung in der letzten Zeit 900 Kirchen, 77 Synagogen und 200 kirchliche Gemeindehäuser geschlossen und enteignet. Am vergangenen Sonntag sind sämtliche Kirchen von Riew geschlossen worden.

Die erste „gottlose“ Stadt.

Moskau, 8. März

Das kommunistische Blatt „Pravda“ berichtet: Die Stadt Bogorodsk im Gouvernement Moskau nimmt den Ruhm für sich in Anspruch, „die erste gottlose Stadt zu sein“. Es ist dort gelungen, alle Kirchen und das ganze religiöse Leben völlig zu unterdrücken. Ein Teil der Kirchen wurde zerstört, der Rest wurde in Versammlungsaläle oder Kinos verwandelt. Zahlreiche Einwohner, die sich der Unterdrückung der Kirchen widersetzen, sind ins Gefängnis geworfen worden. Ein Pfarrer, der seine Kirche vor der Plünderung zu schützen versuchte, ist auf der Stelle erschlagen worden.

Mehernich und Umgebung.

Mehernich, 11. März 1980.

Am laufenden Webstuhl der Zeit.

Freude, sühner Götterfunken! — Das Blaue Band des Atlantischen Ozeans. — Technik und Wirtschaft. — Auf der ganzen Linie vorwärts.

„D. Noch klingt in unseren Ohren die frohe Botschaft von dem begeisterten Empfang der „Europa“ in New York. Das Blaue Band des Atlantischen Ozeans flatterte von der Bremen zum Schweizerhof, der „Europa“ hinüber. Darüber grollte Freude in allen deutschen Schiffsfabrikfabriken, Freude bei Hapag und Lloyd, Freude im Hause des Herrn Reichspräsidenten und in der ganzen Welt. Freude in allen deutschen Revolutionen, Freude im ganzen deutschen Volk.“

Sie ist ehrlieh, diese Freude über einen Triumph der deutschen Technik. Der Aufsichtsrat und Vorstand des Norddeutschen Lloyd hatte recht, als er sein erstes herzliches Danktelegramm an die Werft Blohm & Voß in Hamburg, für die geleistete gute Arbeit sandte. Aber auch der zweite Telegramm an den Kommandanten des „Europa“ war begründet, das dem Commodore und der Besatzung Dank und Anerkennung sollte. Hinter der Technik stehen die Techniker, hinter den Werftarbeitern die Ingenieure, hinter beiden die Wirtschaftsführer. Technik und Wirtschaft reißen sich am laufenden Webstuhl der Zeit die Band, um den Schiffsfahrer unterirdisch festzuhalten.

So ist es ein glückliches Ereignis, das Hapag und Lloyd sich zu einer Interessengemeinschaft fanden, die Engländer sprechen freimütig von einer deutschen Schiffsfabrikation, um den bisherigen Konturkämpfe ein Ende zu bereiten und gemeinsam eine aktive Verteidigungshaltung gegen eine ausländische Konturkämpfe aufzunehmen, die in großartiger Weise von Regierungsinstitutionen gespiegelt wird. Hapag und Lloyd rücken damit an die dritte Stelle der großen Weltrederien. Nur noch Royal Mail und P&O von Ostindien besitzen einen wesentlichen größeren Schiffbesatz, nahezu das Zweifelhafte der Bruttoregistertonnen des neuen Hapag-Lloyd-Gruppe.

Wirtschaftsrecht! Wir meinen damit die Verwirklichung des wirtschaftlichen Prinzips, mit möglichst wenig Aufwand von Kapital und Arbeit die größtmöglichen Erträge und Erfolge zu erzielen. Das neue Unternehmen ist vollständig auf Rentabilität eingestuft und wird daher weitgehende Ersparnisse auf allen Gebieten zu machen suchen, durch rationelle Ausnutzung des gesamten Schiffraums, durch eine einheitliche und zusammengefasste Propaganda und durch eine Reorganisation der Vertretungsorganisationen im Ausland. Nicht alle Kreise der deutschen Wirtschaft sind von der fortschreitenden Konzentration in unserer Volkswirtschaft erbauet, von den großen Tüchern, die sich zwar langsam, aber in steigendem Maße in allen Wirtschaftszweigen herauskristallisieren, aber die Entwicklung ist unaufhaltsam, international und sie hat bei den anderen, namentlich den Amerikanern einen die Umfassung und eine Ausdehnung angenommen, die sich sehr zu Ungunsten der deutschen Wirtschaft auf dem Weltmarkt auszuwirken droht.

Die deutsche Wirtschaft war daher klar beraten, als sie sich in steigendem Maße konzentrierte und im Verlaufe der vorliegenden Entwicklungsbedeutenden auch noch weiterhin sich zusammenzufassen achtet. Nur so lassen sich die inneren Kräfte des Volkes, der Überlebensfähigkeit, die sich in den deutschen Köpfen wie Dr. Schacht sich jüngst klassisch ausdrückte, auch wirtschaftlich auswirken. Noch flattert heute das Blaue Band des Atlantischen Ozeans auf den Masten der „Europa“. Es ist für uns ein Freundbanner des technischen Fortschritts und der innerlichen brüderlichen Verbundenheit von Technik und Wirtschaft.

Soß gleichzeitig mit der frohen Botschaft über den technischen Erfolg der „Europa“ kommt aus Amerika die Meldung, daß die organisatorischen Vorbereitungen für die Durchführung eines regelmäßigen Japelinfluges über den nördlichen Atlantischen Ozean beendet sind. Dr. Edener hat es geschafft. Die im letzten Jahre in Delaware gegründete Japelinflug-Zeitung, Gesellschaft, die National-City-Company, die Good Year-Japelin-Gesellschaft, der Luftschiffbau Japelin in Friedrichshafen, die Carbide and Carbon Chemicals Company und die United Aircraft Company, der größte Flugzeugkonzern in den Vereinigten Staaten Nordamerikas und die Aluminium Company of America haben sich zusammenschlossen, Luftschiffgesellschaften und Flugzeugunternehmungen, um einen regelmäßigen Japelinflug über den Nord-

atlantik zu organisieren. Damit sind wirtschaftlich die Fundamente gelegt, die der deutschen Technik wieder neue Arbeiten und neue Aufgaben bringen. Wenn auch ein Teil der neuen Luftschiffe in den Vereinigten Staaten Nordamerikas gebaut wird, so besitz doch Friedrichshafen die größte Erhaltung und die anerkannte Führung. Auch darüber wollen wir uns ausführlich freuen.

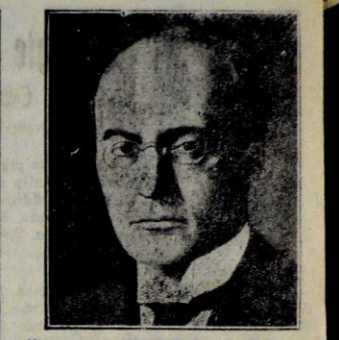
Flugzeug und Luftschiff wurden bisher vielfach als Rivalen, ja als Gegner, betrachtet, in der Fachpresse tobte der Kampf jahrelang hin und her und die öffentliche Meinung wurde dadurch nicht wenig beunruhigt. Es ist daher von größter technischer

Chinas 30-jähriger Krieg.

Von einem besonderen Kenner der chinesischen Verhältnisse wird uns zu dem neuen Konflikt zwischen Peking und Nanjing folgendes geschrieben: „Als vor rund 30 Jahren die Gewerkschaften der „Weißen Teufel“ der gegen die Boxer entzündeten vereinigten europäischen Truppen, gegen die Bronze-tiere der „Verbotenen Stadt“ demonstrierten, um das Uebel an der Wurzel zu packen, begann so recht eigentlich der Krieg, unter dem China nun dreißig Jahre lang leidet und dessen Ende noch nicht abzusehen ist. Die Resignation der Kaiserin-Witwe, die Entsendung eines „Zübnepzings“ nach Europa war in den Augen der schon erkrankten chinesischen Nationalisten eine unauflösbare Schmach, für die die Angehörigen der Mandchu-Dynastie verantwortlich gemacht wurden. Ein Jahrzehnt später hatte langsame, aber zielbewusste Völkerei den stolzen Thron der Mandchus unterbrochen, so daß die große Revolution vom Jahre 1911 unter der Führung des Schwepfers des neuen China, Dr. Sun Yat-sen, einen ersten gewaltigen Erfolg errang.

Es kam das Jahrzehnt des Kampfes um die Republik, die der Marschall Yuan Schikai einen Augenblick wieder zu verleihe drohte und die nach seinem Tode in drei Teile zerfiel, zwischen denen nahezu ununterbrochener Krieg herrschte. So kam es auch, daß am Ende dieses Jahrzehnts China seine tiefe Demütigung durch Japan erleiden konnte, die dann allerdings wieder zum Ausgangspunkt der zweiten und bislang heftigsten Nationalrevolution wurde. Man überblickt noch klar genug die endlose Reihe von Kämpfen und Krisen, die

und wirtschaftlicher Bedeutung, daß an dem neuen großen Japelinunternehmen auch der größte amerikanische Flugzeugkonzern, die United Aircraft Company führend beteiligt ist. Es ist nur bezeichnend, daß die deutschen Flugzeugunternehmungen gegenwärtig so wenig kapitalstrahlig sind, daß sie daran nicht teilnehmen konnten. Aber auch hier können wir mit Genehmigung feststellen, daß die deutsche Technik so auf der Höhe ist und einen solchen internationalen Ruf besitzt, daß wir in den nächsten Wochen ein englisches Flugzeuggeschwader von über 20 Leichterflugzeugen begrüßen können, das in 10-tägigem Besuch das deutsche Flugwesen kennen zu lernen wünscht. Die Engländer sehen dem Wunsch ihrer Piloten und Fliegerinnen durch Deutschland mit allergrößtem Interesse entgegen. Wir heißen sie herzlich willkommen und wünschen nur, daß dadurch das deutsche technische und wirtschaftliche Prestige in der Welt erneut gewinnt.



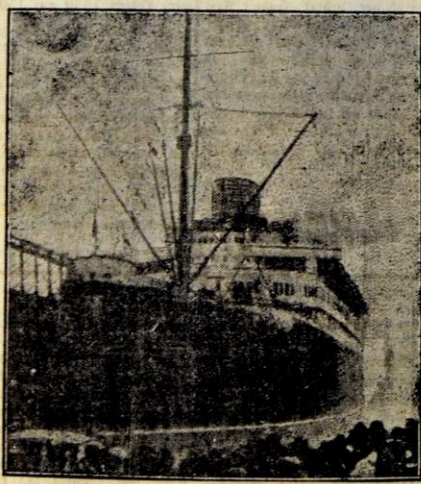
Vor einem Reichskabinett Brüning?

Die scheinbare Unmöglichkeit, eine Einigung der Regierungsparteien bezüglich des Finanzprogramms herbeizuführen, läßt die Mächte der Reichsregierung nicht ausgeschlossen erscheinen. In dieser Falle rechnet man damit, daß der Zentrumsführer Dr. Brüning mit der Bildung eines neuen Kabinetts beauftragt wird.

persönlichen Ehrgeizes und der im Laufe des Jahres durch unglückliche Male Axt und Glöbe die ihm anheimgefallenen Provinzen gebrochen hat. Dabei kann man nicht bestreiten, daß er für chinesische Verhältnisse hochqualifizierter General ist, der aus seinen Truppen das Reichswehrmacht gemacht hat. Doppelt gefährlich wird er die mal, weil er es verstanden hat, sich die „Weiße“ Identität zu machen, den alten Gegenstand seinen Norden und Süden, das Reckentiment der atehwibrigen und von den Emporkömmling aus dem Süden so tief gemittigtem, enttrotzt Zentrale. Mit dieser Voreile scheint er in der Z eine gewisse Einheitsfront des Nordens gegen Nanjing hergestellt zu haben und bereits etwas in der Richtung der Regierung gegen Nanjing in Leben gerufen zu haben.

Wie wird und wie kann die inzwischen von allen Fremdmächten anerkannte Nanjing Regierung sich gegen diese schwere Verdröbung ihrer Geltung wehren? Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß ihr derzeitiger Ober, Ftschangtsai, nicht in ihre Stärke besteht, sondern den alten Gegenstand als aller Angriffs- und Vorbereitungen er ist. Dr. Grund dafür ist die Tatsache, daß er seit der streitenden Beendigung des nationalrevolutionären Vormarsches gegen den Norden in Erlernen der nächstliegenden Lebensnotwendigkeiten eine Reihe von Kompromissen mit den Fremdmächten und in der Stärke besteht, sondern den alten Gegenstand abgeschlossen hat und damit von der reinen Lehre des Vaters der chinesischen Nationalrevolution, Sun Yat-sen, abgewichen zu sein scheint. Wahrheitsgemäß hat er mit dieser seiner Taktik selbst das schwerste Opfer gebracht, denn er wird sich von vornherein dessen bewußt gewesen sein, daß jedes seiner Kompromisse zum Vorteil, maßloser Macht und Verbindungen seitens derer, die nicht die schwer Last der Verantwortung tragen, werden würde. Japelin hat er sein Amt niedergelegt, um die Nanjingregierung die Möglichkeit zu geben, einen populären Mann an ihre Spitze zu stellen. Sein Mal er wies er sich als unentbehrlich und seinem hat er auch nur den Schein erweist, als ob er ihm bei der Wiederübernahme der Macht um Verdröbung persönlicher Ehrgeizes zu tun sei.

Dafür hat er der Nanjingregierung eine Truppe herangezogen, von der nach Ausübung, Befestigung und Disziplin eine Kompanie wahrhaftig reichlich ein Armeekorps der Gegner Nanjing anstrebt; dafür hat er, so weit die Macht der Nanjingregierung wirklich reicht, einen festen Verwaltungsverhältnis geschaffen, der immerhin bei fünf fünf der wichtigsten und reichsten chinesischen Zentralprovinzen umfaßt. Man kann also immerhin darauf rechnen, daß sich die Überbleibsel der Männer von Nanjing beschließen wird, die sich demac verlassen: Geld, Gehalt und die Zentralregierung für sich zu haben. So wird bei allen Gefährlichkeit der augenblicklichen Lage doch alle Wahrheitsgemäß nach ein Sieg der legitimen Gewalt diese Kritik in dem dreißigjährigen Kriege Chinas um seine Zukunft beenden. (*)



Funkbild: Die Ankunft der „Europa“ im Hafen von New York nach ihrer Jungfernfahrt, mit der sie das Blaue Band eroberte.

Konorah, der Vater der Artisten.

(*) In der Artistenloge, deren Präsidenten Mar Verol-Konorah war, herrscht große Aufregung. Eine Armee, die ihren Führer verloren hat, aber dieser Führer konnte nicht sterben, bevor der Sieg gesichert war. Er schied in dem Augenblick aus seinem Wirkungskreis, in dem sein Lebenswerk, die Abschaffung des Agentenwesens, vollbracht war. Die Artistenloge, deren Präsident Mar Konorah 25 Jahre lang war, hielt plötzlich ohne Führer da. In der Loge selbst ist man völlig ratlos, wenn man zum Nachfolger wählen könnte. Es gibt keinen zweiten Konorah, und eigentlich hat man in der Loge nie daran gedacht, daß Mar, der Vater der Artisten, sterben könnte. Nur die Freunde wußten, daß er seit Jahren schwer leugneten war. Man sah diesem Mann mit den schwarz-schneidenden Zügen, der immer forterpicht und geistig in Bewegung war, nicht an, daß er mit der größten Energie nicht nur gegen das Agentenwesen, sondern auch gegen den Tod kämpfen mußte.

Um diesen Kampf durchzuführen hat er keine Opfer, keine Anstrengungen, keine Gemütsgeheuer. Er war eine Zeitlang einer der bestbezahlten Artisten der Welt. Welcher der deutschen Artisten, der gutbezahlt wird, kümmert sich darum, ob es den schließlichen Kollegen schlecht geht? Konorah hat einen großen Teil seiner Verdienste für seine Ziele geopfert. Und mehr als das. Er ist, ohne auf seine eigene Karriere zu achten, bereit, sich für die Interessen der Artisten einzusetzen, die durchaus nicht immer die ihrer Arbeitgeber, der Agenten, waren. Er kümmerte sich um diese Pflichtgebe wenig, machte auf eigene Kosten Turneeen und kämpfte weiter gegen das Agentenwesen. 1904 wurde er

zum Präsidenten der Internationalen Artistenloge gewählt. Er ging infolgedessen nach Berlin zurück, doch seine Artistenlaufbahn endete, er trat damals auf der Höhe seines Ruhmes stand. Er hatte kurz vorher in Berliner Varietés ein abendfüllendes Programm absolviert. Seine Artistenlaufbahn war beendet.

Das Publikum war damals überaus, daß dieser Mann, der die größten Erfolge hatte, die Bühne verließ und sich hinter den Zerkowisch legte. Sicher ist er auch der erste Aktist, dem das Problem seines Berufes wichtiger war als der Ruhm und seine eigene Karriere. Allerdings hatte er, als er das Varieté verließ, bereits alle Höhen eines Artistenlaufbahn erlebt. Er kannte Hunger, Not, Überfluß, fast jede Arbeit, die Kollegen und das Publikum aller Länder, alle Attraktionen, die Bühne und Leben bieten können. Schon mit fünfzehn Jahren war er seinen Eltern baubengelassen und nach Amerika gegangen. Wirklich wäre er in anderen Lebensverhältnissen ein großer Politiker, ein Wissenschaftler, ein Künstler geworden. Denn die Beweglichkeit seines Gehirns übertrug fast die seiner Stunde, durch die er berüchtigt wurde. Er wollte ursprünglich das Gymnasium bis zu Ende besuchen. Aber seine Eltern konnten nicht einmal das Geld aufbringen, um ihn bis zum Einjährigen gehen zu lassen. Er verließ die Schule nach der Tertie, und da man in Deutschland ohne die jungen Götter gemachte „Bildung“ nichts galt, ging er von der Schulbank nach Amerika. Es gab in der ersten Zeit kaum einen Beruf, den er nicht ausprobierte. Er eroberte sich zuerst das amerikanische Varieté, wo er als Jambertänzer, Musikant, Akrobatiker und Schauspieler auftrat. Am 29. April 1902 erregte er in London mit dem Geflügel aufzufliegen, daß am Morgen dieses Tages genau um 10.40 Uhr die billionte Minute seit Christi Geburt verfloßen

sel. Diese Meldung ging damals durch die gesamte internationale Presse und machte ihn im internationalen Varieté zur „großen Nummer“. Während seiner Weltreise gab es kaum ein Land, in dem der Begriff Varieté bekannt war, das er nicht besuchte. Auf einer Ostasien-tournee die er auf eigene Kosten unternahm, trat er vor dem Kaiser von Japan und vor dem Bischof von Indien auf. Als er zum Präsidenten der J. A. V. berufen wurde, war er gerade von der zweiten Asienreise zurückgekehrt, die er durch den russisch-japanischen Krieg jäh abbrechen mußte.

Mit dem Tode Konorahs verlieren nicht nur die deutschen Artisten ihren Führer, sondern die gesamte internationale Artistenloge. Und das ist in dieser Zeit besonders schwerwiegend, in denen die Not unter den Artisten schlimmer als je ist.

Buntes Allerlei.

Diebstahl auf Zeit. (*) Es müßte Autobesitzer geben, die aus Wohl-tätigkeit arme Leute in ihrem Wagen spazieren fahren. Diese Leute aber gibt es nicht. Mit nichts ist der moderne Mensch so geizig wie mit den Kilometer, die er durch das Auto zu seinem Privatbesitz macht. In Barcelona haben jetzt einige Leute ein Mittel gefunden, diese Wohl-tätigkeit zu erzwingen. Dort werden nämlich seit einiger Zeit andauernd Wagen gestohlen und nach einigen Stunden dem Besitzer wieder zugestellt. Wenn man zum Beispiel seinen Wagen vor dem Kino oder Theater stehen läßt, und er ist nach der Vorstellung verschunden, so braucht er deswegen keinesfalls dann an der Stelle, wo der Wagen gestanden hat, eine schwarze Band und das Plakat gemalt

Das bedeutet, daß die Diebe keine Diebe sind, sondern eine Organisation angehören, die sich die „Schwarze Hand“ nennt, und die Autos nur ausleiht. Wenn der Besitzer des Wagens nach einigen Stunden an denselben Ort zurückkehrt, findet er nämlich seinen Wagen wieder mit einem höflichen Dankbrief, auf dem gewöhnlich die Worte stehen: „Wir schieben nicht, sondern fahren nur spazieren, uns und unsere unbedeutlichen Freunde. Verzeihen Sie uns! — Die Hande der schwarzen Hand.“

Der Krieg ist langweilig!

(*) In London wurde in diesen Tagen ein merkwürdiges Jubiläum gefeiert. Vor genau 20 Jahren veröffentlichte nämlich Norman Angell das berühmte geworden Buch „Die falsche Rechnung“. In diesem Buch erklärt er, daß in einem heutigen Kriege nicht einmal der Sieger mehr etwas gewinnen könne, daß man den militärischen Sieg mit einem wirtschaftlichen Ruin bezahlen müsse. Im englischen Unterhaus fand dem prophetischen Schriftsteller zu Ehren ein Krühfuß statt, mit dem man das Jubiläum dieses bedeutenden Buches feiern wollte. Es waren Vertreter aller englischen Parteien anwesend, die Mr. Angell zugehört, daß seine Prognose über den Krieg wirklich eingetroffen seien.

General Hamilton, der im Kriege die englischen Truppen an den Dardanellen gegen den deutschen General Liman von Sanders führte, erklärte, das wichtigste wäre momentan, der jungen Generation eine richtige Einleitung zum Kriege zu geben. Man dürfe den Krieg nicht als faszinierend darstellen, weil man dadurch nur ihre Begehrte erregen würde. Zu Angell gewandt sagte er: Sie müssen ein neues Buch schreiben, in dem Sie den jungen Leuten erzählen, wie höflich langweilig der Krieg ist!