



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Brandt, Arthur A.: Auf neuen Wegen

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

der achtziger Jahre die Schutzoll- und die Arbeiterversicherungspolitik durchbringen half, wieder wie in der Kulturkampfzeit zu den Reichsfeinden gerechnet wurde, so lebte im Äußeren das alte freundliche Verhältnis aus der Zeit des Zaren Alexanders des Zweiten wieder auf und traten die schlimmen Erfahrungen mit Rußland aus der Zeit nach dem Berliner Kongreß, sowie die Lehren des „vierzigjährigen Tableaus“ in der Rede vom 6. Februar 1888 fast ganz zurück. Zu den einseitigen autoritativen Aussprüchen des Altreichskanzlers über die Notwendigkeit der Anlehnung an Rußland fehlte das Gegengewicht.

So blieb bei Bismarcks Tode in der deutschen Öffentlichkeit der Eindruck zurück, daß sein teuerstes Vermächtnis an die Nation die Zarenfreundschaft sei, die seine Nachfolger vernachlässigt hätten, obgleich sie schon mit mäßigem diplomatischen Geschick zu erhalten gewesen wäre.

Dieses von der Masse der Anhänger des Altreichskanzlers treu gehütete Vermächtnis bildete das schwerste Hindernis für jeden Versuch, einen vertrauensvollen Ausgleich der Gegensätze der stärksten Festlandsmacht und der Weltmacht England herzustellen. Ein Beispiel möge zeigen, wie fest das Dogma von der unbedingten russischen Rückendeckung in den Köpfen saß. In der Rede zur Enthüllung des Nationaldenkmals für Bismarck in Berlin am 16. Juni 1901 sagte der inzwischen mit der Grafenwürde ausgezeichnete und als Nachfolger Hohenlohes zum Reichskanzler erwählte ehemalige Staatssekretär Bernhard v. Bülow: „In jeder Hinsicht stehen wir auf seinen Schultern. Nicht in dem Sinne, als ob es vaterländische Pflicht wäre, alles zu billigen, was er gesagt und getan hat. Nur Toren oder Fanatiker werden behaupten wollen, daß Fürst Bismarck niemals geirrt habe. Auch nicht in dem Sinne, als ob er Maximen aufgestellt hätte. . . . Starre Dogmen gibt es weder im politischen noch im wirtschaftlichen Leben, und gerade Fürst Bismarck hat von der Doktrin nicht viel gehalten.“ Gleich darauf war in den „Hamburger Nachrichten“ zu lesen: Das sei im allgemeinen schön und richtig, aber es gäbe Fundamentalsätze der Bismarckschen Politik, von denen niemals abgewichen werden dürfe, und ein solcher Fundamentalsatz sei: Rücken an Rücken mit Rußland, weil wir sonst unberechenbarsten Komplikationen ausgesetzt wären.

Die russische Fassade strahlte damals noch in vollem Glanze. Sie täuschte uns über die stürzenden Mauern und Balken dahinter. Nicht nur uns, die ganze westliche Welt, zum Glück auch England. Die Täuschung war erlaubt, bis sich 1905 der große Trümmerhaufen hinter der Fassade zeigte. Um die Jahrhundertwende aber taten einerseits das von Bismarck hinterlassene Dogma und Burenbegeisterung in der deutschen Öffentlichkeit, andererseits Handelsneid und Herrenbewußtsein in der englischen so gründlich ihre Wirkung, daß nur das eine und das andere Abkommen von Kabinett zu Kabinett noch möglich, aber ein Bündnis von Volk zu Volk kaum mehr durchzuführen war.



## Auf neuen Wegen

Von Arthur A. Brandt



er Mangel an Rohstoffen, das Ausbleiben der Kohle, und der Raub unserer Transportmittel werden und müssen zur starken Arbeitslosigkeit führen. Verstärkt wird diese, da während des Krieges jeder Posten eigentlich zum zweiten Male besetzt worden ist. An Stelle des Mannes, der im Felde war, trat die Frau, das Mädchen oder der Erbsatz. Diese werden nur ungern und zum Teil das Feld dem Heimkehrenden räumen; schon deshalb nicht, weil bei der heutigen Teuerung auch dieser Verdienst in der Familie erwünscht, wenn nicht erforderlich ist.

Die kommende, und in den Anfängen schon vorhandene Arbeitslosigkeit wird hier mit Gewalt Bahn schaffen, ebenso wie sie teilweise wenigstens die unsinnigen Lohn- und Gehaltsforderungen von selbst beseitigen wird. Die Arbeitslosigkeit wird unser Volk aber in noch größeres Unglück stürzen, als es sich schon befindet, und wird zeigen, daß auch diese Revolution, wie jede bisherige, die Erfahrungen der Geschichte nicht berücksichtigt, und mit dem Überlebten auch die Grundlagen der Ordnung beseitigt hat. Zu spät werden die Herren unserer Regierung einsehen, daß es der schwerste Fehler war, von unten anfangen zu wollen, und nicht gleichmäßigen Abbau und Neubau von oben zu beginnen.

In dem Elend sind wir drin, verstärkt durch den Fuß unserer Feinde im Nacken. So schwer es auch halten mag, und so sehr gerade das Volk selbst durch seine unvernünftige Haltung jeden Aufbau stört, wenn nicht verhindert, so sehr muß jeder einzelne und jedes Unternehmen, jeder Betrieb das Seine tun, um zu geordneten Verhältnissen zurückzufinden.

Da die Grundlagen unserer Wirtschaft, durch die Art der Umwälzung und die Maßnahmen der Regierung mehr oder weniger zerstört sind, so kann für Jahre, vielleicht für Jahrzehnte hinaus, an Aufstellung eines geordneten Wirtschaftsplanes im einzelnen, wie im ganzen nicht gedacht werden. In erster Linie kommt es darauf an, Arbeit zu schaffen, um jedem Volksgenossen seinen Platz anzuweisen zu können. Natürlich wird bei der Auswahl der Arbeit immerhin die Überlegung Platz greifen müssen, daß man keine Unwerte schafft, sondern Dinge, die wenigstens einer späteren Zeit Nutzen bringen können, und Unkosten vermindern.

Großzügig mit weitem Blick, schnellem Handeln und sicherem Griff muß vorgegangen werden. Zuerst prüfe man die Dinge, auf welchen heut die größten Unkosten ruhen. Hier steht in erster Linie der Transport und die Bewegung der Massengüter: Erze, Eisen, Kohle, Steine, Nahrungsmittel und Menschen.

Unsere Eisenbahn stand vor dem Zusammenbruch. Schiene, Rad und Verkehrsmittel waren abgenutzt und ausgearbeitet. Den Rest besorgte der Feind durch Raub der Lokomotiven und Wagen. Also als wichtigste Arbeit muß die Bahn wieder in brauchbaren Zustand gebracht werden. Schienen wird man nur soweit bestellen können, als Eisen und Stahl nicht für andere Zwecke notwendiger gebraucht werden, aber für Lokomotiven und Wagen ist ein fünf- bis zehnjähriges Programm zu entwerfen. Es fehlen uns 30 000 Lokomotiven und mehrere hunderttausend Güterwagen. Personenwagen kommen erst in zweiter Reihe an Wichtigkeit. Man wird also eine Staffel aufstellen müssen mit sehr großer Fertigung für die erste Zeit, welche dann allmählich auf den laufenden Bedarf abzubauen ist. Wenn nun zum Beispiel 5—6000 Lokomotiven in der ersten Zeit jährlich gebaut werden sollen, so darf dies nicht in sehr vielen verschiedenen Typen geschehen, sondern man muß sich auf vier bis fünf Einheitsformen beschränken. Nun sind unsere Lokomotivfabriken, selbst wenn die Behinderung durch Rohstoffmangel und Verminderung der Leistung durch den Acht-Stunden-Tag nicht beständen, gar nicht in der Lage, diese Überleistung zu bewältigen. Falsch wäre auch diese mit Nacharbeit und drei Schichten zu füllen, während andere Industrien leer stehen. Also Unterteilung und Heranziehen von Hilfsindustrien. Wiederum muß die Überlegung der Vereinheitlichung, Vereinfachung, Massenherstellung und Verminderung der Transporte eintreten. Die Achsen wird man zweckmäßig direkt bei den Hüttenwerken fertig bearbeiten. Man kann ein oder mehrere Werke nur auf diese Arbeit einstellen, denn das Programm gewährleistet ja gleichmäßige Beschäftigung auf Jahre hinaus.

Der laufende Bedarf an Achsen und Radsätzen ist sehr hoch und bekannt. Der Staat kann also an geeigneten zentralen Punkten vorhandene Werkstätten erwerben, und mit den besten und arbeitssparendsten Einrichtungen versehen, um die Radsätze selbst fertig zu machen. Bei richtiger Organisation kann dies verhältnismäßig billiger geschehen als bisher.

Jeder Teil der Maschine muß auf Massenfertigung geprüft werden. Viel mehr als bisher läßt sich verallgemeinern, normalisieren und vereinfachen.

Wenn man einen Niet durch Verbessern der Form oder der Herstellung um einen Pfennig verbilligt, und tausend der Niete an der Lokomotive sind, so macht dies bei den 30 000 Lokomotiven schon 300 000 M. aus. Millionen können auf diese Weise erspart werden.

Als denkender Ingenieur auf langen Eisenbahnfahrten hat Verfasser oftmals den D-Wagen gemustert; mit der Frage: „Was könnte man hier in Massenherstellung vereinfachen und verbessern, und was sehr wichtig ist, ohne Schaden der Sicherheit erleichtern?“ Tausende von Kilometern durchläuft jeder Wagen im Jahr, und jedes Gramm an Gewicht läßt sich in Kilogrammen an Kohlenverbrauch ausdrücken. Eine falsche Eleganz hat sich in unseren Wagen breit gemacht. Unbeschadet des guten Aussehens können die Schnörkel, Leisten und Verzierungen zum guten Teil fortbleiben. Arbeit, Kosten, Gewicht und damit Betriebskosten sind zu vermindern. Und wieviel läßt sich bei gutem Willen vereinfachen und vereinheitlichen. Stanzen, Pressen, Maschinen, Handgriffe, Lagermengen, Lager Räume und aufgewendete Kosten, Kapital und Verzinsung werden geringer, sobald weniger Typen angewandt werden. Die Frage der Ersatzstoffe ist zu prüfen. An Stelle von Bronze kann vielfach Aluminium oder Eisen treten, der gefällige weiße oder staubgraue Anstrich der gepreßten Mustertapete den Rang freitig machen. Ecken, Kanten, Leisten und Winkel sind abzurunden, um die Staubsammlung zu verhindern. Von falschen amerikanischen Gedanken und Ausführungen beeinflusst, haben wir den Brunkwagen gebaut. Der Zweckwagen der Zukunft in Gemeinschaft mit Künstlern entworfen, wird mindestens dieselbe Befriedigung erwecken, und weit billiger sein, schneller hergestellt werden, weniger Unterhalt benötigen und an Betriebsstoff sparen.

Wie wenig in der Normalisierung noch getan ist, und wie weit dies auf andere Gebiete des Wirtschaftslebens übergreift, mag folgendes Beispiel erläutern. Als auf Friedensfertigung umgestellt werden sollte, erklärte der Leiter einer großen Metallschraubenfabrik dies nicht tun zu können, da es bei ihm weder Vorrat, noch einheitliche Modelle gibt! Marine, Eisenbahn, Straßenbahnen usw. haben ihre ganz verschiedenen Formen von Schrauben; jede will nur ihre Modelle, hat andere Vorschriften und Bedingungen, so daß nur auf feste Bestellung gearbeitet werden kann. Für jede Behörde und jede Schraube müssen andere Werkzeuge, andere Verpackungen und somit Sammel- und Lager Räume sein, so daß auch hier wiederum Kapital und Arbeit unnütz brach liegt und vergeudet wird. Bei erstem Willen, großzügigem Blick und Einsicht ließen sich schnell auf den Hauptgebieten gemeinsame Grundlagen schaffen, die Vielheit der Formen beseitigen und Massenherstellung einrichten. Die abseits liegenden Industrien würden sich schnell der Mehrheit anschließen.

Die Hilfsindustrien müssen bei dem Beispiel der Lokomotiven einen Teil der Arbeit übernehmen. Man wird die Teile abzweigen, welche gesondert hergestellt werden können, oder nach Lehren passend anzufertigen sind. Die Werkstätten sind hierfür zu wählen, welche geeignete Einrichtungen besitzen und den geringsten Transportweg bedingen.

Weit mehr noch als bei den Lokomotiven und Personenwagen kann die Vereinfachung bei den Güterwagen getrieben werden. Jedes Profil und jeder Winkel ist zu prüfen, ob er nicht durch Einheitsmodell ersetzt und maschinell bearbeitet werden kann. In diesen Mengen wird man beinahe alles billiger pressen können. Die Eisenbahnbehörde hat zu entscheiden, ob Wagen größeren Inhaltes nicht günstiger sind. Auch hier wieder das Moment der Betriebskosten. Die Verschleißarbeit und Zeit ist dieselbe, ob der Güterwagen 10 oder 40 Tonnen faßt. In Amerika ist man zu immer größeren Einheiten übergegangen.

Die Einführung der mechanischen Bremse auf allen Güterwagen wird Tausende von Arbeitern jahrelang beschäftigen. Ein neues Moment kommt hinzu; mit mechanischer Bremse kann man die Züge schneller fahren. Erhöhung der Geschwindigkeit heißt überall Steigerung der Leistung, also auch hiernach müssen wir streben. Außerdem werden Bremser für bessere Tätigkeit frei.

An der Eisenbahn ist ausführlicher gezeigt, was für alle Gebiete gilt. Unendliche Werte haben wir durch oberflächliche Behandlung, Schwerfälligkeit, mangelnden Einheitsgeist und Gebenlassen jährlich vergeudet. Nicht nur bei uns, sondern auf der ganzen Erde. Wir wenigstens können uns diesen Luxus nicht mehr erlauben, wollen wir aus dem Verderben heraus, so müssen wir mit allen Kräften in dieser Richtung arbeiten.

Es wird eingewendet, daß von einer gewissen Massenfertigung an keine Verbilligung mehr möglich sei, und es mithin belanglos wäre, wenn man den Teil in mehrere Modelle auflöst. Vom Gesichtspunkt des ganzen aus betrachtet, ist dies nicht richtig. Verpackung, Lagerung, Transport und Lagermenge sind bis zum doppelten bei Verwendung von zwei Teilen aufzuwenden. Vor allen Dingen greift dies aber zurück auf den ErsthHersteller. Für zwei Schrauben oder Stifte benötigt man zwei verschiedene Profile an Eisen oder Messing. Das Walzwerk muß zweimal die Walzen einstellen, benötigt möglicherweise doppelt den Raum für zwei Maschinen usw.

Von der Eisenbahn leitet die Überlegung zur Straßenbahn über. Auch diese müssen auf ganzer Linie erneuern. Wenn nun jede kleine Bahn nach dem Geschmack des Leiters oder Stadtoberhauptes nach anderem Modell die paar Wagen bestellt, welche sie benötigt, so gibt dies eine Vielheit im Briefwechsel, Abmachungen, Konstruktionsbureau, Berechnung, Beschaffung der Teile und Fertigung, die zurzeit nicht geduldet werden kann. Auch hier ist für die Übergangszeit die Einigung auf wenige Einheitsausführungen möglich und geboten. Für später sei die Beschränkung wieder aufgehoben. Örtliche Erfordernisse sind zu berücksichtigen. Der Fortschritt und Geschmack darf nicht militarisiert und aufgehalten werden, und jeder neue Gedanke hat irgend einen Vorteil.

Die Straßenbahnen sollen Außenbezirke der Siedlung und dem Verkehr erschließen nach weitschauendem Plan; trotz der Kosten sind Erweiterungen vorzunehmen.

Die Bewegung der Massengüter ist auf Wasserstraßen an sich billiger als durch die Bahn, und auch ohne dies vorzuziehen, denn sie spart an nationalem Eigentum, an Kohle. Auch können weniger Menschen größere Mengen bewältigen. Als Notstandsarbeit sind die im Entwurf vorbereiteten Kanäle zu bauen, einheitlich die Schiffstypen zu entwerfen und rechtzeitig zu beginnen. Entlade- und Lagerstellen nach dem Grundsatz der Ersparnis vorzusehen. Auch hier wieder möglichste Hinausschiebung der Grenzen für Größe, Schnelligkeit, Leistungsfähigkeit; Ausdehnung des Kanalbetriebes auf die Nachtzeit.

Eines der traurigsten Kapitel ist die Kohlenverteilung und der Kohlenverbrauch. Mit diesem Besitz treiben wir Raubbau. Wo Wasserweg möglich, sollte der Transport auf der Bahn höher bezahlt werden, damit nur in Ausnahmefällen für Schnellverkehr auf diesen zurückgegriffen wird. Für jede Stadt stelle man den Normalbedarf fest. Entweder die Stadt oder der Verband der Kohlenhändler beschafft fortlaufend gleiche Mengen das ganze Jahr hindurch. Von zentralen Sammelagern geschieht der Ausgleich des Winter- und Sommerbedarfs. Einheitslastautos fassen in gleichen Ladeeinrichtungen die Kohlen und bringen sie den Kleinhändlern und Verbrauchern zu. Während das Auto unterwegs ist, werden neue Kästen geladen und ohne Zeitverlust an Stelle des leeren gesetzt, damit der Wagen unverzüglich zu neuer Fahrt bereit ist. An den Häusern sind Einwurfschächte anzubringen, an welche der Wagen heranzufahren kann. Mit Rippvorrichtung wird der Inhalt in den Lagerraum befördert. Alle Zentralheizungen können so versorgt werden. Wenn man auf diese Weise Spekulation, unnütze Lagerung, Zinsverlust, Verbringearbeit und Zeitverlust ausschaltet, so können die Kohlen mit geringeren Unkosten geliefert werden als heut, und die stoßweise Belastung der Bahn im Winter fällt fort.

Die Schaffung eines Normalmodelles dieser Kohlenautos hat keine Schwierigkeit. Bei gleichmäßiger Verwendung in allen Städten Deutschlands sind an 50 000 Lastautos nötig mit einem jährlichen Ersatz von 6—10 000 Stück.

Eine Riesenautomobilfabrik hätte dauernden gleichbleibenden Absatz derselben Wagen jahraus jahrein. Die Verbilligung der Fertigung kann bis zum äußersten getrieben werden.

Dieselben Autos können aber für Straßenreinigung und Lebensmitteltransport (Wechsel der Wagenkasten) dienen, denn auch den letzteren werden die Städte mehr noch als im Kriege in eigene Verwaltung nehmen müssen.

Man wende nicht ein, daß dieser Vorschlag Utopie sei. Technisch bietet er keine Schwierigkeit, wirtschaftlich ist er von Vorteil, und eingeführt kann er sofort werden, sobald der Wille zur Einheit da ist, oder die Stadt den Willen durch Monopolisierung aufzwingt. Die Rückwirkung auf die Eisenbahn, durch Beseitigung der Winterspize wäre außerordentlich. Von einem Reichsamt aus kann die einheitliche Einführung in allen Städten geleitet werden. Von der Einschränkung des Kohlenverbrauches selbst, und dahinzielender Mittel, sei hier nicht berichtet, da dies aus dem Rahmen des Aufsatzes hinausgehen würde. Es sei z. B. nur auf die Verschwendung in den Sammelheizungen hingewiesen. Bei der elektrischen Beleuchtung ist man schon lange von der Pauschallampe abgekommen, und hat Zähler eingebaut, da der Abnehmer verschwendet und die Lampe Tag und Nacht durchbrennen läßt. In der Sammelheizung dagegen kennt man noch keine Ersparnis und Einschränkung, da bisher der Zähler fehlte. Technisch ist jedoch auch diese Frage gelöst.

Aber man kann noch weiter gehen, man kann überhaupt den Kohlentransport in den Städten einschränken, kann zu Preßgas übergehen, und die Sammelheizungen mit Gas betreiben. Dies verringert überdies den Arbeitsaufwand des einzelnen, und gestattet die Ausnutzung der Kohlen nach ihrer chemischen Zusammensetzung. Dieser Gedanke ist so weitgehend, daß er so schnell nicht durchgeführt werden kann, aber Stadtverwaltungen mit nah zusammenliegenden städtischen Gebäuden sollten hier bahnbrechend mit Versuchen vorgehen, damit die besten Formen der Feuerung gefunden werden, und der Grad der Wirtschaftlichkeit festgestellt werden kann.

Für Baustoffe und Steine, welche ebenfalls sehr hohe Transportunkosten verursachen, sind vereinfachte Mittel der Bewegung und Lagerung zu suchen. Auf diesem Gebiet wird bereits das Lastauto, welches im Kriege das Pferdegespann verdrängt hat, Neuerungen bringen; das übrige werden die hohen Baukosten und Arbeitslöhne von allein bewirken. Regelung und Vereinheitlichung von einer Stelle an dürfte nicht erforderlich sein. Jedoch auch dies Gebiet ist neuen Gedanken zugänglich. Durch die Entwicklung sind wir z. B. zu einer bestimmten Größe der Ziegelsteine gekommen. Es ist zu prüfen, ob diese nicht verbessert werden kann. Nimmt man an, daß es ohne Nachteil möglich ist, jedem Stein doppelten Inhalt zu geben, so benötigt man für den Hausbau nur die Hälfte der Steine. Jeder Handgriff beim Transport und Bau wird auf die Hälfte vermindert, denn dieser ist nur von der Anzahl der Steine, und nicht von der Größe abhängig. Jeder Maurer kann fast die doppelte Leistung in gleicher Zeit vollbringen, und der Bau wird erheblich billiger ausfallen. Ein sehr fruchtbares Gebiet für die Normalisierung sind die Einzelheiten des Hausbaues. Fenster, Türen, vor allen Dingen aber Baubeschläge lassen sich um Hunderte von Formen vermindern, ohne daß hierdurch die Auswahl zu klein würde. Man betrachte nur die Liste einer Firma von Baubeschlägen, Schlössern oder Riegeln, und wird auf den ersten Blick empfinden, welche unsinnige Vielheit von Formen und Ausführungen vorherrscht.

Natürlich darf für alle Dinge des täglichen Gebrauches und Verbrauches, mit denen sich der Mensch in seinem Heim umgibt, keine starre Schematisierung getrieben werden, denn zu uniformierten Einheitsmenschen, welche in gleichmäßigen Kasernen wohnen, wollen wir uns nicht erniedrigen. Im Gegenteil, Geschmack, Kunst und Empfinden dafür sollen bis in die letzten Kreise des Volkes gefördert werden. Wie weit man hierbei gehen kann, ohne den Eindruck der Schematisierung zu erwecken, zeigt das japanische Haus. Dieses ist mit Matten belegt, für diese Matten besteht im ganzen Lande eine Einheitsgröße. Das

einzelne Zimmer ist wiederum in seinen Ausmaßen hierdurch bestimmt, denn ob größer oder kleiner, immer muß eine bestimmte Anzahl Matten untergebracht werden können. Auf diese Weise ist letzten Endes das ganze Haus in seinen Ausmaßen festgelegt, denn auch für Balken, verschiebbare Trennwände, Fenster-rahmen ergeben sich so Einheitsabmessungen. Man kann sagen, daß das japanische Haus wie aus einer Spielzeugschachtel aus denselben Elementen aufgebaut ist, je nach der Größe sind mehr oder weniger der Bausteine verwendet. Auf jeden Fall hat es der Architekt im Entwurf, der Zimmermann in der Zurichtung der Hölzer und der Bauhandwerker im Aufbau sehr einfach. Derselbe Teil und derselbe Handgriff wiederholen sich bei jedem Neubau immer wieder.

Es ist hier also die Schematisierung bis zum äußersten getrieben, und doch wird man in einer japanischen Stadt nicht den Eindruck der Gleichheit der Häuser haben. Es gibt trotzdem noch soviel Möglichkeiten der Abänderung und Ausstattung, daß kein Haus dem anderen genau gleicht. Also die Furcht, die Vereinheitlichung könne bald zu weit getrieben werden, ist nicht begründet.

Vollkommen ungelöst sind die Probleme der Lagerung, Bewegung und Verteilung der Nahrungsmittel. Da wir bisher nicht in Gedanken für das Volksganze zu denken gewohnt waren, so war es jedem einzelnen überlassen, wie er Kohl, Kartoffeln, Rüben, Getreide usw. durch den Winter hindurch lagern und verwerten wollte. Ganz neue Wege müssen hier beschritten werden. Durch das Verderben der eingemieteten Kartoffeln gehen jedes Jahr an 20 Millionen Mark verloren, ganz abgesehen davon, daß beinahe 20 Millionen Menschen von dieser Menge den Jahresbedarf an Kartoffeln decken könnten. Vermeidet man also diesen Verlust durch Verfaulen, so kann von derselben Flächeneinheit, welche jetzt für den Kartoffelanbau zur Verfügung steht, eine viel größere Menschenmenge ernährt werden. Der Geldverlust ist bisher verschmerzt worden. Aber den Gewinn an Boden zu anderer Nutzung können wir in Zukunft nicht missen. Die schon vor dem Kriege begonnene Anlage von Trocknungsanstalten muß über das ganze Land ausgebaut werden. Noch etwas kommt hinzu. Beim Trocknen der Kartoffeln entfernt man das Wasser, welches nichts nützt, und unerwünschter Ballast ist. Gelingt es nun, nur die Hälfte unserer Kartoffelernte als getrocknete Flocken zu verwenden, so sind 20 Millionen Kubikmeter Wasser im Jahre weniger hin und her zu fahren, das sind nach jetzigem Ausmaß 2 Millionen Eisenbahnwagen voll. Die Frachten werden gespart und wiederum die Kohlen zur Fortschaffung dieser Eisenbahnwagen. So greift eines immer in das andere ein. Es kommt in der Zukunftswirtschaft nicht so sehr darauf an, welcher Geldbetrag wird erspart, sondern darauf, kann eine neue Maßnahme oder Anordnung dazu führen, Rohstoffe, d. h. völkisches Eigentum zu sparen, oder Boden, Betriebsmittel und menschliche Arbeit für besseres Schaffen freizumachen.

Hier wiederum ist nur ein Beispiel herausgegriffen, um den Weg zu weisen, der möglich ist. Bei der Mehrzahl der landwirtschaftlichen Erzeugnisse lassen sich ähnliche Möglichkeiten ohne jede technische Schwierigkeiten ausführen. Die Hemmung liegt lediglich im Willen und Verstehen des einzelnen. Zu den wichtigsten Aufgaben des neuen Staates wird es gehören, Aufklärung und Belehrung in die Massen zu bringen.

Ungeheure weitere und fruchtbare Aufgaben bietet die Industrialisierung der Landwirtschaft. Die Fachleute sind sich einig darüber, daß unsere Erde das deutsche Volk ernähren und zum großen Teil auch kleiden kann, wenn die Landwirtschaft wissenschaftlich, im Gemeinsinn und mit allen Errungenschaften der Technik betrieben wird. Die Schaffung der Einrichtungen hierzu wird Hunderttausende von Arbeitern dauernd Beschäftigung und Unterhalt gewähren. Ernähren wir uns im Lande selbst, so werden nach dem jetzigen Kurs bis zu 10 Milliarden Mark im Jahr erspart, die wir als Tribut dem Ausland zahlen müssen.

Nur wenige Schlaglichter konnten auf den Stand der Dinge geworfen werden, um darzutun, daß an allen Ecken und Enden mit frischem Mut zugepackt werden kann; trotz unserer ungeheuren Verschuldung würde es durch diese richtig geleitete Sozialisierung möglich sein, in absehbarer Zeit erträgliche Verhältnisse

zu schaffen und in Jahrzehnten Deutschland von den unerträglichen Lasten des Auslandes zu befreien.

Um auf diesen Wegen vorwärtsschreiten zu können, ist ernste Arbeit gerade derjenigen notwendig, welche bisher schon am Probleme der Zeit mit offenem Blick gearbeitet haben, und Ruhe und Ordnung. Leider hat es unsere neue Regierung bisher nicht verstanden, diese Richtung einzuschlagen. Industrie, Kapital, Unternehmungsgest, Organisation und Ordnung sind abgesetzt. Statt dessen regiert Unordnung, Zerfahrenheit, Streik und Forderungen der Massen, die selbst das Goldland Lypix nicht in stande wäre zu erfüllen, geschweige denn unser am Rande des Abgrundes stehendes Vaterland.

Vor allen Dingen sind die unzeitgemäßen Versuche, alles sozialisieren zu wollen, verderblich. Hier hat leider auch das Buch von Rathenau viel Unheil angerichtet. Die große Menge verspricht sich das Heil aller Dinge von der Sozialisierung vieler Betriebe. An der falschen Stelle angewendet, wird sie nur Verderben und Rückschläge bringen können, nicht aber um das Vielfache vermehrte Staatseinnahmen. Im allgemeinen arbeitet der Staatsbetrieb immer teurer als die Privatwirtschaft. Hieran wird auch die neue Zeit nichts ändern — im Gegenteil —. Der Vorteil des Staatsbetriebes liegt, wie aus vorstehendem hervorgehen dürfte, in der Vereinheitlichung und Zusammenfassung der Kräfte und Leitung nach einer Richtung hin. Dies kann aber nur auf gewissen Gebieten vorteilhaft geschehen, und nur auf solchen Gebieten, auf welchen die Bedürfnisse aller die gleichen sind. Wir benötigen alle mehr oder weniger dieselben Mengen an Kohle zum Heizen und Kochen, die gleiche Menge Brot, Kartoffeln, Wasser, Licht und Raum zum atmen. Diese Gebiete kann man daher, ohne den Wunsch und Willen des einzelnen zu stören, zusammenschaffen, vereinfachen, leiten und bestimmen. Wir benötigen auch alle dieselbe Menge an Kleidung, und doch ist dies Gebiet schon nicht mehr der Regelung zugänglich, denn hier spielt der Geschmack und das Glücksgefühl des einzelnen bereits eine zu große Rolle.

Es kann gesagt werden, daß es gelingen wird und muß, allen Deutschen Beschäftigung und Unterhalt in absehbarer Zeit zu schaffen, denn zu viele sind der Aufgaben und Arbeiten, die unserer harren, aber erstes Erfordernis hierzu ist, daß die Regierung alle Volksgenossen nach Fähigkeit, Vorbildung und Tätigkeit heranzieht, und nicht wie jetzt den größten Teil des Volkes von jeder Mitarbeit ausschließt. Und zweites Erfordernis ist, daß jeder ernsthaft an die Arbeit geht, und nicht mit Streiks, Lohnforderungen, Vier- oder Fünf-Stundentag, sowie Versammlungen und Wahlen die Zeit vertrödeln. Genau so wie eine Ersparnis und Vereinfachung andere nach sich zieht, genau so wirkt ein Streik auf viele andere Gebiete zurück und hemmt und hindert auch dort. An der Arbeitslosigkeit sind mithin die Arbeiter und Regierung zum guten Teile selbst schuld.

All der Geistesaufwand, der zurzeit in den Aufgaben der erzwungenen Sozialisierung getrieben wird, ist nutzlos verschwendet. Nicht wir werden bestimmen, wie wir die Arbeit in den nächsten Jahren einteilen werden, sondern unsere Feinde. Nicht wir werden bestimmen, welche sozialen Maßnahmen letzten Endes durchgeführt werden, sondern unsere Gegner. Wir haben den Fuß der Feinde im Nacken, und da jede soziale Maßnahme in gewisser Weise drüben in Forderungen ihren Widerhall findet, so wird man schon Mittel und Wege finden, uns so zu knebeln, daß wir nur das durchführen können, was man uns erlaubt. Wir sollten daher unsere Zeit in gemeinsamer Arbeit des Volksganzen besser darauf verwenden, Werte zu schaffen, die Ernährung aufzurichten, die Ordnung wieder herzustellen und jeden Mann und jede Frau zu beschäftigen, als darüber zu streiten, ob die eine oder andere Maßnahme früher oder später kommen soll.

Weniger Theorie und mehr Praxis! das tut uns zur Zeit not auf der einen Seite, und arbeiten und nicht verzweifeln auf der anderen. Den Glauben an unser Können, an unser Volkstum dürfen wir nicht aufgeben, und den Mut nicht verlieren.

Mut verloren, alles verloren.  
Da wäre es besser, nicht geboren!