



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

Maßgebliches und Unmaßgebliches

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



## Maßgebliches und Unmaßgebliches

### Volkswirtschaft

**Die Gasthausreform in Deutschland.** Die Klagen über die Schädigungen unseres Volkes durch das Wirtschaften wollen nicht verstummen. Die einen verweisen auf die drei Milliarden, die jährlich für Alkohol ausgegeben werden und stellen darum erbauliche Betrachtungen darüber an, wieviel nützlicher dies Geld verwendet werden könnte; die andern richten ihre Blicke auf die Armenlasten, die den Kommunen durch Alkoholmißbrauch entstehen; die dritten weisen auf den Zusammenhang zwischen Alkohol und Verbrechen, Alkohol und Geisteskrankheiten oder Tuberkulose hin, und die vierten beklagen vor allem die Wunden, die in moralischer Hinsicht dem Volke geschlagen werden. Im ganzen kann man wohl sagen, daß alle Freunde des Volkes darin einig sind, daß etwas geschehen müsse. Es fragt sich nur, was?

Von unseren Landsleuten, die gegen das Aneipenwesen ankämpfen, verlangen die allermeisten eine starke Verminderung der Konzessionen durch scharfe Handhabung der „Bedürfnisfrage“ oder durch gesetzliche Bestimmung, daß eine Konzession nur auf eine bestimmte Einwohnerzahl kommen dürfe.

Eine scharfe Handhabung der Bedürfnisfrage ist für den Laien ein ganz guter Gedanke; nur liegt die Sache so, daß die Verwaltungsbehörde den § 33 der Gewerbeordnung nicht scharf, sondern gerecht handhaben soll. Nun ist andererseits auch wieder der Begriff „Bedürfnis“ ein so unheilbarer Krüppel, daß ihm keine Macht der Erde auf die Beine helfen kann. Ich habe noch keinen Verwaltungsbeamten kennen gelernt, der an

dem Worte „Bedürfnis“ eine reine Freude gehabt hätte. Ob eine zukünftige Wirtschaft einem Bedürfnis entspricht, kann auch der Weiseste nicht voraussehen. Die Antwort, ob ein Bedürfnis vorlag oder nicht, gibt nachher meist die Rentabilität des Betriebes. Außerdem ist für etwas Besseres immer ein Bedürfnis da, leider kann aber kein Beamter und kein Kollegium voraussehen, ob ein neues Gasthaus besser oder schlechter sein wird als die bereits vorhandenen.

Eine verschärfte Handhabung der Bedürfnisfrage wird die Willkür, die sowieso schon herrscht, weil der Begriff „Bedürfnis“ jeder klaren Definition spottet, nur noch verstärken, und neben der Einbuße an Vertrauen der Bevölkerung in die Rechtsprechung unserer Behörden, würde sie den weiteren Vorzug haben, daß sie nichts nützt. Je weniger Konzessionen erteilt werden, um so mehr erhalten die bereits erteilten den Charakter des Monopols. Je schwerer eine Konzession zu erlangen ist, desto höheren Preis erzielen die sicheren alten. Wer aber diesen hohen Preis bezahlt hat, will die Zinsen wieder herauswirtschaften und hofft, das Haus zu noch höherem Preise über kurz und lang wieder zu verkaufen. Das gibt eine Schraube ohne Ende, und jeder Käufer muß einem Vorgänger gegenüber neue Reizmittel suchen, die Bevölkerung zum Alkoholmißbrauch zu verführen, weil er eben mehr Kapital in das Geschäft gesteckt hat. Besserung auf diesem Wege ist unmöglich.

Auf eine bestimmte Bevölkerungsziffer eine Konzession zu erteilen, würde nur dann bedeutsam sein, wenn die Bürger wie ein Regiment Soldaten wohnten und lebten.

Verkehr verschiebt diese ganze Grundlage. Eine Wegekreuzung, an der zehn Menschen wohnen, und an der ein lebhafter Fuhrwerksverkehr stattfindet, kann einer Konzession mehr bedürfen als ein Gutsdorf mit 300 Seelen. Außerdem geht man dabei von der fehlerhaften Voraussetzung aus, daß eine erteilte Konzession wirklich ein Bedürfnis befriedigt. Ich habe schon Gasthöfe auf dem Lande kennen gelernt, die dem Menschen alle Bedürfnisse abgewöhnten, weil sie von Schmutz starrten und der Gast noch unhöflich behandelt wurde, wenn er irgend etwas außer Kufel forderte. Auf meine bescheidene Bitte um ein Brot mit Wurst ist mir einmal die Antwort geworden: „Wegen einem wird eine Wurst nicht angechnitten!“

Schematisch auf so und so viel Seelen eine Konzession erteilen zu wollen, würde daher keine Verbesserung bedeuten.

Noch weniger gangbar für die Behörden sind die Vorschläge der Abstinenten.

Die Prohibition einführen zu wollen, d. h. die Alkoholproduktion und jeden Verkauf alkoholhaltiger Getränke zu verbieten, wäre allerdings eine Radikalkur à la Dr. Eisenbart, aber unter den gegebenen Verhältnissen gelinder Wahnsinn. Der Grenadier Heines kann wohl rücksichtslos sagen: „Daß sie betteln gehen, wenn sie hungrig sind“, ein Staatsmann handelte gewissenlos, wenn er Hunderttausende, die heute aus dem Alkoholgewerbe ihr Brot haben, ihres Brotes berauben wollte, nur um die Marotte der Abstinenz restlos ins wirkliche Leben umzusetzen.

Ebensowenig ist das Gemeindebestimmungsrecht diskutabel, dessen Wesen darin besteht, daß über die Bedürfnisfrage an der Stelle der staatlichen Behörden das Volk selbst entscheiden soll. Man muß schon ein großer Optimist sein, wenn man von der Masse soviel bessere Einsicht erwartet, daß man kurzerhand anstelle der behördlichen Entscheidung den Zufall einer Majorität durch Abstimmung setzen will. Man fährt Kanonen auf, um schließlich, wenn das Glück gut ist, einen Spaken zu schießen.

Einen Ausweg aus diesen Wirrnissen zeigt da nun das Streben des Deutschen Vereins für Gasthausreform (Sitz Stettin,

Elisabethstr. 71). Ich sage ausdrücklich „zeigt“, denn ich schreibe nicht über Projekte, die andere erst ausführen sollen, sondern über Tatsachen, die nachgeprüft werden können. Es bestehen nämlich in Deutschland bereits zirka fünfzig Gasthäuser neuen Systems, die, wenn sie auch nicht alle halten, was man sich von ihnen versprach, doch den Beweis liefern, daß man auf dem eingeschlagenen Wege zu besseren Verhältnissen gelangen kann. Und dies um so mehr, da der Durchführung dieser Bestrebungen keiner fanatisch gegenübertritt, außer vielleicht den radikalsten Abstinenten. „Schutz und Trutz“, das Zentralorgan wider die Übergriffe in der Abstinenzbewegung, schreibt von ihr: „Es steckt in der Bewegung ein sehr gesunder Kern, und wenn sich die Bewegung vor Ausschweifungen hütet, braucht sie als solche Reform allein von den anständigen Wirten weder gescheut noch bekämpft zu werden. Daß die Bewegung alle Keime zu einer großen Entwicklung in sich trägt, wird jedem klar, der sich näher mit ihr beschäftigt.“ Worauf will man nun bei der Gasthausreform hinaus? Das Endziel ist folgendes:

An den einmal vorhandenen Konzessionen wird im Interesse ihrer Inhaber nicht gerüttelt, dagegen werden für die Städte mit über 25 000 Einwohnern und die Landbezirke mit Städten unter 25 000 Einwohnern gemeinnützige Gesellschaften gebildet, die das alleinige Recht der Erneuerung neuer Konzessionen erhalten. Diese gemeinnützigen Gesellschaften sollen bestehen aus Privaten, Kommunen und Staat. In welchem Prozentsatz Private, Kommunen und Staat sich in die Anteile teilen sollen, mag hier unerörtert bleiben. Bei Errichtung dieser gemeinnützigen Bezirks-gesellschaften wird der Wert der bereits vorhandenen Konzessionen in den einzelnen Bezirken festgesetzt. Die Einzelheiten der Zusammensetzung dieser Kommissionen können hier ebenfalls unerörtert bleiben. Es steht den bei Entstehung der Gesellschaft vorhandenen Konzessioneninhabern frei, zum Taxpreise der Kommissionen unter bestimmten Kautelen für die Bezirks-gesellschaft ihre Wirtschaften zu veräußern. Wenn es nicht geschieht, sollen die betreffenden Konzessionsinhaber unangefochten bleiben, bis die Kon-

zession von selbst erlischt. Will die Bezirks- gesellschaft über die Anzahl der im Bezirk bereits vorhandenen Konzessionen hinaus neue Schankstätten einrichten, so gibt es dagegen ein Einspruchsrecht der Bewohner des engeren Bezirks, in dem der neue Ausschank eröffnet werden soll.

In die Gasthäuser der Bezirks- gesellschaft werden Verwalter eingesetzt, die ein ausreichendes Gehalt ohne irgend welche Gewinnbeteiligung an den Einnahmen aus Alkohol zu erhalten haben. Für Pensions- und Reklottenversorgung dieser Angestellten ist Sorge zu tragen. Schnapsverkauf über die Straße ist verboten. Ebenso darf die Bezirks- gesellschaft ihre Konzessionen nicht an Private abtreten. Im übrigen sollen die Gasthäuser bei der zentralen Stellung der Gastwirtschaften im Volksleben zu einer Stätte ausgebaut werden, wo alle auf das Wohl der Bevölkerung gerichteten Bestrebungen ein Unterkommen finden können (Versammlungsraum, Vereinswesen, Wohlfahrtspflege, Bibliotheks- wesen, Spielzimmer usw.). Die Erträgnisse dieser gemeinnützigen Gesellschaften sollen unter Aufsicht der Regierung an Kommunen wie auch an gemeinnützige Bestrebungen verteilt werden. Das ist in großen Umrissen das Ziel, das die Gasthausreformer in Deutschland anstreben.

Zu beachten wäre hierbei, daß dieser Weg sich beschreiten läßt, ohne dem bestehenden Wirtestande gegenüber ungerecht zu werden, daß keinerlei so weitgehende Änderungen wie etwa bei der Prohibition oder dem Gemeinde- bestimmungsrecht nötig werden, daß der Übergang von den alten Verhältnissen zu den neuen ein allmählicher wird, daß keinerlei

Schädigung bestehender Gewerbe eintritt, und wo etwa das in bestimmten Zweigen der Alkoholproduktion angelegte Kapital eine Verminderung seiner Verzinsung erleidet, man bei der allmählichen Umwandlung sehr wohl in der Lage ist, ohne große Verluste an Nationalvermögen sich den veränderten Verhältnissen anzupassen, ferner daß auf diesem Wege Mittel gewonnen werden, sowohl für die Kommunen wie für gemeinnützige Bestrebungen, um manche Nöte im Volksleben zu beseitigen, daß alle bisherigen Maßnahmen gegen den Alkoholmißbrauch bei diesem System sich viel leichter durchführen lassen, daß man auf diese Weise in den Gasthäusern der Gesellschaft wirkliche Volksheime schaffen kann, und daß zuletzt mit dieser Organisation eine Grundlage geschaffen wird, auf der in Ruhe unsere Nachkommen weiter bauen können, entsprechend den dann veränderten Zeitverhältnissen.

Zurzeit bestehen in Deutschland solche Gesellschaften in den Provinzen Pommern, Ostpreußen, Schlesien, Rheinland, Westfalen und in Straßburg i. E. Am größten sind die Gesellschaften in Pommern und Westfalen. Die Pommerische Gesellschaft umfaßt zurzeit etwa 20 Betriebe, die Rheinisch- westfälische 15, die Kreisgesellschaft Neckling- hausen ebenfalls 15 Betriebe. Im Osten auf dem Lande sind diese Reformgasthäuser mit Kolonialwarenläden verbunden, weil das schon vorher gang und gäbe war; im Westen schließen sich an die Betriebe große Speise- anstalten an.

Zum Überblick führe ich die Reinerträgnisse einiger Gasthöfe nach Abzug aller Unkosten an:

Löntrop . . . . .	10 287,44 M.,	Anlagekapital	110 000 M.	} diese drei im Kreise Necklinghausen ge- legen
Langenbuchum . . . . .	3 945,01 "	"	129 000 "	
Süderwich . . . . .	9 199,32 "	"	140 000 "	
Wroitz (Pommern) . . . . .	3 246,75 "	"	40 000 "	
Grampe (Kreis Lauenburg i. Pommern) . . . . .	1 500,— "	"	35 000 "	
Malitz (Kr. Schubin, Pof.)	742,— "	(Pachtung von der Ansiedlungskommission)		

In Westfalen stehen diese oben angeführten Summen den Kommunen für gemeinnützige Zwecke rein zur Verfügung.

Die bestehenden Gesellschaften für Gasthausreform sind Kreisgesellschaften oder ge-

meinnützige Gesellschaften für größere Bezirke, denen zurzeit natürlich selbstverständlich das alleinige Recht der Erwerbung neuer Konzessionen mangelt, da ein entsprechendes Gesetz noch nicht besteht. Der Erfolg der Reform-

gasthäuser ist in den meisten Fällen im Osten der, daß der Schnapskonsum um ein bedeutendes fällt, das nächtliche Spielen und der Lärm nach 10 Uhr verschwindet, die Arbeiter während der Arbeit nüchtern sind und die Dörfer in den Reformgasthäusern einen Mittelpunkt für alle Wohlfahrtsbestrebungen erhalten. Im Westen wirken sie besonders wohlthuend als Speisewirtschaften für die arbeitenden Massen, und da auch dort überall die Wirte kein Interesse am Alkoholkonsum haben, fällt jedes Anmieren fort. Auch im Westen stehen die Reformgasthäuser natürlich allen Wohlfahrtsbestrebungen offen und die bedeutenden Überschüsse geben den Kommunen Mittel weitere Wohlfahrtspflege zu treiben.

P. Reetz = Stettin

**Jüdische Berufspolitik.** Der Herausgeber dieser Zeitschrift hat das Verdienst, nachdrücklich auf die Einwirkung hingewiesen zu haben, die das russisch-polnische Judentum auf die deutsche Sozialdemokratie ausübt. Diese würde sich zweifellos erfreulicher entwickeln, wenn ihr nicht vielfach durch jene Einwirkung eine Richtung aufgenötigt würde, die in den deutschen Verhältnissen einen Grund nicht hat. An solche Beobachtungen wird man erinnert, wenn man die kürzlich erschienene Schrift von Jakob Segall „Die beruflichen und sozialen Verhältnisse der Juden in Deutschland“ (Berlin, Verlag von M. Schildberger) zur Hand nimmt. Man ersieht aus ihr von neuem, wie mißlich es ist, wenn die Entwicklung eines Volks durch Tendenzen gestört wird, die außerhalb seines Interessentereiches liegen. Segall macht statistische Mitteilungen über die Vertretung der Juden in den verschiedenen Berufen und erwirbt sich durch diese Feststellungen, die zweifellos lehrreich sind, unseren Dank. Er geht aber darüber hinaus und sucht Ratsschlüsse dafür zu erteilen, wo und wie die Juden weiter in den und den Berufen sich ausbreiten sollten. Nachdem er z. B. konstatiert hat, daß die jüdischen Ärzte sich in den größeren Städten unverhältnismäßig zusammendrängen, empfiehlt er ihnen, sich auch auf dem Lande niederzulassen, und zwar, weil sie dort „eine Stütze der jüdischen Bevölkerung werden“ (S. 57) könnten. Die Juden sollen ferner in die

Staats- und Kommunalämter in den kleineren Orten einzudringen suchen, um „hier das jüdische Element zu verstärken“ (S. 49). So wird überall ausgekundschaftet, wo die Juden noch Fuß fassen könnten, um die Geltung des Judentums zu verstärken und auszubreiten. Als Maßstab gilt bei dieser jüdischen Berufspolitik nicht das Interesse des deutschen Volks, sondern eben nur das des Judentums. Eine derartige Politik ist dem Verfahren des Jesuitenordens zu vergleichen, der gleichfalls sein Bestreben darauf richtete, seine Angehörigen auf große und kleine Stellen im Staate zu bringen, um so überall einen Platz des Einflusses zu gewinnen. Wir verschließen uns natürlich nicht der Erkenntnis, daß vom jüdischen Standpunkt aus jene Versuche verständlich sind: man hängt mit Liebe an der jüdischen Eigenart, möchte sie schützen, bewahren, weiter ausbreiten. Wir erkennen selbstverständlich in solcher Liebe zum eigenen Volkstum etwas an sich schönes. Wir können uns denken, daß gerade sehr edle Juden sich in den Dienst jener Bestrebungen stellen. Aber die Schwierigkeit liegt darin, daß es das Leben des deutschen Volks stört, wenn noch ein anderes Volkstum bei uns seine besonderen völkischen Ziele verfolgt. Auf deutschem Boden dürfen alle Berufspolitik und alle Bevölkerungspolitik ihre Ziele und ihren Maßstab nur in dem Wohl des ganzen deutschen Volks haben. Es entsteht oft ein tragisches Verhältnis, wenn ein besonderes Volkstum mit einem großen Volkstum in einem Staat zusammenstößt, und in diesem Sinne hat auch die Judenfrage einen tragischen Charakter. Allein wenn wir den Juden Mitleid und Verständnis entgegenbringen, so darf uns dies doch nicht abhalten, das zu verlangen, was das deutsche Interesse fordert, nämlich die Beseitigung aller jüdischen Sonderbestrebungen. Lehrreiche Urteile über die zweckmäßige Erreichung dieses Ziels findet man in dem im letzten Winter oft genannten Buch „Judentaufen“ (München, G. Müller). Es verdient Beachtung und Anerkennung, daß hier auch Autoren jüdischer Herkunft sich durchaus im deutschen Sinne äußern und als ein förderliches Mittel die Beschränkung der jüdischen Einwanderung empfehlen. Tb.

## Luftschiffahrt

**Luftfahrwesen im Belgischen Kongo-Gebiet.** Am 25. Februar 1911 wurde durch Kgl. Belgisches Dekret eine Studienkommission eingesetzt, welche die Bedingungen für die Verwertung der Luftfahrzeuge im Kongo erörtern und Vorschläge für die zu diesem Ziel erforderliche wissenschaftliche Forschung machen sollte. Die Kommission wurde aus sieben Mitgliedern zusammengesetzt, nämlich drei hohen Staatsbeamten, drei Mitgliedern des Kgl. Belgischen Kro-Klubs und einem militärischen Mitglied, Kommandant Mercier. Letzterer hat nach achtjährigem Kolonialdienst wertvolle Luftschiffererfahrungen sammelt können und ist also der gegebene „Mann der Praxis“.

Sieht man von den Kolonialkriegen der Engländer und Franzosen ab, in denen namentlich der Fesselballon (Tonkin und Burenkrieg) zur Verwendung kam, und ebenso von Fesselballon-, Luftschiff- und Flugzeugverwendung in Tripolis und Marokko, so hatte bisher nur Frankreich ein Kolonialluftfahrwesen in Madagaskar. Die noch 1911 aufgestellte Behauptung, daß in Madagaskar mehr staatliche Flugzeuge vorhanden seien als in Deutschland, ist wohl übertrieben gewesen und jedenfalls nicht mehr stichhaltig, obgleich sie zu Schlussfolgerungen führt, die für uns wenig schmeichelhaft sind.

Wenn man nun das Ergebnis der Jahrestätigkeit der Belgischen Luftfahrkommission überblickt, so erhält man erst den richtigen Standpunkt für die Beurteilung des vor kurzem abgeschlossenen französischen Wettbewerbes für Wasserflugzeuge in Monaco. Denn wenn man auch in Madagaskar mit dem Luftfahrwesen vorwärts gekommen sein mag, so gilt nicht das gleiche für das französische Äquatorial-Afrika. Dies Rätsel löst der Belgische Kommissionsbericht.

Die Kommission hält den Augenblick für einen geregelten Aéroplandienst noch nicht für gekommen und führt zum Beweis den wieder aufgegebenen Kurier-Aéroplandienst zwischen Richmond und London an. Der Vergleich hinkt insofern, als England fast während des ganzen Jahres von starken Winden und Nebeln heimgesucht wird, was Grenzboten II 1912

im äquatorialen Afrika nicht in gleicher Weise der Fall sein dürfte. Er ist aber richtig in bezug darauf, daß auch in europäischen Ländern die Orientierungsmöglichkeiten für Luftfahrer noch zu wünschen übrig lassen — zumal bei Nebel.

Die Franzosen haben es sich angelegen sein lassen, mit Hilfe der schnell und billig arbeitenden photogrammetrischen Kartenherstellung gute und ausreichend genaue Kolonialkarten anzufertigen. In dieser Hinsicht scheint man im Belgischen Kongogebiet noch nicht weit genug vorgeschritten zu sein; denn die Belgische Kommission hebt besonders die Schwierigkeit der Orientierung über einem mit Kunstbauten nicht engmaschig durchsetzten Gebiet hervor. Dies ist sicher richtig. Jeder Luftfahrer weiß, welche Hilfe ihm die Kunstbauten leisten, deren Umrisse oder langgestreckte Linien auffällige Schnittpunkte besonders da entstehen lassen, wo sie die aus der Vogelperspektive wenig hervortretenden orographischen Linien durchkreuzen. Daher geben z. B. Eisenbahnen und Eisenbahnknotenpunkte einen vorzüglichen Orientierungshalt. Aber gerade an Eisenbahnen fehlt es in den Kolonien. Der Bahnkörper eignet sich bei seiner Schmalheit noch weniger zur Landung als bei uns. Die Geländestreifen seitwärts der Bahn bieten in wald- und sumpfreichen Gebieten wenig Landungszplätze. Aber selbst wenn dies der Fall wäre, würde der mit einer defekten Maschine landende Luftfahrer den Angriffen wilder Tiere ausgesetzt sein. Man denke namentlich an solche unfreiwilligen Landungen, welche Verletzungen der Luftfahrer bis zur Hilfslosigkeit im Gefolge haben können.

Die Studienkommission schlägt daher vor, an Stelle der jetzigen Flugzeuge hauptsächlich Wasserflugzeuge zu begünstigen. Das Wasserflystem des Kongo ist kartographisch gut festgelegt. Die Wasserläufe bilden Orientierungslinien, denen der Luftfahrer leicht folgen kann. Er mag dann ruhig einige Umwege machen, wenn er sich nur mit Hilfe dieses Ariadnesfadens in dem Labyrinth der Wälder, Ebenen und Sümpfe zurecht findet. Da das schiffbare Kongosystem eine Länge von 15000 km hat, in dessen Bereich sich in erster Linie menschliche Siedlungen befinden,

so geben die an Flüssen gelegenen Orte die natürlichen Luftfahrzentren ab. Hier müssen Reparaturwerkstätten und Relais angelegt werden.

Während die Ausbildung geeigneter Wasserflugzeuge einem im September auszutragenden Wettbewerb für Wasserflugzeuge auf der Schelde vorbehalten bleiben soll (wofür bereits 100 000 Franks an Preisen gesichert sind), sollen einige zwanzig wissenschaftliche Beobachtungsposten über das Kongogebiet verteilt werden, um genaue Studien über die Wasser- und Strömungsverhältnisse zu machen, da man die Gunst oder Ungunst der einzelnen „Häfen“ im Kartenmaterial festlegen muß. Gleichzeitig werden die Beobachtungsstationen mit dem erforderlichen Material ausgerüstet, um Temperatur- und Feuchtigkeitsmessungen der Atmosphäre, Messungen von Windgeschwindigkeit usw. vorzunehmen, und statistisches Material über Häufigkeit der Winde und der einzelnen Windrichtungen zu sammeln.

Derartige Unternehmungen werden gewöhnlich mit nur geringem Mehraufwand an Kosten dadurch vervollkommen, daß man Fesselballons oder kleine Fesselballons mit selbstregistrierenden Instrumenten in die Höhe führt, so daß man in kurzer Zeit den atmosphärischen Zustand bis zu 2 km Höhe oder mehr ergründen kann. Eine Zentralstelle hat alsdann die Beobachtungsergebnisse und das statistische Material auszuwerten und in einer für den Luftfahrer verständlichen und gemeinnützigen Form zu verbreiten.

Die praktische Arbeit im belgischen Kongo wird also eigentlich erst jetzt beginnen. Daß sie aber beginnen kann, stellt der Rührigkeit der Kommission und dem Kgl. Belgischen Aero-

klub ein ehrenvolles Zeugnis aus. Jedenfalls ist es eine großzügige Art so vorzugehen, daß man in ein Kolonialgebiet nur dasjenige einführt, was den örtlichen Verhältnissen entspricht, und nicht mit einem „coup de tête“ dem Kongo die europäischen Flugzeuge aufzwingen will.

Das Marokkoabkommen und die Annäherung der deutschen Grenzen an das Flußsystem des Kongo sollten die Anregung geben, daß unsere Kolonialbehörden in gleichem Sinne großzügig vorgehen. In den einzelnen Kolonien werden die Bedürfnisse verschieden sein. Auch das bleibt zu berücksichtigen, daß es sich meist nicht um die Konstruktion von Wasserflugzeugen schlechthin handelt, sondern um Konstruktionen für Kolonialzwecke. Selbstverständlich behalten auch die Bestrebungen, geeignete Wasserflugzeuge für europäische Verhältnisse zu schaffen, ihren Wert, und deshalb ist es freudig zu begrüßen, daß der deutsche Fliegerbund zu Anfang September einen besonderen Wettbewerb für Wasserflugzeuge mit einer Preisdotations von 80 000 Mark plant. Möge sich das Reichskolonialamt an derartigen Wettbewerben dadurch beteiligen, daß weitere Preise für solche Apparate bewilligt werden, welche man als Kolonialwasserflugzeuge bezeichnen könnte.

Der rührige und stets das Gesamtwohl des internationalen Kulturfaktors „Luftfahrt“ fördernde Kgl. Belgische Aeroklub wird mit der entsprechenden deutschen Luftfahrervereinigung eine für beide Teile nutzbringende und für die internationale Luftfahrt bedeutungsvolle Verbindung aufnehmen können.

Hauptmann a. D.

Hans Waldemar v. Herwarth

